

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

(Master of Total Quality Management in Public Administration)

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΤΟΥ ΑΧΙΛΛΕΙΟΥ ΤΟΠΟΥΖΑ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΗ
(Α.Μ. Μ6/09)
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΚΟΥΛΑΣ

ΘΕΜΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

(Το διεθνές περιβάλλον, το νομικό καθεστώς, η οργανωτική δομή,
η λειτουργία, οι υπηρεσίες που παρέχονται ,το ανθρώπινο δυναμικό,
η ποιότητα των υπηρεσιών και οι σχέσεις με τρίτους)



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. <u>ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ</u>	5
A. ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ (1929)	6
A.1. Σκοπός και ορισμοί	
A.2. Τίτλοι μεταφοράς	
A.3. Όριο Ευθύνης του αερομεταφορέα	
A.4. Διατάξεις για συνδυασμένες πτήσεις	
A.5. Γενικές και τελικές διατάξεις	
B. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟ (1944)	7
B.1. Οι ελευθερίες του αέρα μεταξύ των κρατών – μελών	
B.2. Οι αεροπορικές οδοί και τα αεροδρόμια	
B.3. Τα επιβαλλόμενα τέλη	
B.4. Η δυνατότητα κυρώσεων από κράτος – μέλος σε αεροπορικές εταιρείες	
Γ. Η ΙΔΡΥΤΙΚΗ ΔΙΑΚΥΡΗΞΗ ΤΟΥ ICAO	8
Γ.1. ICAO (International Civil Aviation Organization) (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας)	
Γ.2. Οι σκοποί και οι επιδιώξεις του ICAO	
Γ.3. Καθιέρωση διεθνών προτύπων διαδικασιών και τυποποίησης για την ασφάλεια των πτήσεων	
Γ.4. Νομοθεσία	
Δ. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΚΥΟ	10
Δ.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης	
Ε. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ	13
Ε.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης	
ΣΤ. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	14
ΣΤ.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης	
Ζ. ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	14
Ζ.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης	
Η. ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ (Νόμοι και Π.Δ)	15
2. <u>ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ</u>	15
2.1.Ελευθεροκοινωνία των πολιτών	
2.2.Ασφαλής διακίνηση επιβατών – φορτίου - ταχυδρομείου και στην ανάπτυξη της οικονομίας των κρατών	

- 2.3. Ενδυνάμωση των δημοκρατιών των κρατών
- 2.4. Αξιολόγηση, κατηγοριοποίηση και πιστοποίηση των διεθνών αερολιμένων
- 2.5. Διεθνής εναέριος χώρος και η εμπλοκή του στις εμπόλεμες περιοχές
- 2.6. Διεθνείς οργανισμοί που αφορούν την Πολιτική Αεροπορία

3. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

18

- 3.1. Κατηγορίες τρομοκρατικών ενεργειών
- 3.2. Διεθνές οργανωτικό πλαίσιο
 - A. Διεθνείς Συμβάσεις
 - B. Διεθνή Εγχειρίδια
- 3.3. Ελληνικό Νομικό-Οργανωτικό Πλαίσιο Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας
 - I. Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Aviation Security)
 - II. Εθνικά Νομοθετήματα (Νόμοι -Υπ. Αποφάσεις –Κανονιστικές Πράξεις)
- 3.4. Παραβάσεις - διοικητικές κυρώσεις
 - 3.4.1. Γενικά
 - 3.4.2. Παραβάσεις φορέων εμπλεκόμενων στην ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας γενικού χαρακτήρα
 - 3.4.3. Παραβάσεις κατά την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ασφαλείας
 - 3.4.4. Κυρώσεις

4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ

26

- 4.1. Ευρωπαϊκή Ένωση και το όνειρο των «ελεύθερων ουρανών »
- 4.2. Κανονισμοί του συμβουλίου της Ευρώπης
- 4.3. Συνθήκη SCHENGEN
 - 4.3.1 Τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τα κράτη στο πλαίσιο της συνεργασίας
 - 4.3.2. Οι σχέσεις με τις τρίτες χώρες: κοινές αρχές
- 4.4. Δικαιώματα επιβατών
- 4.5. Δικαιώματα επιβατών με μειωμένη κινητικότητα

5. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY)

43

- 5.1. Δομή, καθήκοντα και χρηματοδότηση του ΕΟΑΑ
- 5.2. Αξιοπλοΐα
- 5.3. Περιβάλλον
- 5.4. Άδεια των πληρωμάτων
- 5.5. Λειτουργία πτήσεως
- 5.6. Αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τα κοινοτικά αεροδρόμια
- 5.7. Επικοινωνία και ενημέρωση

6. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

47

- 6.1 Νομοθεσία
- 6.2. Απελευθέρωση των αερομεταφορών
- 6.3. Άδειες εκμετάλλευσης

- 6.3.1.Πλαίσιο λειτουργίας αερομεταφορέων
- 6.3.2.Διμερείς αεροπορικές συμφωνίες
- 6.3.3.Κατανομή Δικαιωμάτων Κίνησης
- 6.4. Απελευθέρωση επίγειας εξυπηρέτησης (HADLING)
- 6.4.1.Προϋποθέσεις έγκρισης
- 6.5.Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας
- 6.5.1.Ενιαίο Σύστημα Ελέγχου (Eurocontrol) – Ε.Ε.
- 6.5.2.Το Νέο σύστημα Εναερίου Κυκλοφορίας στην Ελλάδα
- 6.5.3. Εναέρια Ασφάλεια

7. ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ **62**

8. ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Ε.Κ.Α.Π.Α) **62**

- 8.1.Ιστορικά στοιχεία
- 8.2.Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας – Ε.Ε.

9.ΕΘΝΙΚΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ **64**

10. ΥΠΑ (ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ) **66**

- 10.1. Αποστολή και έργο της ΥΠΑ
- 10.2. Οργάνωση της Υπηρεσίας
- 10.3. Προσωπικό
- 10.4.Εκπαίδευση
- 10.5. Πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων της χώρας
- 10.6.Οικονομικά οφέλη
- 10.7.Ν.3913/17-2-2011 «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορία (Υ.Π.Α.) και άλλες διατάξεις»

11.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ **74**

12.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ **76**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της εργασίας αποτελεί η παρουσία της Πολιτικής Αεροπορίας διεθνώς καθώς και η δραστηριότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στην χώρα μας.

Συγκεκριμένα εξετάζονται τα ιστορικά στοιχεία, το διεθνές περιβάλλον, το νομικό καθεστώς, η οργανωτική δομή, η λειτουργία, οι υπηρεσίες που παρέχονται, το ανθρώπινο δυναμικό, η ποιότητα των υπηρεσιών και οι σχέσεις με τρίτους.

Υπό τον όρο Πολιτική Αεροπορία, σε αντιδιαστολή με την Πολεμική Αεροπορία χαρακτηρίζεται το σύνολο όλων των ειδών πτήσεων και των πτητικών μέσων που επιχειρούν για ειρηνικούς σκοπούς, καθώς και το σύνολο των υποδομών που τις υποστηρίζουν.

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό η Πολιτική Αεροπορία διακρίνεται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

- Αεροπορία μεταφορών ή Αεροπορικές μεταφορές,
- Αεροπορία επιστημονική,
- Αεροπορία εκπαιδευτική, και
- Αεροπορία ειδικών επιχειρήσεων, κοινωφελούς κυρίως χαρακτήρα (π.χ. δασοπυρόσβεση, περιπολίες, αεροδιάσωση, αεροφωτογράφιση, αεραθλητισμό κ.λπ.).

Οι παραπάνω κατηγορίες καλύπτονται από πλήθος νόμων και διαταγμάτων τόσο του Διεθνούς Δικαίου όσο και των εσωτερικών εθνικών νομοθεσιών που καθορίζουν όλα τα επιμέρους σχετικά θέματα, καλούμενα στο σύνολό τους Αεροπορικό Δίκαιο.

Ειδικότερα για την προαγωγή και ασφάλεια αυτών των κατηγοριών έχουν συγκροτηθεί διεθνείς οργανισμοί όπως π.χ. οι ICAO, IATA, κ.ά., καθώς και εθνικοί των χωρών, όπως π.χ. η ελληνική ΥΠΑ, που τις εποπτεύουν.

1.ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ

Οι αεροπορικές μεταφορές τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο αποτελούν σημαντικό αλλά και ευαίσθητο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και πολιτικής ανάπτυξης μιας χώρας.

Η ανάπτυξη των αερομεταφορών, από τις αρχές του εικοστού αιώνα διαπέρασε από ποικίλα στάδια ακολουθώντας κυρίως την τεχνολογική εξέλιξη αλλά και την ανάγκη των κρατών για ομοιόμορφη ρύθμιση των κανόνων που διέπουν τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, έτσι ώστε να μην υπάρχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών σε ζητήματα όπως αυτό της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα και της προστασίας των επιβατών που διακινούνται με αεροσκάφος από τόπο σε τόπο.

Το καθεστώς των διμερών κρατικών συμφωνιών, που θεμελιώθηκε με τη "Διεθνή Σύμβαση του Σικάγου" του 1944 με βάση τις οποίες λειτουργούν οι τακτικές αεροπορικές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, παραχώρησε σταδιακά τη θέση του σε ένα καθεστώς απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών.

Το νομικό καθεστώς στον διεθνή εναέριο χώρο ρυθμίστηκε με μία σειρά διεθνών συμβάσεων με στόχο την ενοποίηση των διατάξεων σχετικών με την διεθνή αερομεταφορά.

Με πρωτοβουλία της Πολωνικής κυβέρνησης συνήλθε στην Βαρσοβία στις 4/10/1929 διεθνής σύσκεψη του Ιδιωτικού Αεροπορικού Δικαίου η οποία υιοθέτησε σύμβαση για την ενοποίηση κανόνων σχετικών προς την διεθνή αεροπορική μεταφορά.

A. ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ (12/10/1929)

Η ταχύτατη εξέλιξη και ανάπτυξη των αερομεταφορών είχε σαν αποτέλεσμα την υπογραφή μιας σειράς πρωτοκόλλων και συμβάσεων που τροποποιούν και βελτιώνουν την Σύμβαση Βαρσοβίας και αυτά είναι :

- ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΧΑΓΗΣ 1955
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΟΥΑΔΑΛΑΧΑΡΑΣ 1961
- ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑΣ 1971
- ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΜΟΝΤΡΕΑΛ 1975

Για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που απορρέουν από όλα τα προηγούμενα διαπιστώθηκε η ανάγκη Διεθνούς Τυποποίησης, Συναντίληψης και Συμφωνίας μεταξύ όλων των κρατών – μελών για μεγαλύτερη ασφάλεια πτήσεων.

Η Σύμβαση περιλαμβάνει 41 άρθρα και 5 βασικά κεφάλαια.

A.1. Σκοπός και ορισμοί

Βασικός σκοπός της Σύμβασης ήταν η ενοποίηση κανόνων σχετικών προς την διεθνή αεροπορική μεταφορά.

Οι ορισμοί επέβαλαν την αποδοχή των κανόνων σχετικών με την Πολιτική Αεροπορία. Έτσι οριστήκαν από το τι είναι αεροσκάφος, τι είναι αεροπορική οδός, τι είναι αεροδρόμιο μέχρι και τι είναι ευθύνη αερομεταφορέα έναντι τρίτων.

A.2. Τίτλοι μεταφοράς

Οριστήκαν οι τίτλοι μεταφοράς, τα εισιτήρια μεταφοράς επιβατών, το δελτίο αποσκευών και οι φορτωτικές μεταφοράς εμπορευμάτων με συγκεκριμένους ορούς που αφορούν τα δυο συμβαλλόμενα μέρη

- Επιβάτη – Αερομεταφορέα
- Αποστολέα εμπορεύματος – Αερομεταφορέα – παραλήπτη
- Επίσης επιτράπηκε στις τακτικές αεροπορικές εταιρείες η ενσωμάτωση του δελτίου αποσκευών στο εισιτήριο του επιβάτη.

A.3. Όριο Ευθύνης του αερομεταφορέα

Καθιερώθηκε για τον αερομεταφορέα η «γνησία αντικειμενική ευθύνη» υπό τον ορό ότι το γεγονός το οποίο προκάλεσε τον θάνατο ή την σωματική βλάβη του επιβάτη συνέβη επί του αεροσκάφους η κατά την διάρκεια της διαδικασίας επιβίβασης ή αποβίβασης¹.

Καθοριστήκαν ποσοτικά όρια ευθύνης του αερομεταφορέα στις εξής περιπτώσεις :

- Θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη
- Σε καθυστερήσεις πτήσεων
- Καταστροφή ή απώλεια αποσκευών
- Καταστροφή ή απώλεια φορτίου

Τα ποσοτικά όρια ευθύνης τροποποιούνται και προσαρμόζονται μέχρι και σήμερα μετά από συμφωνία των κρατών μελών.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος
Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 285 της 17/10/1997 σ. 0001 - 0003

Τέλος συμφωνήθηκε ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί υπέρ αυτού τα προαναφερθέντα όρια ευθύνης εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημιά ήταν αποτέλεσμα πράξεως ή παραλείψεως που περιέχουν δόλο ή βαριά αμέλεια.

Στις περιπτώσεις αυτές οι αποζημιώσεις ορίζονται από τα αρμόδια δικαστήρια.

A.4. Διατάξεις για συνδυασμένες πτήσεις

Από τις εξελίξεις στον τομέα της αεροπορικής εκμετάλλευσης προέκυψαν ευρύτερες συνεργασίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και για πρώτη φορά έγινε αποδεκτή η μέθοδος ανταλλαγής αεροσκαφών η οποία και διαδόθηκε μεταγενέστερα.

Έτσι πλέον καθορίζονται οι οροί «Συμβαλλόμενος μεταφορέας» και «εκτελών μεταφορέας» όπου καθορίζεται και η έκταση ευθύνης του καθενός, δηλαδή του μεν συμβαλλομένου μεταφορέα για ολόκληρη την μεταφορά του δε εκτελούντος μεταφορέα για το συγκεκριμένο σκέλος της μεταφοράς.

Συμπερασματικά ο συμβαλλόμενος μεταφορέας είναι ένας ενώ ο εκτελών μπορεί να είναι πέραν του ενός (δυο ή τρεις κλπ)

A.5. Γενικές και τελικές διατάξεις

Η Σύμβαση κυρώθηκε από το ελληνικό κράτος με τον Ν.5017/1931 και εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών και φορτίου εντός της Ελλάδας².

B. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟ (1944)

Με την Σύμβαση του Σικάγο ορίστηκαν τα εξής:

B.1. Οι ελευθερίες του αέρα μεταξύ των κρατών – μελών

Ελευθερίες του αέρα είναι οι συμφωνίες που καθορίζουν τα δικαιώματα κινήσεως (Traffic rights) των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ των διαφόρων κρατών που εκτελούν δρομολόγια καθώς επίσης και τα τεχνικά δικαιώματα.

α. πρώτη ελευθερία.

Κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να επιτρέπει την υπέρπτηση από τον εναέριο χώρο του αεροσκάφους αλλού κράτους μέλους.

β. Δεύτερη ελευθερία

Κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να δέχεται χωρίς άδεια σε αεροδρόμιο του, αεροσκάφος άλλου κράτους μέλους όταν δηλώνει κατάσταση ανάγκης.

γ. Τρίτη ελευθερία.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αποβιβάζει σε άλλο κράτος μέλος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο.

δ. Τέταρτη ελευθερία.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιβιβάζει από άλλο κράτος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο.

² Νόμος 5017 «ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 158 - 13.06.1931

ε. Πέμπτη ελευθερία.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να μεταφέρει επιβάτες , φορτίο και ταχυδρομείο σε άλλο κράτος μέσω τρίτου κράτους μέλους (πχ πτήση Παρίσι – Θεσ/νικη –Λάρνακα).

στ. Έκτη ελευθερία.

Σύμφωνα με αυτή επιβάτες ταχυδρομείο και εμπορεύματα μεταφέρονται από ένα σημείο αναχώρησης σε μια ξένη χώρα Α προς ένα άλλο σημείο προορισμού σε μια άλλη ξένη χώρα Β δια μέσου μιας χώρας Γ στην οποία ανήκει η αεροπορική εταιρεία που διεκπεραιώνει το δρομολόγιο.

B.2. Οι αεροπορικές οδοί και τα αεροδρόμια

Καθοριστήκαν και δημοσιεύτηκαν οι αεροπορικές οδοί στους εναέριους χώρους των κρατών μελών. Οι αεροπορικές οδοί ορίζονται έτσι ώστε να γίνεται αποτελεσματικότερος και ασφαλέστερος διαχωρισμός των αεροσκαφών οριζόντια και κάθετα. Έτσι αυξάνεται η χωρητικότητα του διεθνούς εναερίου χώρου και εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πτήσεων.

Επίσης ορίζονται τα Διεθνή Αεροδρόμια και δημοσιεύονται τα χαρακτηριστικά τους και τα δεδομένα του στο A.I.P. (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION).

B.3. Τα επιβαλλόμενα τέλη

Κάθε κράτος μέλος καθορίζει το ύψος των επιβαρύνσεων (τελών) για την χρήση του εναερίου χώρου του της χρήσης των αεροδρομίων του και των διευκολύνσεων που παρέχει. Έτσι τα βασικά τέλη ορίστηκαν σε:

- Τέλη υπέρπτησης
- Τέλη χρήσης αεροδρομίου
- Τέλη παραμονής στον αερολιμένα

Στην εξέλιξη των αερομεταφορών και των διευκολύνσεων που παρέχονται από κράτη μέλη στα αεροδρόμια και αφορούν την ασφάλεια πτήσεων (safety & security) ορίστηκαν διάφορα τέλη από κάθε κράτος.

B.4. Η δυνατότητα κυρώσεων από κράτος – μέλος σε αεροπορικές εταιρείες

Με την Σύμβαση του Σικάγο³ κάθε συμβαλλόμενο κράτος επιφυλάσσεται να ακυρώσει πιστοποιητικό ή άδεια επιχείρησης αεροπορικών μεταφορών σε κάθε περίπτωση που η επιχείρηση δεν συμμορφώνεται με τους νόμους του κράτους πάνω από το έδαφος του οποίου πετάει ή δεν τηρεί τις υποχρεώσεις που του επιβάλλει η σύμβαση αυτή.

Έτσι δίνεται η δυνατότητα σε κράτος μέλος να επιβάλλει κυρώσεις σε εταιρείες και αεροσκάφη άλλου κράτους μέλους σε περίπτωση παράβασης της νομοθεσίας σε αεροδρόμιο του πρώτου κράτους μέλους.

Γ. Η ΙΔΡΥΤΙΚΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΟΥ ICAO (Μόντρεαλ 1944)

Τα κράτη δημιούργησαν τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ICAO (International Civil Aviation Organization), για να υπάρξει ο φορέας μέσω του οποίου

³ Νόμος 211 «ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝ ΣΙΚΑΓΩ ΤΗ 7Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1944 ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35 - 28.02.1947

μπορεί να επιτευχθεί η απαραίτητη διεθνής συναντίληψη και συμφωνία. Ο συνολικός αριθμός μελών του ΔΟΠΑ περιλαμβάνει περισσότερα από εκατό πενήντα ανεξάρτητα κράτη.

Με την υπογραφή μιας συνθήκης το Δεκέμβρη του 1944, ο ΔΟΠΑ δημιουργήθηκε σαν ένας διακυβερνητικός οργανισμός και το 1947 έγινε μια εξειδικευμένη αντιπροσωπεία σε σχέση με τα Ηνωμένα Έθνη.

Η έδρα του είναι το Μόντρεαλ και έχει γραφεία στο Μπανγκόκ, Κάιρο, Ντακάρ, Λίμα, Πόλη του Μεξικό, Ναϊρόμπι και Παρίσι.

Ο ΔΟΠΑ αναγνωρίζει εννέα γεωγραφικές περιοχές που πρέπει να αντιμετωπίζονται εξατομικευμένα για το σχεδιασμό της παροχής των υπηρεσιών που απαιτούνται στο έδαφος από τα αεροσκάφη που πετάνε σε αυτές τις περιοχές.

Ο ΔΟΠΑ ενδιαφέρεται ιδιαίτερα την προαγωγή της πολιτικής αεροπορίας στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Το σπουδαιότερο μέσο σε αυτή την προσπάθεια είναι το πρόγραμμα ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών. Μέχρι τώρα το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας του Οργανισμού σε αυτό το κομμάτι επικεντρώνεται στην ανάπτυξη των υπηρεσιών εδάφους που απαιτούνται για την πολιτική αεροπορία και ιδιαίτερα προς τα αεροδρόμια, τον έλεγχο εναερίας κυκλοφορίας, τις υπηρεσίες επικοινωνιών και μετεωρολογίας.

Γ.1. ICAO (International Civil Aviation Organization) Διεθνής Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας⁴

Ιδρύθηκε στις 7/12/1944. Έχει επτά (7) περιφερειακά γραφεία (Το ευρωπαϊκό έχει έδρα το Παρίσι) και έχει τρία θεσμικά όργανα.

- Συνέλευση
- Συμβούλιο
- Γενική Γραμματεία

Κύρια δραστηριότητα είναι η τυποποίηση και η καθιέρωση διεθνών προτύπων (ANNEXES) που αφορούν την πολιτική αεροπορία.

Κυρώθηκε από το ελληνικό κράτος με τον Ν.211/1947.

Γ.2. Οι σκοποί και οι επιδιώξεις του ICAO είναι:

1. Να πετύχει την ασφαλή και αποδοτική ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.
2. Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη σχεδιασμού και την εκμετάλλευση αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς.
3. Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη αεροπορικών γραμμών, αεροδρομίων και αεροναυτιλιακών βοηθημάτων στην διεθνή πολιτική αεροπορία.
4. Να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των λαών του κόσμου για ασφαλείς τακτικές επαρκείς και οικονομικές μεταφορές.
5. Να παρεμποδίζει την οικονομική σπατάλη που συνεπάγεται ο αλόγιστος ανταγωνισμός.
6. Να εξασφαλίζει τον σεβασμό των δικαιωμάτων όλων των συμβαλλομένων κρατών και τις ίσες ευκαιρίες για ίδρυση και λειτουργία αεροπορικών επιχειρήσεων.
7. Να προάγει την ασφάλεια των πτήσεων στην διεθνή πολιτική αεροπορία.

⁴ <http://www2.icao.int/en/Home/default.aspx>

Γ.3.Καθιέρωση διεθνών προτύπων διαδικασιών και τυποποίησης για την ασφάλεια των πτήσεων

Μια από τις κύριες δραστηριότητες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) είναι η τυποποίηση, η καθιέρωση των Διεθνών Προτύπων, των συνιστώμενων πρακτικών και διαδικασιών που καλύπτουν τους τεχνικούς τομείς της αεροπορίας :

Έκδοση πτυχίων και αδειών του προσωπικού, κανόνες αέρος, αεροναυτική μετεωρολογία, αεροναυτικοί χάρτες, μονάδες μέτρησης, λειτουργία αεροσκάφους, χαρακτηριστικά εθνικότητας και νηολόγησης, πλοϊμότητα, αεροναυτικές επικοινωνίες, υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας, έρευνα και διάσωση, έρευνα αεροπορικού ατυχήματος, αεροδρόμια, υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, θόρυβος αεροσκαφών και εκπομπές καυσαερίων, ασφάλεια και ασφαλής μεταφορά επικινδύνων υλικών.

Αφότου ένα Πρότυπο γίνει αποδεκτό τίθεται σε εφαρμογή στο δικό του έδαφος από κάθε κράτος μέλος του ICAO.

Γ.4. Νομοθεσία

Στα πάνω από εκατόν πενήντα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ υπάρχουν πολλές νομικές φιλοσοφίες, πολλά διαφορετικά συστήματα νομικής επιστήμης. Κατά συνεπεία υπάρχει ανάγκη για ένα ενοποιημένο σύστημα, για την ανάπτυξη ενός κώδικα διεθνούς αεροπορικού δικαίου.

Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων αεροπορικού δικαίου που περιλαμβάνουν ποικίλα θέματα όπως η διεθνής αναγνώριση των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας στο αεροσκάφος, η ζημιά που γίνεται από το αεροσκάφος σε τρίτους πάνω στο έδαφος, η ευθύνη του αερομεταφορέα στους επιβάτες του, τα εγκλήματα που διαπράττονται πάνω στο αεροσκάφος και η παράνομη παρέμβαση στην πολιτική αεροπορία.

Το σύνταγμα του ΔΟΠΑ είναι η Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συντάχθηκε σε μια σύσκεψη στο Σικάγο το Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 1944 και στην οποία συμμετέχει κάθε κράτος μέλος του ΔΟΠΑ.

Συμφωνά με τους ορους της σύμβασης, ο Οργανισμός αποτελείται από μια Συνέλευση, ένα Συμβούλιο περιορισμένης συμμετοχής με διαφορές δευτερεύουσες επιτροπές και μια Γραμματεία. Οι επικεφαλής είναι ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και ο Γενικός Γραμματέας.

Η Συνέλευση αποτελούμενη από αντιπροσώπους από όλα τα κράτη μέλη είναι το κυρίαρχο όργανο του ΔΟΠΑ.

Δ. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΚΥΟ (Κύρωση Ν.Δ. 734/71)

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

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

Σ' αυτό το χρονικό διάστημα και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '50, από πλευράς έκνομων ενεργειών αναφέρεται στα διεθνή εγχειρίδια του ICAO μικρός αριθμός περιστατικών τα οποία δεν προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία στην παγκόσμια αεροπορική

κοινότητα, αλλά αντιμετωπίζονται αποσπασματικά από κοινούς ποινικούς νόμους των διαφόρων κρατών.

Ορόσημο στον τομέα της ασφάλειας της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας αποτέλεσε η ανατροπή του δικτάτορα Μπατίστα στην Κούβα και η επικράτηση του Φιντέλ Κάστρο. Μεταξύ των ετών 1958 – 1963 σημειώθηκε ραγδαία αύξηση κρουσμάτων αεροπειρατών εν πτήση στα αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ ΗΠΑ και Κούβας με δράστες Κουβανούς αντικαθεστωτικούς.

Τα περιστατικά αυτά επεκτείνονται γρήγορα τόσο στον ευρωπαϊκό όσο και στον διεθνή χώρο, γεγονός που οδηγεί τα κράτη-μέλη του ICAO στην ανάγκη υπογραφής μιας ξεχωριστής διεθνούς σύμβασης για τη δραστική αντιμετώπιση αυτών των παραβάσεων.

Έτσι το 1963 υπογράφεται στο Τόκιο η πρώτη διεθνής σύμβαση που αφορά το σύνολο των παραβάσεων και άλλων παράνομων πράξεων που τελούνται σε α/φη εν πτήση.

Η Σύμβαση του Τόκιο, (Tokyo Convention), είναι μια αεροπορική διεθνής συνθήκη που αφορά κυρίως μέτρα κατά της αεροπειρατείας. Συνομολογήθηκε και υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου του 1963 και τέθηκε σε ισχύ στις 4 Δεκεμβρίου του 1969.

Μετά από διάσκεψη που συγκλήθηκε στο Τόκιο υπό την εποπτεία του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ (ICAO) από τις 20 Αυγούστου μέχρι 14 Σεπτεμβρίου του 1963 και στην οποία έλαβαν μέρος πέντε διεθνείς οργανισμοί και 61 κράτη-μέλη, συζητήθηκαν διάφορα τρέχοντα θέματα ασφαλείας αεροπορικών μεταφορών που δεν προέβλεπαν προηγούμενες αεροπορικές συνθήκες – συμβάσεις. Με το τέλος της διάσκεψης εκείνης συνομολογήθηκε και υπογράφηκε η Σύμβαση του Τόκιο που φέρει τον τίτλο «**Περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών**».

Η σύμβαση αυτή αν και ήταν προϊόν προηγούμενων σχεδίων (Γενεύης, Μόντρεαλ, Μονάχου, Ρώμης) υπήρξε ιδιαίτερα σπουδαία στην ασφάλεια των αερομεταφορών.

Κατ' αρχήν έγινε ποινικοποίηση όλων εκείνων των πράξεων που στρέφονται με κάθε μέσο και τρόπο στην ασφάλεια των αερομεταφορών καθώς ακόμη και των προθέσεων διάπραξης των, ενώ παράλληλα δόθηκαν λύσεις σε πλείστα νομικά προβλήματα όσον αφορά την εθνικότητα του αεροσκάφους, του δράστη, και των αρμοδιοτήτων των χωρών στον εναέριο χώρο των οποίων εκδηλώθηκε αεροπορικό αδίκημα.

Επίσης για πρώτη φορά με τη σύμβαση αυτή αναγνωρίστηκαν αστυνομικές εξουσίες αλλά και ασυλίες των πιλότων των αεροσκαφών στα οποία εκδηλώθηκαν έκνομες πράξεις. Η εφαρμογή αυτής της σύμβασης αφορά περισσότερο διεθνείς μεταφορές και όχι τόσο σε πράξεις που συμβαίνουν εντός εθνικού χώρου κράτους σε αεροσκάφος εσωτερικών μεταφορών ίδιας εθνικότητας.

Η σύμβαση αυτή έχει υπογραφεί από 148 κράτη, και έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 734/71. Συνέχεια της παραπάνω διεθνούς σύμβασης ακολούθησαν η Σύμβαση της Χάγης το 1970, και η Σύμβαση του Μόντρεαλ το 1971.

Δ.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης

- Κατοχυρώνεται η ποινική δικαιοδοσία του κράτους εκείνου στα νηολόγια του οποίου είναι εγγεγραμμένο το αεροσκάφος επί του οποίου έχει τελεστεί η παράβαση.
- Η παράβαση αυτή μπορεί να είναι:
 - A. Είτε πράξη του κοινού ποινικού δικαίου (πχ. ανθρωποκτονία, βαριά σωματική βλάβη)
 - B. Είτε πράξη που μπορεί από μόνη της να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του α/φους (πληρώματος, επιβατών κλπ.)
- Εξαιρέσεις από τον ανωτέρω κανόνα περί ποινικής δικαιοδοσίας:
 - A. Η παράβαση να έλαβε χώρα στο έδαφος άλλου κράτους

Β. Ο δράστης η το θύμα να είναι υπήκοοι η μόνιμοι κάτοικοι του κράτους αυτού.
Γ. Η τελεσθείσα παράβαση να προβλέπεται από το εσωτερικό δίκαιο του κράτους.
Δ. Να προκύπτει τέτοια υποχρέωση από διεθνή πολυμερή συμφωνία.

- Κατοχυρώνεται και περιγράφεται η εξουσία του κυβερνήτη προκειμένου να αντιμετωπιστεί η παράνομη πράξη.
- Υποχρεώνει κράτη – μέλη σε περιπτώσεις παράνομης κατάληψης αεροσκάφους να μεριμνούν για την ασφαλή επιστροφή του στους νόμιμους κατόχους του.
- Καθιερώνεται η υποχρέωση των κρατών – μελών να παραλαμβάνουν από τον κυβερνήτη τους παραβάτες και να κινούν άμεσα διαδικασία εκδίκασης των παράνομων πράξεων τους η διαδικασία εκδόσεως του παραβάτη.

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

Η διεθνής αεροπορική κοινότητα επιχειρεί να αντιμετωπίσει την λαίλαπα αυτή με δύο ακόμα διεθνείς συμβάσεις και συγκεκριμένα της Χάγης (1970) που αφορά αποκλειστικά τις αεροπειρατείες και του Μόντρεαλ (1971) που αναφέρεται σε κάθε είδος έκνομης ενέργειας πέραν της αεροπειρατείας.

Παρ' όλα αυτά και μέχρι το 1973 τόσο οι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών – χειραποσκευών, όσο και οι έλεγχοι πρόσβασης προσώπων / οχημάτων σε μη ελεγχόμενους χώρους ήταν στη διακριτική ευχέρεια των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών τόσο για πτήσεις εσωτερικού όσο και για πτήσεις εξωτερικού, δεν ήταν δηλαδή νομοθετικά επιβεβλημένοι. Αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής ήταν επιβάτες και επισκέπτες να αναμειγνύονται και να συμπορεύονται μαζί μέχρι τα α/φη χωρίς απολύτως κανένα έλεγχο η διαχωρισμό.

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

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

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

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

Στο πρώτο στάδιο της εγκατάστασής τους οι έλεγχοι περιορίζονται μόνο για τους επιβάτες και τις χειραποσκευές τους, ωστόσο σε σύντομο χρονικό διάστημα και αφού οι χώροι των αερολιμένων διαμορφώθηκαν σε ελεγχόμενους και μη ελεγχόμενους, οι έλεγχοι

επεκτάθηκαν και σε όλα τα άτομα (όχι μόνο σε επιβάτες) που δραστηριοποιούνται και κινούνται σε ευαίσθητους από πλευράς ασφαλείας χώρους.

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

Προς στιγμήν θεωρήθηκε ότι το πρόβλημα της τρομοκρατίας στις αερομεταφορές είχε αντιμετωπισθεί τελειωτικά. Δυστυχώς όμως από το 1985 και έπειτα μια νέα απειλή κάνει την εμφάνισή της στο χώρο των αερομεταφορών και εξελίσσεται σιγά – σιγά σε πραγματικό εφιάλη.

Εγκαταλείπονται σταδιακά οι μέχρι τότε γνωστές μέθοδοι εκδήλωσης τρομοκρατικών ενεργειών και αντικαθίστανται από ανατινάξεις α/φών εν πτήση με τοποθέτηση πλαστικών εκρηκτικών σε αποσκευές που μεταφέρονται είτε ασυνόδευτες ως φορτίο, είτε συνοδευόμενες από ανυποψίαστους επιβάτες.

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

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

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

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

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

Για τους ανωτέρω λόγους υπογράφηκαν διεθνώς μια σειρά από συμβάσεις και πρωτόκολλα προκειμένου να αντιμετωπιστούν πάσης φύσεως εκνομες ενέργειες στην παγκόσμια πολιτική αεροπορία (αεροσκάφη, εγκαταστάσεις αερολιμένων, επιβάτες).

Ε. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ (Κύρωση με το Ν.Δ. 1352/73)

Η Σύμβαση⁵ έχει υπογραφεί από 148 κράτη.

Ε.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης

- Απαραίτητο συστατικό στοιχείο του αδικήματος αποτελεί η βία η απειλή βίας.
- Το αδίκημα αφορά τόσο τον δράστη, όσο και τον συνεργό.
- Καθορίζεται συντρέχουσα ποινική δικαιοδοσία για την εκδίκαση του αδικήματος.

⁵ Νομοθετικό Διάταγμα 1352

« ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΝ ΕΝ ΧΑΓΗ ΤΗΝ 16ΗΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1970 ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ, ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΟΥ ΚΑΤΑΛΗΨΕΩΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ» Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 74 - 31.03.1973

- Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεώνονται να θεσπίσουν δικαιοδοτικά μέτρα για την αντιμετώπιση τέτοιων παραβάσεων.
- Ρυθμίζονται ζητήματα κράτησης – προανακριτικής διαδικασίας του δράστη και παράλληλα εξασφαλίζεται το δικαίωμα επικοινωνίας του δράστη με την Πρεσβεία ή το Προξενείο του.
- Παρέχεται στα κράτη – μέλη το διαζευκτικό δικαίωμα είτε να ασκήσουν τα ίδια την ποινική δίωξη, είτε να εκδώσουν τον δράστη
- Υποχρεούνται τα κράτη – μέλη να ενημερώνουν άμεσα το συμβούλιο του ICAO για τις συνθήκες υπό τις οποίες τελέστηκε η παράβαση, τα ληφθέντα μέτρα, καθώς και για τα αποτελέσματα της εκδίκασης του αδικήματος ή της έκδοσης του δράστη.

ΣΤ. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ (Κύρωση με το Ν.Δ.174/73)

Η Σύμβαση⁶ έχει επικυρωθεί από 149 κράτη.

Περιλαμβάνει μέτρα καταστολής παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας. Υπεισέρχεται για πρώτη φορά ο όρος «αεροσκάφος σε λειτουργία» σε διάκριση από τον όρο «αεροσκάφος σε πτήση».

Αεροσκάφος σε λειτουργία θεωρείται το α/φος από την έναρξη διαδικασίας της πτήσης από το προσωπικό εδάφους μέχρι και την πάροδο 24 ωρών από την προσγείωση του.

ΣΤ.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης

- Επεκτείνεται η έννοια του όρου «παράνομη πράξη» αφού για πρώτη φορά γίνεται λόγος για τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού επί εδάφους.
- Για πρώτη φορά γίνεται λόγος για τρομοκρατικές επιθέσεις κατά εγκαταστάσεων αερολιμένων.
- Για πρώτη φορά ποινικοποιείται η περίπτωση της διάδοσης ψευδών πληροφοριών.
- Οι παραπάνω παράνομες πράξεις αφορούν τόσο τον αυτουργό όσο και τον συνεργό του ακόμη και στο στάδιο της απόπειρας.
- Η σύμβαση έχει εφαρμογή τόσο στις διεθνείς όσο και στις πτήσεις εσωτερικού.

Ζ.ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΜΟΝΤΡΕΑΛ (Κύρωση με τον Ν.1913/90)

Έχει υπογραφεί από 45 κράτη.

Το Πρωτόκολλο⁷ αυτό θεωρείται συμπλήρωμα της προηγούμενης Σύμβασης του Μόντρεαλ για την καταστολή παρανόμων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν την διεθνή πολιτική αεροπορία και πρόσθεσε δυο νέα στοιχεία διευρύνοντας ακόμη περισσότερο τον όρο «παράνομη πράξη».

Συγκεκριμένα:

1. Θεωρεί ως έκνομη κολαζομενη ενέργεια κάθε πράξη βίας εναντίον προσώπου σε αερολιμένα που εξυπηρετεί διεθνείς πτήσεις.
2. Θεωρεί ως εκνομη ενέργεια κάθε πράξη βίας που προκαλεί σοβαρές ζημιές στις εγκαταστάσεις του Αερολιμένα ή σε σταθμευμένα αεροσκάφη.

⁶ Νομοθετικό Διάταγμα 174

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 248 - 28.09.1973 «ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΝ ΕΝ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

⁷ Νόμος 1913 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 177 - 17.12.1990

ΚΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΒΙΑΣ ΣΕ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ - ΠΟΛΙΤΙΚΗ.

Z.1.Κυριότερα σημεία της Σύμβασης

- Επιβάλλεται σε κάθε κράτος – μέλος η υποχρέωση να απαγορεύει και να εμποδίζει την παραγωγή μη σεσημασμένων εκρηκτικών στο έδαφος του.
- Υποχρεώνει σε κάθε κράτος – μέλος να εμποδίζει την διακίνηση μη σεσημασμένων εκρηκτικών από και προς το έδαφος του (εξαίρεση η διακίνηση για στρατιωτικούς ή αστυνομικούς σκοπούς).
- Υποχρεώνει κάθε κράτος – μέλος στην καταστροφή των ήδη παραχθέντων στο έδαφος του μη σεσημασμένων εκρηκτικών.

Με την Σύμβαση αυτή συμβαίνει το εξής ιδιότυπο: Μόνο δυο κράτη, δηλαδή η Τσεχία και Νορβηγία έχουν δηλωθεί ως χώρες παραγωγής μη σεσημασμένων εκρηκτικών από τα 51 που την έχουν επικυρώσει.

Είναι προφανές ότι για πολιτικό – οικονομικούς λόγους υπάρχει δυσπιστία και απροθυμία από τα κράτη να δηλώσουν ότι παράγουν πλαστικά εκρηκτικά στο έδαφος τους.

Η. ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ (Νόμοι και Π.Δ)

Η Ελλάδα είναι μια από τις πρώτες χώρες που υπέγραψαν την Συνθήκη του Σικάγο το 1948, η οποία ρυθμίζει θέματα Πολιτικής Αεροπορίας διεθνώς καθώς και όλες τις επόμενες συνθήκες και πρωτοκόλλα που ορίζουν την εξέλιξη των αερομεταφορών παγκοσμίως.

Είναι ιδρυτικό μέλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και μέλος του αντίστοιχου Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (ECAC) με μόνιμη αντιπροσώπευση.

Η Σύμβαση⁸ κυρώθηκε από το ελληνικό κράτος με τον Ν.5017/1931 και εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών και φορτίου εντός της Ελλάδας.

Η πολιτική για τις αερομεταφορές στην Ελλάδα διαμορφώνεται και συντονίζεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μέσω της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.). Το ελληνικό κράτος εκπροσωπείται σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς που αφορούν την πολιτική αεροπορία από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) οποία υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.

2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

2.1. Στην ελευθεροκοινωνία των πολιτών

Οριστήκαν τίτλοι μεταφοράς, τα εισιτήρια μεταφοράς επιβατών, το δελτίο αποσκευών και οι φορτωτικές μεταφορές εμπορευμάτων με συγκεκριμένους ορούς που αφορούν τα δυο συμβαλλόμενα μέρη

Επιβάτη – Αερομεταφορέα

⁸ Νόμος 5017

Επίσης επιτράπηκε στις τακτικές αεροπορικές εταιρείες η ενσωμάτωση του δελτίου αποσκευών στο εισιτήριο του επιβάτη.

Από τις εξελίξεις στον τομέα της αεροπορικής εκμετάλλευσης προέκυψαν ευρύτερες συνεργασίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

2.2. Συμβολή της Πολιτικής Αεροπορίας στην ασφαλή διακίνηση επιβατών – φορτίου - ταχυδρομείου και στην ανάπτυξη της οικονομίας των κρατών

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

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

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

Καθοριστήκαν ποσοτικά όρια ευθύνης του αερομεταφορέα στις εξής περιπτώσεις :

- Θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη
- Σε καθυστερήσεις πτήσεων
- Καταστροφή ή απώλεια αποσκευών
- Καταστροφή ή απώλεια φορτίου

Τα ποσοτικά όρια ευθύνης τροποποιούνται και προσαρμόζονται μέχρι και σήμερα μετά από συμφωνία των κρατών μελών.

Τέλος συμφωνήθηκε ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεσθεί υπέρ αυτού τα προαναφερθέντα όρια ευθύνης εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημιά ήταν αποτέλεσμα πράξεως ή παραλείψεως που περιέχουν δόλο ή βαριά αμέλεια. Στις περιπτώσεις αυτές οι αποζημιώσεις ορίζονται από τα αρμόδια δικαστήρια.

Για παράδειγμα, τα μισά περίπου εμπορεύματα που φθάνουν αεροπορικώς στις ΗΠΑ μεταφέρονται μέσω επιβατικών πτήσεων. Μάλιστα, τα εμπορεύματα αυτά ελέγχονται ελάχιστα ή και καθόλου πριν μεταφερθούν στα επιβατικά αεροσκάφη, όταν αυτά προέρχονται από χώρες χωρίς αναπτυγμένο σύστημα ασφάλειας στις αερομεταφορές.

Το 60% των εμπορευμάτων διακινούνται με επιβατικά αεροπλάνα. Τα νέα αεροσκάφη όπως το Boeing 777 έχουν τεράστιους αποθηκευτικούς χώρους, όπου φορτώνονται τα εμπορεύματα. Αεροπορικώς μεταφέρονται συνήθως τα ευπαθή προϊόντα από λαχανικά και λουλούδια μέχρι ανθρώπινα όργανα που προορίζονται για μεταμόσχευση.

Οι περισσότερες χώρες απαιτούν τουλάχιστον έναν έλεγχο για τα πακέτα που αποστέλλουν οι ναυτιλιακές εταιρείες με επιβατικές πτήσεις. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται είναι έλεγχος με τα χέρια, με εκπαιδευμένους σκύλους, με ακτινογραφίες και μηχανήματα υψηλής τεχνολογίας που μπορούν να βρουν εκρηκτικά σε χαρτί ή ρούχα.

Ωστόσο, η μεταφορά εμπορευμάτων με αεροπλάνα κυριαρχείται από μία σειρά αναποτελεσματικών ελέγχων, με αποτέλεσμα τα πακέτα να αποτελούν πιθανή απειλή για τα επιβατικά τζετ. Το πρωτόκολλο ασφαλείας διαφέρει από χώρα σε χώρα, είτε σχετίζεται με τα εμπορικά, είτε με τα επιβατικά αεροσκάφη.

Ένα ευάλωτο σημείο του συστήματος είναι πως τα εμπορεύματα των ναυτιλιακών εταιρειών που συνεργάζονται με μεγάλες εταιρείες σχεδόν δεν ελέγχονται. Τα προβλήματα αυτά τα γνωρίζουν οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, γι' αυτό και αεροσκάφος της εταιρείας Emirates, που μετέφερε πακέτα από την Υεμένη προσγειώθηκε συνοδεία στρατιωτικών αεροσκαφών.

Τα εμπορεύματα που ταξιδεύουν μέσω αεροδρομίων σε χώρες με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας και προηγμένα συστήματα ασφαλείας είναι συχνά πιο ασφαλή.

Ωστόσο, πολλά αεροδρόμια αντιδρούν καθώς ένας αυστηρός έλεγχος θα σήμαινε αύξηση του κόστους και μεγάλες καθυστερήσεις με επιπτώσεις στα δρομολόγια και τις ώρες των πτήσεων. Κάθε παλέτα εμπορευμάτων θα έπρεπε να ανοιχτεί και να εξετασθεί κάθε κιβώτιο κανονικά.

Για παράδειγμα στο αεροδρόμιο του Χίθροου, τα εμπορεύματα πρέπει να μένουν στις αποθήκες για ένα 24ωρο πριν μπουν σε κάποιο αεροπλάνο. Αυτό δίνει αρκετό χρόνο στις αρχές για να πραγματοποιήσουν εξονυχιστικούς ελέγχους.

2.3. Ενδυνάμωση των δημοκρατιών των κρατών

Με την ανάπτυξη των αερομεταφορών, την μείωση των χρόνων μεταφοράς επιβατών, καθώς και την ταχύτατη μετάδοση της πληροφορίας, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης η πολιτική αεροπορία συνέβαλε σημαντικά στο άνοιγμα των συνόρων, τον διεθνή έλεγχο των αυταρχικών καθεστώτων και την ενδυνάμωση των δημοκρατιών. Με την ανάπτυξη της οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, αναπτύχθηκαν υποβαθμισμένες περιοχές του τρίτου κόσμου.

2.4. Αξιολόγηση, κατηγοριοποίηση και πιστοποίηση των διεθνών αερολιμένων

Η αξιολόγηση των αερολιμένων διεθνώς γίνεται σύμφωνα με διεθνή πρότυπα, υπό την εποπτεία του ICAO, του FAA και της ECAC. Η αξιολόγηση γίνεται σύμφωνα με την ασφάλεια που παρέχει ένα αεροδρόμιο και τις διευκολύνσεις. Επίσης ελέγχονται και εξετάζονται οι διαδικασίες που εφαρμόζει τα σχέδια εκτάκτου ανάγκης καθώς επίσης και τα αεροναυτιλιακά του συστήματα.

2.5. Διεθνής εναέριος χώρος και η εμπλοκή του στις εμπόλεμες περιοχές

Ο εναέριος χώρος διέπεται από διεθνή νομοθεσία και ο ρόλος του ειδικά σε εμπόλεμες περιοχές είναι πολύ σημαντικός. Οι παραβιάσεις του αποτελούν αιτία πολέμου μεταξύ των κρατών. Εξ αιτίας αυτού η διεθνής νομοθεσία προβλέπει συγκεκριμένες αεροπορικές οδούς παγκοσμίως.

2.6. Διεθνείς οργανισμοί που αφορούν την Πολιτική Αεροπορία

- **ICAO** (International Civil Aviation Organization)
(Διεθνής Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας)
- **ECAC** (European Civil Aviation Conference)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας)
- **EASA** (European Aviation Safety Agency)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας)
- **FAA** (Federal Aviation Administration) (Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας Ηνωμένων Πολιτειών)
- **EUROCONTROL** (The European Organisation for the Safety of air Navigation)(Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας)
- **IATA** (International Air Transport Association) (Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών)

3.ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

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

3.1.Κατηγορίες τρομοκρατικών ενεργειών

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

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

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ, η πολιτική αεροπορία δέχθηκε σοβαρό πλήγμα ως προς την ασφάλεια της. Αυτό αποτέλεσε αφορμή για την αναθεώρηση των προηγούμενων διαδικασιών ως προς την ασφάλεια των αεροσκαφών και των επιβατών.

Οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001 ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που έχει συμβεί έως τώρα και αποτελούν κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας προκαλέσει πολλές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι η υπεύθυνη αρχή για τον σχεδιασμό, ανάπτυξη, εφαρμογή, παρακολούθηση και διατήρηση του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας⁹ (Ε.Κ.Α.Π.Α) και έχει την ευθύνη του συντονισμού όλων των ενεργειών των εμπλεκόμενων, στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, φορέων¹⁰.

Τα παραπάνω υλοποιούνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Αερολιμένων της ΥΠΑ.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της Διεύθυνσης Ασφάλειας Αερολιμένων προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα και των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στην αλλοδαπή, εκπροσωπεί την Ελλάδα στις διάφορες συσκέψεις ασφαλείας αερομεταφορών στο εξωτερικό, συνεργάζεται με τους αλλοδαπούς φορείς ασφαλείας, κρατικούς και μη και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την από κοινού πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3.2. Διεθνές οργανωτικό πλαίσιο

A. Διεθνείς Συμβάσεις

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

⁹ Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ 38/19-1-2001, Τεύχος Δεύτερο

¹⁰ ΕΚΑΠΑ κεφ. 1, άρθ. 4, παρ. 1

1. Ν. 211/47 (Κύρωση της Σύμβασης του Σικάγο για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία)¹¹. Η Σύμβαση του Σικάγο (7 Δεκ. 1944) αποτελεί και την ιδρυτική πράξη του ICAO.

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

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

4. Ν.Δ. 174/73 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ)¹³. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ (23-09-1971) αναφέρεται στην καταστολή παράνομων πράξεων (πλην αεροπειρατείας), που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Ν. 1913/90 (Κύρωση Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ)¹⁴. Το Πρωτόκολλο αυτό (1990) συμπλήρωσε τη Σύμβαση του Μόντρεαλ επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της και σε άλλες πράξεις βίας που λαμβάνουν χώρα σε αερολιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις.

6. Ν. 2264/94 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ)¹⁵. Η Διεθνής αυτή Σύμβαση –χρονικά μεταγενέστερη όλων (1991)- αφορά την σήμανση των πλαστικών εκρηκτικών με σκοπό των εντοπισμό τους.

B. Διεθνή Εγχειρίδια

1. Παράρτημα 17¹⁶

Η νομική του ισχύς απορρέει από το άρθρο 54 της Σύμβασης του Σικάγο, όπου ρητά ορίζεται, ότι τα STANDARDS και οι RECOMMENDATION PRACTICES που υιοθετούνται από το Συμβούλιο του ICAO, καταχωρούνται σε Παραρτήματα των οποίων η εφαρμογή είναι υποχρεωτική για όλα τα κράτη-μέλη του Οργανισμού.

Στο Παράρτημα αυτό, το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1974 και μέχρι σήμερα έχει τροποποιηθεί έξι φορές (τελευταία το 1997), χارάσσονται υπό την μορφή σύντομων και περιεκτικών παραγράφων (STANDARDS & REC. PRAC.) οι κατευθυντήριες αρχές στο πεδίο της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Έλεγχος α/φων -

¹¹ **Νόμος 211**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35 - 28.02.1947

«ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝ ΣΙΚΑΓΩ ΤΗ 7Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1944 ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

¹² **Νομοθετικό Διάταγμα 1352**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 74 - 31.03.1973

«ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝ ΧΑΓΗ ΤΗΣ 16ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1970 ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ, ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΟΥ ΚΑΤΑΛΗΨΕΩΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

¹³ **Νομοθετικό Διάταγμα 174**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 248 - 28.09.1973

«ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

¹⁴ **Νόμος 1913**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 177 - 17.12.1990

«ΚΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΒΙΑΣ ΣΕ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ – ΠΟΛΙΤΙΚΗ».

¹⁵ **Νόμος 2264**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 208 - 05.12.1994

«ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΟΝ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟ ΤΟΥ»

¹⁶ **ANNEX 17 SECURITY-SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

επιβατών- αποσκευών- αερομεταφερόμενου φορτίου) και καθιερώνεται η διεθνής συνεργασία των κρατών-μελών για την αντιμετώπιση όλων των έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

2. Εγχειρίδιο Ασφάλειας¹⁷

Αποτελεί συμπληρωματικό προς το ANNEX 17 Εγχειρίδιο, όπου περιγράφονται αναλυτικά και με λεπτομέρεια όλα τα απαιτούμενα προληπτικά μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται σε κάθε αεροδρόμιο, συμπεριλαμβάνοντας μάλιστα και σημαντικό αριθμό υποδειγμάτων (APPENDICES) για την εκπόνηση Προγραμμάτων και Διαδικασιών από όλους τους εμπλεκόμενους στο πεδίο της ασφάλειας των αερομεταφορών φορείς (Πολιτικές Αεροπορίες, αερολιμένες, αερομεταφορείς, κλπ.)

3. Εγχειρίδιο Ασφάλειας ECAC¹⁸

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

3.3.Ελληνικό Νομικό-Οργανωτικό Πλαίσιο Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας

I.Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Aviation Security)

Αρμόδια Κρατική Αρχή για την εξασφάλιση της ανάπτυξης των αεροπορικών συγκοινωνιών και την ομαλή και με ασφάλεια (SAFETY and SECURITY) διεξαγωγή των πτήσεων και των κάθε φύσης αεροπορικών εργασιών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σύμφωνα με το Ν.Δ.714/70¹⁹ και το Ν.1340/83²⁰ όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα.

Η Υ.Π.Α. είναι επίσης η αρμόδια και υπεύθυνη Κρατική Αρχή για την προστασία των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στο εξωτερικό καθώς και για την εκπροσώπηση της χώρας έναντι των αεροπορικών Αρχών άλλων χωρών και στους Διεθνείς Οργανισμούς διακρατικής συνεργασίας (I.C.A.O., E.C.A.C κλπ.) για θέματα πολιτικής αεροπορίας.

1. Η Υ.Π.Α. είναι αποκεντρωμένη δημόσια υπηρεσία, υπαγόμενη στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικούμενη από το Διοικητή της. Η οργάνωσή της σύμφωνα με το Π.Δ.56/89²¹, όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με μεταγενέστερα Προεδρικά Διατάγματα, περιλαμβάνει την Κεντρική Υπηρεσία που διαιρείται σε Γενικές Διευθύνσεις και Διευθύνσεις κατ' αντικείμενο αρμοδιότητας, τις

¹⁷ **DOC 8973 SECURITY MANUAL FOR SAFEGUARDING CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

¹⁸ **ECAC (DOC 30).**

¹⁹ **Νομοθετικό Διάταγμα 714 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 238 - 07.11.1970**
«ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

²⁰ **Νόμος 1340**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35 - 18.03.1983
«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ Ν.Δ. 714/1970 «ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ.»

²¹ **Προεδρικό Διάταγμα 56**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 28 - 01.02.1989
«ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.) ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ»

Περιφερειακές Υπηρεσίες (Αερολιμένες) και μικρό αριθμό Ειδικών Υπηρεσιών όπως η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.Π.Ο.Α.) για την εκτέλεση ειδικών εργασιών.

2. Μια εκ των αρμοδιοτήτων της Υ.Π.Α. είναι και η προστασία των πτήσεων, των αεροπορικών εγκαταστάσεων καθώς και των προσώπων και αγαθών που μεταφέρονται αεροπορικώς ή εργάζονται και λειτουργούν ή συνεισφέρουν σε αεροπορικό έργο από έκνομες ενέργειες που στρέφονται κατά της ασφάλειας (SECURITY) αυτών.

Σύμφωνα με το Π.Δ.80/96²² αρμόδια για το αντικείμενο αυτό είναι η παρά το Διοικητή της Υ.Π.Α. Διεύθυνση Ασφαλείας Αερολιμένων (συντομογραφικά ΥΠΑ/Δ15), η οποία συνεργάζεται για την μετάδοση των απαιτούμενων γνώσεων στο εμπλεκόμενο προσωπικό με το Τμήμα Εκπαιδεύσεων Ασφαλείας της Σχολής (συντομογραφικά ΣΠΟΑ/Γ).

3. Σύμφωνα με τα ανωτέρω η Υ.Π.Α., μέσω της Διεύθυνσης Ασφαλείας Δ15, είναι αρμόδια για το σχεδιασμό, την προώθηση εφαρμογής των απαιτούμενων μέτρων ασφαλείας για την πρόληψη εκδήλωσης και τον περιορισμό των επιπτώσεων σε περίπτωση εκδήλωσης έκνομης ενέργειας στρεφόμενης κατά της πολιτικής αεροπορίας. Οι εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας (SECURITY) κωδικοποιούνται στον (Εθνικό) Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος αποτελεί κοινή απόφαση των υπουργών Δημοσίας Τάξης και Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Η Υ.Π.Α. επίσης είναι, απευθείας ή μέσω των περιφερειακών υπηρεσιακών οργάνων της, αρμόδια για την εποπτεία και τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας και την επιβολή διοικητικών κυρώσεων²³ (Ν.1815/88-Αεροπορικός Κώδικας, άρθρο 153, και Αερολιμενική Διάταξη αρ.1, άρθρο 9) σε περίπτωση παραβάσεων ή για την παραπομπή των παραβατών στη δικαιοσύνη, εφόσον η παράβαση συνιστά πράξη διωκόμενη κατά τον Αεροπορικό Κώδικα (άρθρα 178 και 185), τον Ποινικό Κώδικα (άρθρα 291 και 292) ή κατά τους ειδικούς ποινικούς νόμους της αεροπορικής νομοθεσίας (Ν.Δ.734/71, Ν.Δ.174/73, Ν.Δ.1352/73, Ν.480/76, Ν.1913/90, Ευρωπαϊκή Σύμβαση Στρασβούργο 27-1-1977).

Η Ελληνική Αστυνομία, στα πλαίσια των γενικών αρμοδιοτήτων της για την προστασία των πολιτών και των περιουσιών τους από έκνομες ενέργειες, συνεργάζεται στενά σε όλα τα επίπεδα με την Υ.Π.Α. για την πρόληψη και την καταστολή έκνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

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

1. **N.480/76.** Αποτελεί το πρώτο εθνικό νομοθέτημα που θεσπίστηκε για την αντιμετώπιση παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της αεροπλοΐας²⁴.
2. **N.1815/88.** Αποτελεί το νέο Εθνικό Αεροπορικό Δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που απορρέουν από τη λειτουργία ή την εκμετάλλευση πολιτικών α/φών στη χώρα

²² Προεδρικό Διάταγμα 80

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 62 - 11.04.1996

«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Π.Δ. 56/89 "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ) ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ"»

²³ Ν.1815/88-Αεροπορικός Κώδικας, άρθρο 153, και Αερολιμενική Διάταξη αρ.1, άρθρο 9)

Νόμος 1815, Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 250 - 11.11.1988

«ΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

²⁴ Νόμος 480

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 314 - 23.11.1976

«ΠΕΡΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΠΡΑΞΕΩΝ ΤΙΝΩΝ ΣΤΡΕΦΟΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ».

μας²⁵. Στο Κεφ.21 και συγκεκριμένα στα άρθρα 178-185 περιγράφονται οι παράνομες εκείνες πράξεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και καθορίζονται οι προβλεπόμενες ποινές τους.

3. **N.2168/93**. Ο νόμος αυτός ρυθμίζει θέματα που αφορούν τα όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και μηχανισμούς²⁶. Τα άρθρα εκείνα που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα, την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι: το άρθρο 1 (αποσαφήνιση εννοιών-όρων όπως όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, κλπ.), το άρθρο 4 (Διαμετακόμιση-Μεταφορά όπλων, πυρομαχικών, κλπ.), τα άρθρα 9 και 10 (Νομική κατοχή-οπλοφορία σε πολιτικά α/φη).
4. **Κοινή απόφαση Υπουργών Δη. Τάξης και Μεταφορών-Επικοινωνιών (ΠΣΕΑ/Β/4505/117/2-2-96)**, με την οποία εγκρίθηκε ο Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας²⁷ (**ΕΚΑΠΑ**). Ο ΕΚΑΠΑ καθορίζει το γενικό πλαίσιο των απαιτήσεων ασφαλείας κάθε φορέα ή οργανισμού που εμπλέκεται στις αερομεταφορές. Παράρτημα του ΕΚΑΠΑ αποτελεί και η εγκύκλιος οδηγία των Υπουργών Δημ. Τάξης και Μεταφορών-Επικοινωνιών, με την οποία τέθηκαν οι βάσεις μόνιμης και σταθερής συνεργασίας της ΥΠΑ και της ΕΛΑΣ σε θέματα εκπαίδευσης, ελέγχων ασφαλείας, επιθεωρήσεων και Συντονισμού για όλα τα ελληνικά κρατικά αεροδρόμια.
5. **Απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (Δ3/52598/7561/18-12-95)**, με την οποία εγκρίθηκε η **Αερολιμενική Διάταξη 1**, η οποία ομαδοποίησε σε ένα κείμενο όλες τις προϋπάρχουσες αερολιμενικές διατάξεις ρυθμίζοντας σφαιρικά όλα τα θέματα που αφορούν στην ομαλή λειτουργία των Ελληνικών Κρατικών Αερολιμένων σε σχέση με όλους τους δραστηριοποιούμενους στον ευρύτερο αεροπορικό χώρο. Η συγκεκριμένη Αερολιμενική Διάταξη θωρακίστηκε νομικά με ειδική Υπουργική Απόφαση η οποία καθορίζει τη διαδικασία, αρμοδιότητα και τα όρια επιβολής προστίμου για τις σχετικές παραβάσεις. Για την ασφάλεια (SECURITY) ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο άρθρο 9.
6. **Ποινικός Κώδικας: άρθρο 291 «Διατάραξη της ασφάλειας των αεροσκαφών» και άρθρο 292 «Παρακώλυση συγκοινωνιών».**
7. **Π.Δ. 80/96²⁸**, με το οποίο συμπληρώθηκε το ΠΔ56/89 «περί Οργανισμού της ΥΠΑ»²⁹ και με το οποίο ιδρύθηκε η Διεύθυνση Ασφαλείας (Δ15) της ΥΠΑ και καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες των τμημάτων της.
8. **N.2518/97** «περί προϋποθέσεων λειτουργίας ιδιωτικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας»³⁰.

²⁵ **Νόμος 1815**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 250 - 11.11.1988
«ΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

²⁶ **Νόμος 2168**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 147 - 03.09.1993
«ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΟΠΛΑ , ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΑ , ΕΚΡΗΚΤΙΚΕΣ ΥΛΕΣ , ΕΚΡΗΚΤΙΚΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

²⁷ Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ 38/19-1-2001, Τεύχος Δεύτερο

²⁸ **Προεδρικό Διάταγμα 80**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 62 - 11.04.1996
«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Π.Δ. 56/89 "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ) ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ"»

²⁹ **Προεδρικό Διάταγμα 56**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 28 - 01.02.1989

«ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.) ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ».

9. **N.2465/97** «περί παροχής εκπαίδευσης ασφαλείας σε προσωπικό άλλων εκτός ΥΠΑ φορέων»³¹.

N.1815/88 Κύρωση Νέου Αεροπορικού Κώδικα.

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

Ο Αεροπορικός Κώδικας αποτελείται συνολικά από 195 άρθρα.

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

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

Κατ' άρθρο ανάλυση

Άρθρο 178 αποτελείται από δύο εδάφια:

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

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

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

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

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

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

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

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

B) είτε να το καταστήσει ακατάλληλο για πτήση

Γ) είτε επικίνδυνο για πτήση

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

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

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Άρθρο 182: διάδοση ψευδών ειδήσεων.

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

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών. Για όλες τις παραπάνω κακουρηματικές πράξεις δηλ.

1. παράνομη κατάληψη α/φους

³⁰ **Νόμος 2518**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 164 - 21.08.1997

«ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΥΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

³¹ **Νόμος 2465**

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 28 - 26.02.1997

«ΘΕΜΑΤΑ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ»

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

Εάν επέλθει θάνατος προσώπου η προβλεπόμενη ποινή είναι πλέον η ισόβια κάθειρξη.

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

Η απρόσφορη απόπειρα τιμωρείται με ελαττωμένη ποινή.

Τέλος η εξ ευηθείας απόπειρα τιμωρείται με απλή φυλάκιση.

N.2168/93 Περί της ρυθμίσεως θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και μηχανισμούς.

Ο νόμος αυτός έχει επικουρική σημασία για την Πολιτική Αεροπορία.

Ενδιαφέρον για την ασφάλεια παρουσιάζουν τα άρθρα:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4. Παραβάσεις - διοικητικές κυρώσεις

3.4.1. Γενικά

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

3.4.2. Παραβάσεις φορέων εμπλεκόμενων στην ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας γενικού χαρακτήρα

Ειδικότερα συνιστούν παραβάσεις τα ακόλουθα:

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

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

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

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

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

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

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

3.4.3. Παραβάσεις κατά την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ασφαλείας

3.1. Κάθε παράβαση του εγκεκριμένου από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Αερολιμένων, Προγράμματος Ασφαλείας Αερολιμένα, που λαμβάνει χώρα εντός των τοπικών ορίων αρμοδιότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα, κρατικού ή μη, και αφορά τους δραστηριοποιούμενους σε αυτόν αερομεταφορείς, υπηρεσίες (κρατικές ή μη), εμπορικές επιχειρήσεις κάθε μορφής αλλά και σε επιβάτες και επισκέπτες, καλύπτεται από το άρθρο 153 του Ν. 1815/88³² (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου) και από την Αερολιμενική Διάταξη 1, τόσο ως προς τον καταλογισμό και επιβολή της ποινής, όσο και ως προς την διαδικασία είσπραξης των σχετικών προστίμων.

3.2. Οι παραβάσεις που σημειώνονται κατά την άσκηση των ελέγχων ασφαλείας επιβατών, χειραποσκευών, αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομικών αποστολών (Screening), καθώς και των ελέγχων πρόσβασης σε ελεγχόμενους χώρους προσώπων και οχημάτων (access control) από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και

³² Νόμος 1815

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 250 - 11.11.1988
«ΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

οι αντίστοιχες ποινές περιγράφονται ξεχωριστά στο Παράρτημα 4 του Παρόντος Κανονισμού.

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

3.4.4. Κυρώσεις

Η παράβαση των ανωτέρω διατάξεων επισύρει τις ακόλουθες κυρώσεις:

4.1. Για την περίπτωση μη εφαρμογής από αερομεταφορέα των οριζόμενων στο πρόγραμμα ασφαλείας του η αναστολή εκτέλεσης δρομολογίων ανεξάρτητα από την κατοχή των προβλεπόμενων από την υφιστάμενη νομοθεσία αδειών Τεχνικής και Εμπορικής Εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

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

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

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

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

4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ

Οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ολοκλήρωση και συνάφεια της Ευρώπης, με ιδιαίτερη έμφαση στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών και κεντρικών περιοχών της. Επίσης, συνεισφέρουν στην σύσφιξη των σχέσεων της Ευρωπαϊκής ένωσης με τα λοιπά κράτη.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την αρμονική ανάπτυξη της Κοινότητας αποτελεί η αποτελεσματικότητα του μεταφορικού συστήματος. Παράλληλα, οι μεταφορές προάγουν την ελεύθερη διακίνηση ατόμων και αγαθών στην ενιαία αγορά και συνεισφέρουν στην ανάπτυξη εμπορικών και βιομηχανικών συνδέσεων μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, καθώς και στην ανάπτυξη του τουρισμού.

Προς την κατεύθυνση αυτή κατά την εικοσαετία 1981 – 2002 έγιναν σημαντικές θεσμικές αλλαγές οι οποίες διαμόρφωσαν ένα νέο τοπίο στην αεροπορική κίνηση (επιβάτες – φορτίο – ταχυδρομείο), εναρμονίζοντας με κανονισμούς τους όρους και εξασφαλίζοντας περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού αλλά και συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη – μέλη με σκοπό την ασφαλέστερη, ταχύτερη και αποτελεσματικότερη σύνδεση μεταξύ τους αλλά και με τρίτες χώρες.

Για τους λόγους αυτούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο ολοκληρώνονται προοδευτικά μέχρι το 2010, τα δίκτυα υποδομής χερσαίων, θαλασσίων και εναερίων μεταφορών, για την διασφάλιση ενός ενιαίου χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, που θα συμβάλει στην συνεχή

και ασφαλή κινητικότητα προσώπων και αγαθών, στην επίτευξη των κοινών στόχων στον τομέα του περιβάλλοντος, καθώς και στη παροχή υψηλού επιπέδου υποδομών και συναφών υπηρεσιών με αποδεκτούς οικονομικά όρους.

Τα δίκτυα αυτά θα καλύπτουν όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής ένωσης και θα εξασφαλίζουν καλή πρόσβαση και σύνδεση των μεγάλων αστικών ζωνών με τις περιφέρειες της, καθώς και των νησιωτικών ή περιφερειακών ή ηπειρωτικών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές.

Ειδικότερα όσον αφορά την ανάπτυξη των αερομεταφορών και αεροδρομίων, οι κατευθύνσεις της Ε.Ε. στοχεύουν στην υποστήριξη της σημασίας των αεροδρομίων στο δίκτυο πολλαπλών μεταφορών, στην ανάγκη κάλυψης της αυξανόμενης ζήτησης για αερομεταφορές, στη περιβαλλοντική θεώρηση, καθώς και στην κάλυψη των αναγκών για οικονομική και κοινωνική συνάφεια.

Στα πλαίσια αυτά, η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (σύστημα διαδρόμων Κρήτης 1994-Ελσίνκι, 1997), που προχωρά με ιδιαίτερη επιτυχία, καθώς και το μελλοντικό διευρωπαϊκό δίκτυο που σχεδιάζεται για την προγραμματισμένη διεύρυνση της Ευρώπης προς τα δίκτυα, των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και των χωρών της Μεσογείου, διανοίγουν σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη της Ελλάδας.

Το Ελληνικό κράτος με φορέα την Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας εναρμονίζει τη νομοθεσία του σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. και παράλληλα με το πρόγραμμα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων της χώρας δημιουργεί τις κατάλληλες υποδομές που εξασφαλίζουν την καλλίτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, την μείωση των καθυστερήσεων και πάνω απ'όλα την ασφάλεια των πτήσεων.

4.1. Ευρωπαϊκή Ένωση και το όνειρο των «ελεύθερων ουρανών»

Το καθεστώς των διμερών κρατικών συμφωνιών, που θεμελιώθηκε με τη "Διεθνή Σύμβαση του Σικάγου" του 1944 με βάση τις οποίες λειτουργούν οι τακτικές αεροπορικές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, παραχώρησε σταδιακά τη θέση του σε ένα καθεστώς απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών, που άρχισε από την απορρύθμιση της αμερικανικής αεροπορικής αγοράς, την οποία ακολούθησε και η ευρωπαϊκή αγορά.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιήθηκε σταδιακά, με τρεις δέσμες μέτρων, ειδικότερα με τη λήψη τριών "πακέτων μέτρων" που λήφθηκαν το 1987 (οδηγίες 87/601/ΕΚ³³ και 87/602/ΕΚ), το 1990 (Κανονισμοί 2342/1990³⁴, 2343/1990³⁵ και 2344/1990³⁶) και το 1992 με τους κανονισμούς 2407/1992³⁷, 2408/1992³⁸ και 2409/1992³⁹ που αποτελούν και τη σημαντικότερη δέσμη

³³ **31987L0601** Οδηγία 87/601/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών, *EE L 374 της 31.12.1987, σ. 12 έως 18*

³⁴ **31990R2342** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 1 έως 7*

³⁵ **31990R2343** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 8 έως 14*

³⁶ **31990R2344** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2344/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 15 έως 16*

³⁷ **31992R2407** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 1 έως 7*

μέτρων. Η απελευθέρωση ήταν αρχικά περιορισμένη, εφόσον από 1/4/1993 έως 1/4/1997 οι κοινοτικοί αερομεταφορείς με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης είχαν πρόσβαση στις τακτικές ενδοκοινοτικές αερογραμμές με ορισμένους περιορισμούς στην εκτέλεση των δρομολογίων και στην διατεθειμένη χωρητικότητα.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, επονομαζόμενη ως "Ανοικτοί Ουρανοί", αφορά τόσο στην ελεύθερη πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις μεταφορές επιβατών και πραγμάτων μεταξύ των κρατών - μελών αλλά στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους.

Επίσης με τον Κανονισμό 2409/1992 του Συμβουλίου θεσπίστηκε και η ελεύθερη διαμόρφωση των αεροπορικών ναύλων. Από 1η Απριλίου 1997 επήλθε πλήρης απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, έτσι ώστε όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς να έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε τακτικές ή μη τακτικές πτήσεις για παράδειγμα, στην ηπειρωτική Ελλάδα και μετά την 30η Ιουνίου 1998, με την πλήρη κατάργηση του cabotage έχουν πλέον ελεύθερη πρόσβαση με τακτικές πτήσεις και στα ελληνικά νησιά.

Την ως άνω απελευθέρωση στην Ε.Ε. ακολούθησε προσπάθεια αναδιοργάνωσης της αεροπορικής αγοράς σε ζητήματα εμπορικής εκμετάλλευσης, όπως στο σύστημα κρατήσεων θέσεων και επίγειας εξυπηρέτησης των αεροσκαφών. Πρόσφατα, εκδόθηκε ο Κανονισμός 889/2002⁴⁰ του Συμβουλίου της Ε.Ε. με σκοπό την καθιέρωση ενός σύγχρονου και ασφαλούς συστήματος απεριόριστης ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών.

Ο κοινοτικός νομοθέτης επιθυμεί σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας να δημιουργήσει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που να φορά το ίδιο επίπεδο και την ίδια φύση ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, μέσα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εισάγοντας το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα έναντι των επιβατών.

Συγχρόνως με τον ίδιο Κανονισμό εισάγεται η υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα μέχρι ενός ποσού που θα εξασφαλίζει όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωση. Η νέα αυτή κοινοτική ρύθμιση αποτελεί προσπάθεια του κοινοτικού νομοθέτη να εναρμονισθεί με το νέο καθεστώς ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα που ισχύει στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Με την ένταξη των κρατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει επέλθει πλήρης ελευθεροποίηση των αερομεταφορών και παρά το γεγονός ότι η περίοδος που έχει παρέλθει από την ένταξη είναι μικρή εντούτοις υπάρχουν χειροπιαστά παραδείγματα από τα οφέλη του ανταγωνισμού.

Σε ορισμένα δρομολόγια έχει αυξηθεί ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών με αποτέλεσμα οι ταξιδιώτες να έχουν περισσότερες επιλογές ενώ ταυτόχρονα τα ναύλα έχουν μειωθεί.

Στις 28 Μαΐου 1999 συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ μια νέα σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία ορίζει νέους γενικούς κανόνες για την ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα, σε αντικατάσταση

³⁸ **31992R2408** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 8 έως 14*

³⁹ **31992R2409** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 15 έως 17*

⁴⁰ **32002R0889** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) , *EE L 140 της 30.5.2002, σ. 2 έως 5*

εκείνων που θεσπίζει σήμερα η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 και των μετέπειτα τροποποιήσεων της.

Η Σ.Β. θα συνεχίσει να ισχύει επ' αόριστο παράλληλα με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, όταν αυτή θα αρχίσει να ισχύει μετά την επικύρωση της από 30 κράτη. Τη Σύμβαση του Μόντρεαλ κύρωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση με την 2001/539/Εκ απόφαση⁴¹ του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 και ακολούθως την κύρωσε Ελλάδα με το Ν. 3006/2002⁴².

Κύριο χαρακτηριστικό της Σύμβασης του Μόντρεαλ, που εκσυγχρονίζει τη Σύμβαση της Βαρσοβίας αποτελεί το γεγονός ότι προβλέπει απεριόριστη ευθύνη σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών σε αεροπορική μεταφορά, εισάγοντας το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης καθώς και ομοιόμορφα όρια ευθύνης για απώλειες, φθορά ή καταστροφή αποσκευών και για ζημιά λόγω καθυστέρησης, διατηρώντας, στις περιπτώσεις αυτές, το σύστημα της νόθου αντικειμενικής ευθύνης.

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται αντικειμενικά για απαιτήσεις μέχρι του ποσού των 100.000 Ε.Τ.Δ. (Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων), χωρίς να μπορεί να απαλλαγεί της ευθύνης του ή να την περιορίσει, εκτός της συντρέχουσας υπαιτιότητας του επιβάτη. Για απαιτήσεις πέραν του ανωτέρου ποσού, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική χωρίς όρια. Ποσοτικά όρια ευθύνης θεσπίζονται μόνο για ζημίες στις αποσκευές και στα εμπορεύματα.

Συνοψίζοντας αξίζει να επισημανθεί ότι η δημιουργία ενός νέου ομοιόμορφου συστήματος ευθύνης στις διεθνείς και στις κοινοτικές αεροπορικές μεταφορές θα συμβάλλει στη διασφάλιση της προστασίας των επιβατών σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ταξιδεύουν, αρκεί το "σημείο" αυτό να αποτελεί "συμβαλλόμενο στην Σ.Μ. μέρος" ή να ανήκει σε κράτος - μέλος της Ε.Ε.

4.2.Κανονισμοί του συμβουλίου της Ευρώπης

Η αναγκαιότητα της ενοποίησης ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές διαπιστώθηκε ήδη από την αρχή του 20^{ου} αιώνα και πραγματοποιήθηκε με την υπογραφή αρχικά της συνθήκης της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, η οποία τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, και με τη συμπληρωματική σύμβαση της Γκουανταλαχάρα στις 10 Σεπτεμβρίου του 1961. Καθώς επίσης και με διεθνείς πράξεις που συμπληρώνουν την σύμβαση της Βαρσοβίας συνδέονται μ' αυτήν και ευρίσκονται σε ισχύ.

Η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και των αερομεταφορέων.

Ωστόσο τα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα άλλαξαν, έτσι το όριο ευθύνης που ορίζει η σύμβαση της Βαρσοβίας είναι υπερβολικά χαμηλό κατά συνέπεια τα κράτη – μέλη να έχουν οριοθετήσει διαφορετικά το καθένα με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διαφορετικοί όροι μεταφοράς στην εσωτερική αεροπορική αγορά.

Το Συμβούλιο της Ευρώπης κατόπιν εξέτασης των σημερινών δεδομένων προέβη σε κάποιες διαπιστώσεις που αφορούν τις αερομεταφορές:

⁴¹ **32001D0539** 2001/539/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ), *EE L 194 της 18.7.2001*, σ. 38 έως 38
Η παρούσα πράξη προέρχεται από JOL_2001_194_R_0038_01

⁴² **Νόμος 3006**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 84 - 22.04.2002 στις 30.04.2002
«ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΟΠΙΟΙΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»

Α) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας των επιβατών.

Β) Ότι στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών έχει εξαλειφθεί η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών.

Γ) Ότι εδώ και καιρό αναμένεται μία πλήρης επανεξέταση και αναθεώρηση της σύμβασης της Βαρσοβίας που θα αποτελέσει μακροπρόθεσμα μια περισσότερο ενιαία και εφαρμόσιμη απάντηση σε διεθνές επίπεδο.

Δ) Ότι θα πρέπει να γίνουν ενέργειες σε Κοινοτικό επίπεδο προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση στο πεδίο ευθύνης του αερομεταφορέα οι οποίοι θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως κατευθυντήριες γραμμές για την βελτίωση της προστασίας των επιβατών σε παγκόσμια κλίμακα.

Το Συμβούλιο της Ευρώπης εξέτασε τα δεδομένα ,την πρόταση της Επιτροπής (Ε.Ε. C 104 της 10.4.1996 σ.18 και Ε.Ε. C29 της 30.1.1997 σ.10) , την γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ε.Ε. C 212 της 22.7.1996 σ.38), αποφασίζοντας σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εξέδωσε σχετικό κανονισμό αριθμ.2027/97/9.10.1997⁴³ δεσμευτικό ως προς όλα τα μέρη του και με άμεση ισχύ σε όλα τα κράτη – μέλη.

Είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι, αερομεταφορείς εγκατεστημένοι εκτός Ε.Ε. που εκτελούν μεταφορές από και προς την Ε.Ε. ή εντός αυτής, αν δεν εφαρμόζουν ενδεχομένως κάποιες από τις διατάξεις, ορίζεται με σαφήνεια ότι θα πρέπει να ενημερώνουν σχετικά τους επιβάτες ρητώς κατά την αγορά του εισιτηρίου.

Παρακάτω αναφέρουμε ενδεικτικά κανονισμούς σχετικούς με αερομεταφορές

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ. 2726/17.9.1990 ΠΕΡΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

Ο κανονισμός⁴⁴ θεσπίζει καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης που εφαρμόζεται σε όλες τις μεταφορές φορτίων στο εσωτερικό της κοινότητας και σκοπός του είναι η διευκόλυνση της μεταφοράς τους με περιορισμό των διατυπώσεων και των ελέγχων μόνο στα σημεία αναχώρησης και προορισμού και μείωση στο ελάχιστο των διοικητικών παρεμβάσεων ιδίως κατά την διέλευση των εσωτερικών συνόρων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ.2342/24.7.1990 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ο κανονισμός⁴⁵ θεσπίζει σαφή κριτήρια βάσει των οποίων οι αρχές των κρατών – μελών θα κρίνουν τους προτεινόμενους αεροπορικούς ναύλους, έτσι ώστε να προστατευθούν τα συμφέροντα των καταναλωτών αλλά και των αερομεταφορέων.

⁴³ **31997R2027** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, *EE L 285 της 17.10.1997, σ. 1 έως 3*

⁴⁴ **31990R2726** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2726/90 του Συμβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1990 περί κοινοτικής διαμετακόμισης, *EE L 262 της 26.9.1990, σ. 1 έως 10*

⁴⁵ **31990R2342** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 1 έως 7*

Προβλέπεται η δυνατότητα ταχείας διαβούλευσης, καθώς και διαδικασίες επίλυσης των διαφωνιών που πιθανόν θα προκύψουν.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ.295/91
ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ ΣΕ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΡΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ
ΠΤΗΣΕΙΣ**

Ο κανονισμός⁴⁶ θεσπίζει τους κοινούς κανόνες που εφαρμόζονται στις αεροπορικές εταιρείες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης σε επιβάτη τακτικής πτήσης για την οποία έχουν έγκυρο εισιτήριο και επιβεβαιωμένη κράτηση λόγω υπεράριθμων κρατήσεων θέσεων, εφόσον η πτήση αναχωρεί από αεροδρόμιο της Ε.Ε. ανεξάρτητα του κράτους εγκατάστασης του αερομεταφορέα, την ιθαγένεια του επιβάτη και τον τόπο προορισμού.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ 3922/16.12.1991
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Αφορά⁴⁷ την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών σχετικών με την ασφάλεια και την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών.

Αναφέρει ότι είναι επιθυμητό να υπάρχει συντονισμός όσον αφορά τη χρηματοδότηση εκ μέρους των κρατών – μελών της έρευνας για την βελτίωση της ασφάλειας.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΘΜ.3925/19.12.1991
ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΩΝ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Ορίζει⁴⁸ ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας πρέπει να οδηγήσει στην κατάργηση των ελέγχων των χειραποσκευών και των λοιπών παραδιδόμενων αποσκευών των επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτική πτήση.

Οι εν λόγω διατάξεις πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των μέτρων ασφαλείας.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ.2411/23.7.1992
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

⁴⁶ **31991R0295** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές, *EE L 36 της 8.2.1991, σ. 5 έως 7*

⁴⁷ **31991R3922** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, *EE L 373 της 31.12.1991, σ. 4 έως 8*

⁴⁸ **31991R3925** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3925/91 του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1991 για την κατάργηση των ελέγχων και διατυπώσεων που εφαρμόζονται στις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις καθώς και στις αποσκευές των προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι, *EE L 374 της 31.12.1991, σ. 4 έως 6*

Ορίζει⁴⁹ ότι η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κοινούς κανόνες για τα κράτη – μέλη σχετικά με

Α) Τις διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων

Β) Τις συμφωνίες για την από κοινού εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μικρής συχνότητας

Γ) Την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους αερολιμένες

Δ) Την από κοινού αγορά, ανάπτυξη και εκμετάλλευση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ.2407/23.7.1992 ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Θεσπίζει κανόνες⁵⁰ που να μην εισάγουν διακρίσεις σχετικά με την εγκατάσταση και τον έλεγχο μιας επιχείρησης που υποβάλλει αίτηση για την χορήγηση άδειας για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ.294/4.2.1991 ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ – ΜΕΛΩΝ

Θεσπίζει κανόνες⁵¹ ώστε να ελευθερωθούν οι αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων, διότι αποτελούν ουσιώδες στοιχείο του εμπορίου και διότι η αυξημένη πρόσβαση στην αγορά θα τονώσει την ανάπτυξη των μεταφορών εντός της Ε.Ε. και θα οδηγήσει στην παροχή βελτιωμένων υπηρεσιών.

Η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς υπόκεινται σε ορισμένους περιορισμούς που αφορούν την υποδομή των αερολιμένων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜ 2027/97 ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ο παρών κανονισμός⁵² καθορίζει τις υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων για την ευθύνη από ατύχημα απέναντι στους επιβάτες για ζημία που υπέστησαν λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης και εφόσον το ατύχημα συνέβη εντός του αεροσκάφους, κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση

⁴⁹ **31992R2411** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2411/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 19 έως 20*

⁵⁰ **31992R2407** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 1 έως 7*

⁵¹ **31991R0294** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών, *EE L 36 της 8.2.1991, σ. 1 έως 4*

⁵² ⁵² **31997R2027** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, *EE L 285 της 17.10.1997, σ. 1 έως 3*
Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 285 της 17/10/1997 σ. 0001 - 0003

Το Συμβούλιο της Ευρώπης εξέτασε τα δεδομένα ,την πρόταση της Επιτροπής (Ε.Ε. C 104 της 10.4.1996 σ.18 και Ε.Ε. C29 της 30.1.1997 σ.10) , την γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ε.Ε. C 212 της 22.7.1996 σ.38), αποφασίζοντας σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εξέδωσε σχετικό κανονισμό αριθμ.2027/97/9.10.1997 ,δεσμευτικό ως προς όλα τα μέρη του και με άμεση ισχύ σε όλα τα κράτη – μέλη.

Είναι ανάγκη να διευκρινιστεί ότι, αερομεταφορείς εγκατεστημένοι εκτός Ε.Ε. που εκτελούν μεταφορές από και προς την Ε.Ε. ή εντός αυτής, αν δεν εφαρμόζουν ενδεχομένως κάποιες από τις διατάξεις, ορίζεται με σαφήνεια ότι θα πρέπει να ενημερώνουν σχετικά τους επιβάτες ρητώς κατά την αγορά του εισιτηρίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΡΙΘΜ 2343/24.7.1990⁵³ & 2408/23.7.1992⁵⁴ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Πρόκειται για δέσμη μέτρων που αφορά την απελευθέρωση των αερομεταφορών στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές, καινοτομία πολύ σημαντική που άλλαξε δραστικά το τοπίο των αερομεταφορών, θέμα που αναπτύξαμε διεξοδικά σε ιδιαίτερο κεφάλαιο λόγω των δραστικών αλλαγών που επιφέρει τόσο στην βιωσιμότητα των μικρότερων σε μέγεθος εταιρειών, όσο και των κοινωνικών και εθνικών του παραμέτρων.

4.3.Συνθήκη SCHENGEN

Πρόκειται για μία σύμβαση που υπεγράφη στο Schengen στις 19.6.1990 αρχικά μεταξύ των κυβερνήσεων του Βελγίου, της Γαλλίας, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, του Λουξεμβούργου και του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και πού στην συνέχεια προσχώρησαν όλα τα κράτη μέλη εκτός της Μ.Βρετανίας.

Η σύμβαση οριοθετεί με λεπτομέρεια την θέσπιση κανόνων για την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα και την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων στον γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε. (INTRA SCHENGEN), καθώς και τους κανόνες διέλευσης των εξωτερικών συνόρων (EXTRA SCHENGEN).

Δεδομένου ότι τα αεροδρόμια θεωρούνται κατά παρέκκλιση από τον ορισμό των εσωτερικών συνόρων, εξωτερικά σύνορα όταν πρόκειται για πτήσεις εξωτερικού η συνθήκη είναι ο άξονας συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη – μέλη για την διαφύλαξη των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε. αλλά και για την μείωση έως εξάλειψη των διατυπώσεων κατά τις εσωτερικές μετακινήσεις.

Το καθεστώς αυτό διαφοροποιείται μόνο όταν το επιβάλλει η δημόσια τάξη ή η εθνική ασφάλεια για μία ορισμένη χρονική περίοδο ενός κράτους - μέλους το οποίο όμως υποχρεούται να πληροφορεί το ταχύτερο δυνατό τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη.

Σε άλλα άρθρα η σύμβαση αναφέρεται σε επί μέρους θέματα όπως, η θέσπιση μίας ομοιόμορφης θεώρησης όταν πρόκειται για υπηκόους τρίτων χωρών, οι όροι κυκλοφορίας των αλλοδαπών, χαρακτηρισμός προσώπων ως ανεπιθύμητων, εξέταση των αιτήσεων παροχής ασύλου, αστυνομικής συνεργασίας, ναρκωτικά, πυροβόλα όπλα και

⁵³ **31990R2343** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 8 έως 14*

⁵⁴ **31992R2408** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 8 έως 14*

πυρομαχικά, μεταφοράς και κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Ένα πρωτόκολλο προσαρτημένο στη συνθήκη του Άμστερνταμ επέτρεψε την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων που επέφερε Η Συνθήκη SCHENGEN στην ΕΕ. Με το πρωτόκολλο αυτό, ο χώρος SCHENGEN συναντά το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ εντός του οποίου έχει κοινοβουλευτικό και δικαιοδοτικό έλεγχο. Ο στόχος της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, που εγγράφεται ήδη στην ενιαία ευρωπαϊκή πράξη του 1986, έχει επιτευχθεί και εγγυάται έναν δημοκρατικό κοινοβουλευτικό έλεγχο θέτοντας στη διάθεση των πολιτών δικαστικές προσφυγές όσον αφορά τα δικαιώματά τους (Δικαστήριο ή/και εθνική δικαιοδοσία ανάλογα με τους τομείς).

Για να επιτευχθεί αυτή η ενσωμάτωση έχουν ληφθεί διάφορες αποφάσεις από το Συμβούλιο της ΕΕ. Κατ' αρχάς, όπως προέβλεπε η συνθήκη του Άμστερνταμ, το Συμβούλιο αντικατέστησε την εκτελεστική επιτροπή που είχε δημιουργηθεί με τις συμφωνίες SCHENGEN. Με την απόφασή⁵⁵ του 1999/307/ΕΚ της 1ης Μαΐου 1999, το Συμβούλιο καθόρισε τους τρόπους ενσωμάτωσης της γραμματείας SCHENGEN στη γενική γραμματεία του Συμβουλίου, ιδίως εκείνους που αφορούν το απασχολούμενο από τη γραμματεία SCHENGEN προσωπικό.

Στη συνέχεια, δημιουργήθηκαν νέες ομάδες εργασίας για να βοηθήσουν το Συμβούλιο στη διαχείριση των εργασιών.

Ένα από τα σημαντικότερα καθήκοντα του Συμβουλίου για την ενσωμάτωση της Συνθήκης SCHENGEN ήταν να επιλέξει μεταξύ των διατάξεων και των μέτρων που έχουν ληφθεί από τα κράτη που υπέγραψαν τις διακυβερνητικές αυτές συμφωνίες, εκείνες που αποτελούν ένα πραγματικό κεκτημένο, δηλαδή σύνολο πράξεων που θα διατηρηθούν και θα επιτρέψουν τη συνέχιση της συνεργασίας που έχει αναληφθεί.

Με τις αποφάσεις 1999/435/ΕΚ⁵⁶ και 1999/436/ΕΚ⁵⁷ του Συμβουλίου της 20ης Μαΐου του 1999 εκδόθηκε κατάλογος των στοιχείων που αποτελούν το κεκτημένο καθώς και ο ορισμός για το καθένα από αυτά της αντίστοιχης νομικής βάσης στις ευρωπαϊκές συνθήκες (συνθήκη ΕΚ ή συνθήκη για την ΕΕ). Το μεγαλύτερο μέρος των πράξεων αυτών έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.

Έκτοτε, η νομοθεσία της SCHENGEN αναπτύχθηκε περαιτέρω. Για παράδειγμα, μερικά άρθρα της σύμβασης SCHENGEN αντικαταστάθηκαν από νέους νόμους της ΕΕ (π.χ. κώδικας συνόρων του SCHENGEN). Ο ισχύων Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/2006, επιχειρεί την αναμόρφωση του υφιστάμενου κεκτημένου σε θέματα συννοριακού ελέγχου. Στόχος του είναι η παγίωση και ανάπτυξη της νομοθετικής πτυχής της πολιτικής ολοκληρωμένης διαχείρισης των συνόρων, διευκρινίζοντας τους κανόνες σχετικά με τη διέλευση των εξωτερικών συνόρων⁵⁸.

⁵⁵ **31999D0307** 1999/307/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 1ης Μαΐου 1999, περί καθορισμού των λεπτομερών διατάξεων για την ενσωμάτωση της Γραμματείας Σένγκεν στη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου, *ΕΕ L 119 της 7.5.1999, σ. 49 έως 52*

⁵⁶ **31999D0435** 1999/435/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1999, για τον ορισμό του κεκτημένου του Σένγκεν, προκειμένου να προσδιοριστεί, δυνάμει των οικείων διατάξεων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η νομική βάση για κάθε μία από τις διατάξεις ή αποφάσεις που συνιστούν το κεκτημένο του Σένγκεν, *ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 1 έως 16*

⁵⁷ **31999D0436** 1999/436/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1999, για τον καθορισμό, δυνάμει των οικείων διατάξεων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της νομικής βάσης για κάθε διάταξη ή απόφαση που συνιστά το κεκτημένο του Σένγκεν, *ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 17 έως 30*

⁵⁸ **32006R0562** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν), *ΕΕ L 105 της 13.4.2006, σ. 1 έως 32*

4.3.1 Τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τα κράτη στο πλαίσιο της συνεργασίας

Οι κύριοι κανόνες που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο SCHENGEN περιλαμβάνουν:

- άρση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα·
- κοινή σειρά κανόνων που εφαρμόζονται σε άτομα που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της ΕΕ·
- εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με τους όρους εισόδου και θεώρησης διαβατηρίου για σύντομες διαμονές·
- ενισχυμένη αστυνομική συνεργασία (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διασυνοριακής παρακολούθησης και συνεχούς καταδίωξης)·
- ενισχυμένη δικαστική συνεργασία μέσω ενός ταχύτερου συστήματος έκδοσης και καλύτερης μεταβίβασης της εκτέλεσης των κατασταλτικών δικαστικών αποφάσεων·
- θέσπιση και ανάπτυξη του συστήματος πληροφόρησης SCHENGEN (SIS).

4.3.2. Οι σχέσεις με τις τρίτες χώρες: κοινές αρχές

Η προοδευτική επέκταση του χώρου SCHENGEN στο σύνολο των κρατών μελών της ΕΕ οδήγησε τρίτες χώρες που διατηρούν ιδιαίτερες σχέσεις με την ΕΕ να συμμετάσχουν στη συνεργασία SCHENGEN. Προϋπόθεση για τη σύνδεση χωρών εκτός της ΕΕ με το κερτημένο του SCHENGEN είναι η σύναψη συμφωνίας για την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων μεταξύ των κρατών αυτών και της ΕΕ (όπως προβλέπεται από τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο για τις περιπτώσεις της Ιρλανδίας, της Νορβηγίας και του Λιχτενστάιν και από τη Συμφωνία για την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων για την περίπτωση της Ελβετίας).

Η συμμετοχή αυτή συνίσταται για τις εν λόγω χώρες στο:

- να συμπεριληφθούν στο χώρο που συγκροτείται από την απουσία ελέγχου στα εσωτερικά σύνορα·
- να εφαρμόζουν τις διατάξεις του κερτημένου του SCHENGEN και όλα τα κείμενα που αναφέρονται στη δημιουργία του·
- να συνεργάζονται στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα κείμενα «Schengen relevant».

Στην πράξη, η συνεργασία αυτή γίνεται με τη μορφή μεικτών επιτροπών που συνεδριάζουν στο περιθώριο των ομάδων εργασίας του Συμβουλίου της ΕΕ. Σ' αυτές συμμετέχουν εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών μελών της ΕΕ, της Επιτροπής και των κυβερνήσεων των τρίτων χωρών. Οι συνδεδεμένες χώρες συμμετέχουν λοιπόν στις συζητήσεις για την ανάπτυξη του κερτημένου του SCHENGEN αλλά δεν συμμετέχουν στην ψηφοφορία. Έχουν καθορισθεί διαδικασίες για την κοινοποίηση και την αποδοχή μελλοντικών μέτρων ή πράξεων.

4.4. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Η προστασία του καταναλωτή είναι ύψιστης σημασίας για τα κράτη μέλη της Ε.Ε. γι' αυτό από τις 17/2/2005 ισχύει στην Ε.Ε Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 ο οποίος προσφέρει στους επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών ενισχυμένη προστασία υπό τη μορφή αποζημιώσεων.

Ο Κανονισμός⁵⁹ (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίζει κοινούς κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, καθορίζει τα δικαιώματα των επιβατών όταν η πτήση τους καθυστερεί να αναχωρήσει, ακυρώνεται ή όταν τους αρνούνται την επιβίβαση λόγω υπερκράτησης.

4.4.1. Φάσμα Εφαρμογής

Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 καλύπτει τις περιπτώσεις:

- Άρνησης επιβίβασης.
- Ακύρωσης πτήση
- Μεγάλων καθυστερήσεων (πέραν των δύο ωρών).

Τα πιο πάνω αφορούν:

- Όλα τα είδη πτήσεων (δρομολογημένες, ναυλωμένες, χαμηλού κόστους)
- Όλες τις πτήσεις εντός της Ε.Ε.
- Πτήσεις αεροπορικών εταιρειών της Ε.Ε. οι οποίες αναχωρούν από αερολιμένες τρίτων χωρών.
- Πτήσεις αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών οι οποίες αναχωρούν από αερολιμένες της Ε.Ε.

Ο εν λόγω Κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες

- που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος Κράτους Μέλους
- που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος Τρίτης Χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος Κράτους Μέλους και εφόσον η πτήση πραγματοποιείται με κοινοτικό αερομεταφορέα με την προϋπόθεση ότι:

Οι επιβάτες έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στην συγκεκριμένη πτήση και παρουσιάζονται στον έλεγχο των εισιτηρίων την ώρα που έχει υποδείξει ο αερομεταφορέας ή εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα, το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης και έχουν μεταφερθεί από την πτήση για την οποία έχουν κράτηση σε άλλη πτήση.

4.4.2. Άρνηση επιβίβασης

Πριν προχωρήσει σε άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο αερομεταφορέας αναζητεί επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από την κράτησή τους, με αντάλλαγμα κάποιο όφελος υπό όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ ενδιαφερόμενου επιβάτη και αερομεταφορέα. Στους εθελοντές παρέχεται εναλλακτική μεταφορά ή επιστροφή αντιτίμου του εισιτηρίου, επιπρόσθετα των οφελών που αναφέρθηκαν προηγουμένα.

⁵⁹ **32004R0261** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της Επιτροπής, *EE L 46 της 17.2.2004, σ. 1 έως 8*

Εάν δεν παρουσιασθεί ο αριθμός εθελοντών που αναζητά, ο αερομεταφορέας μπορεί τότε να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους. Στους επιβάτες αυτούς προσφέρεται η αποζημίωση και η βοήθεια που περιγράφεται παρακάτω.

4.4.3.Ακύρωση

Σε περίπτωση ακύρωσης της πτήσης, οι επιβάτες επιλέγουν μεταξύ: α) της εναλλακτικής μεταφοράς τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες, στον τελικό τους προορισμό ή β) της μεταφοράς τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό άλλη μέρα που τους εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων ή γ) της επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου τους και, εάν συντρέχει η περίπτωση, πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης.

Η επιστροφή του αντιτίμου γίνεται για το μέρος του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε καθώς και για τα μέρη του ταξιδιού που πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο.

Επιπλέον, οι επιβάτες της ακυρωθείσας πτήσης δικαιούνται αναψυκτικά, επικοινωνία, διατροφή, διανυκτέρευση και μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος. Οι επιβάτες δικαιούνται όλα τα παραπάνω, ανεξάρτητα από το λόγο ακύρωσης της πτήσης.

Τέλος, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων
- 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων
- 600 ευρώ για όλες τις άλλες πτήσεις.

Η παραπάνω αποζημίωση δεν πληρώνεται στους επιβάτες της ακυρωθείσας πτήσης, όταν ο επιβάτης ενημερωθεί και του προσφερθεί εναλλακτική μεταφορά εντός ορισμένων χρονικών προθεσμιών ή η πτήση ακυρώνεται λόγω εκτάκτων περιστάσεων που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

4.4.4.Καθυστερήσεις πτήσεων

Σε περίπτωση καθυστέρησης μιας πτήσης, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες αναψυκτικά, επικοινωνία, γεύματα, διανυκτέρευση και μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ανάλογα το χρόνο καθυστέρησης).

Όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστο πέντε (5) ώρες, οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν να λάβουν το αντίτιμο του εισιτηρίου τους και να μην ταξιδέψουν με την πτήση.

Οι επιβάτες μιας πτήσης που φθάνει στον τελικό της προορισμό με καθυστέρηση τουλάχιστο τρεις (3) ώρες, μπορούν να λάβουν αποζημίωση όπως οι επιβάτες μιας ακυρωθείσας πτήσης εκτός εάν η καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα από τον αερομεταφορέα.

4.4.5.Υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών

Οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων υπάρχει ανηρτημένη με ευδιάκριτο για τους επιβάτες τρόπο ευανάγνωστη γνωστοποίηση με το ακόλουθο κείμενο:

«Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δίωρης τουλάχιστο καθυστέρησης της πτήσης, ζητείστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα εξόδου το κείμενο που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας.»

Επιπλέον, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης μια πτήσης ή δίωρης τουλάχιστο καθυστέρησης, ο αερομεταφορέας υποχρεούται να δώσει σε κάθε θιγόμενο επιβάτη γραπτή γνωστοποίηση με τους κανόνες αποζημίωσης και παροχής βοήθειας καθώς και με τα στοιχεία του οριζόμενου εθνικού φορέα.

4.4.6.Αποζημιώσεις

Για κάθε μια από τις πιο πάνω περιπτώσεις και ανάλογα με τις περιστάσεις της κάθε περίπτωσης οι θιγόμενοι επιβάτες έχουν δικαίωμα αποζημίωσης από τις αεροπορικές εταιρείες που μπορεί να περιλαμβάνει, ενδεικτικά, ένα ή συνδυασμό των πιο κάτω:

- Χρηματική αποζημίωση.
- Επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου.
- Εναλλακτική πτήση.
- Γεύματα, αναψυκτικά και διαμονή σε ξενοδοχείο.

4.4.7.Υποβολή Παραπόνων

Εφόσον ο επιβάτης αντιμετωπίσει τα πιο πάνω προβλήματα οφείλει αρχικά να προσπαθήσει πρώτα να μιλήσει επί τόπου με τον εκπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας για επίλυση του προβλήματος.

Αν θεωρήσει ότι δεν διευθετήθηκε το θέμα τότε θα πρέπει να απευθυνθεί γραπτώς στην αεροπορική εταιρεία απαιτώντας διασφάλιση των δικαιωμάτων του.

Αν η αεροπορική εταιρεία εξακολουθεί να μην εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της θα πρέπει να διαμαρτυρηθεί στον αντίστοιχο Αρμόδιο Εθνικό Φορέα της χώρας κράτους μέλους της Ε.Ε. ο οποίος για την Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

4.4.8.Διαδικασία υποβολής καταγγελίας

Σε περίπτωση που ο επιβάτης θέλει να υποβάλει καταγγελία αναφορικά με καθυστέρηση πτήσης, ακύρωση πτήσης ή άρνηση επιβίβασης, θα πρέπει να συμπληρώσει συγκεκριμένο έγγραφο καταγγελίας που ακολουθώντας τις οδηγίες του αρμόδιου γραφείου της ΥΠΑ που εδρεύει στους αερολιμένες.

Ο αρμόδιος φορέας στη χώρα μας για την εφαρμογή και παρακολούθηση του εν λόγω Κοινοτικού Κανονισμού είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης, Τμήμα Οικονομίας Αερομεταφορών και εποπτείας:

α)στις πτήσεις που αναχωρούν από ελληνικό αερολιμένα

β)αναχωρούν από αερολιμένα Τρίτης Χώρας με προορισμό ελληνικό αερολιμένα και πραγματοποιούνται με κοινοτικό αερομεταφορέα.

4.4.9.Καθυστέρηση, καταστροφή ή απώλεια αποσκευών

Η σύμβαση του Μόντρεαλ «για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές» καθορίζει ότι σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης των αποσκευών, το ανώτατο όριο ευθύνης του αερομεταφορέα περιορίζεται σε Ειδικά Δικαιώματα ανά επιβάτη.

Σε περιπτώσεις καθυστέρησης παραλαβής αποσκευών, τις περισσότερες φορές, οι επιβάτες αγοράζουν είδη πρώτης ανάγκης και υποβάλουν στις αεροπορικές εταιρείες τις αποδείξεις για να καλυφθούν. Άλλες φορές, οι αεροπορικές εταιρείες δίνουν κάποιο εφάπαξ ποσό ή ένα ποσό ανά κάθε ημέρα καθυστέρησης στους επιβάτες για να καλύψουν τις ανάγκες τους.

Τις περισσότερες φορές, μετά από 21 ημέρες καθυστέρησης παραλαβής της αποσκευής, η αποσκευή θεωρείται από την αεροπορική εταιρεία ως απολεσθείσα. Προκειμένου να προσδιορίσει το ποσό της αποζημίωσης, η αεροπορική εταιρεία ζητά από τον επιβάτη μια λίστα με τα αντικείμενα της αποσκευής ή μερικές φορές, εάν υπάρχουν, αποδείξεις αγοράς των αντικειμένων.

Σε περίπτωση ζημίας της αποσκευής, ο δικαιούχος της παραλαβής οφείλει να υποβάλει διαμαρτυρία στον μεταφορέα, το αργότερο εντός προθεσμίας επτά ημερών από την ημερομηνία παραλαβής. Σε περίπτωση καθυστέρησης, η διαμαρτυρία υποβάλλεται το αργότερο εντός προθεσμίας είκοσι μίας ημερών από την παραλαβή.

4.4.10.Δικαίωμα Πληροφόρησης για την Ταυτότητα του Αερομεταφορέα

Η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει τον Κανονισμό⁶⁰ (ΕΚ) 2111/2005 ο οποίος εξασφαλίζει το δικαίωμα πληροφόρησης των επιβατών για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα της πτήσης για την οποία έχουν κάνει κράτηση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα δημοσιεύει πίνακα («μαύρη λίστα») με τους ανασφαλείς αερομεταφορείς για σχετική πληροφόρηση των επιβατών.

- Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν υποχρέωση να έχουν ευδιάκριτα ανηρτημένα στο χώρο ελέγχου εισιτηρίων (check-in) γνωστοποίηση ότι σε περίπτωση προβλημάτων οι επιβάτες μπορούν να ζητήσουν να τους δοθεί κείμενο με τα δικαιώματά⁶¹ τους.
- Σε κάθε θιγόμενο επιβάτη οι αεροπορικές εταιρείες έχουν υποχρέωση να παρέχουν γραπτή γνωστοποίηση των δικαιωμάτων του.
- Ενημερωτικές πινακίδες και φυλλάδια υπάρχουν στα αεροδρόμια.

4.5.ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στα πλαίσια του γενικότερου σχεδίου ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών η Ε.Ε. προωθεί νέο Κανονισμό για διασφάλιση των δικαιωμάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα λόγω αναπηρίας, ηλικίας ή άλλου παράγοντα.

Ο Κανονισμός θα στηρίζεται στην αρχή ότι τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να έχουν τις ίδιες δυνατότητες να χρησιμοποιούν τις αεροπορικές μεταφορές όπως οι υπόλοιποι πολίτες και γι' αυτό θα απαγορεύει στους αερομεταφορείς να αρνούνται την κράτηση ή την επιβίβαση τέτοιων ατόμων.

⁶⁰ **32005R2111** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15 έως 22*

⁶¹Για λεπτομερέστερη πληροφόρηση ανατρέξτε στην ιστοσελίδα της Ε.Ε. στην ακόλουθη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/information_en.htm

Θα υπάρχουν πάντως ορισμένες εξαιρέσεις ή παρεκκλίσεις που δικαιολογούνται κυρίως για λόγους ασφαλείας, τους οποίους θα καθορίζει ο Κανονισμός.

Με την υιοθέτηση του Κανονισμού⁶² (ΕΚ) 1107/2006 (Επίσημη Εφημερίδα L 204 της 26.7.2006), δημιουργήθηκε εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ένα ενιαίο νομικό καθεστώς το οποίο αφορά στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό, ως «άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα», νοείται *«οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας, και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού»*.

Ο Κανονισμός τέθηκε σε ισχύ στο σύνολό του στις 26 Ιουλίου 2008.

4.5.1.Επιδιωκόμενος σκοπός του Κανονισμού

Σκοπός του Κανονισμού είναι η διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές και η διασφάλιση της παροχής της απαραίτητης συνδρομής, όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Οι διατάξεις του Κανονισμού εφαρμόζονται στα άτομα με αναπηρία τα οποία χρησιμοποιούν ή σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν εμπορικές υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς.

Επίσης, καλύπτει και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνει και άλλες κατηγορίες ατόμων, όπως οι ηλικιωμένοι ή εκείνοι που αντιμετωπίζουν κάποιο προσωρινό κινητικό πρόβλημα.

4.5.2.Πότε έχει εφαρμογή ο Κανονισμός

Ο Κανονισμός καλύπτει όλες τις εμπορικές πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από, διέρχονται από, ή αφικνούνται σε αερολιμένα που ευρίσκεται σε έδαφος κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπρόσθετα, ένα μέρος του Κανονισμού (τα άρθρα 3, 4 και 10) εφαρμόζεται και για πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένα μη κοινοτικής χώρας, με προορισμό αερολιμένα της Ευρωπαϊκής ένωσης, όταν πρόκειται για κοινοτικό αερομεταφορέα.

4.5.3.Παρεχόμενη συνδρομή σε επιβάτες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα

Βάσει του Κανονισμού, οι φορείς λειτουργίας των αερολιμένων και οι αερομεταφορείς υποχρεούνται να παρέχουν, χωρίς καμία επιβάρυνση, στους επιβάτες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα, την συνδρομή που αναφέρεται στα Παραρτήματα I και II του Κανονισμού, αντίστοιχα.

⁶² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς, *Επίσημη Εφημερίδα* αριθ. L 204 της 26/07/2006 σ. 0001 - 0009

4.5.4.Μη δυνατότητα άρνησης κράτησης θέσης ή επιβίβασης στο αεροσκάφος

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού, οι αερομεταφορείς, οι πράκτορες τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, δεν μπορούν να αρνούνται σε επιβάτες την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβαση τους σε αεροσκάφος, λόγω της αναπηρίας ή της μειωμένης κινητικότητάς τους.

Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού, ένας αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να αρνηθεί την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβαση σε αεροσκάφους ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα για λόγους ασφαλείας (safety).

Η παραπάνω άρνηση αυτή μπορεί να αφορά μόνον στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει η αεροπορική αρχή που εξέδωσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Εν προκειμένω, οι απαιτήσεις ασφαλείας ορίζονται για μεν τα αεροπλάνα στο Κανονισμό⁶³ 8/2008 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για δε τα ελικόπτερα⁶⁴ στο Π.Δ. 211/2002.
- Εάν το μέγεθος του αεροσκάφους ή των θυρών του αεροσκάφους καθιστά φυσικώς αδύνατη την επιβίβαση ή την μεταφορά του εν λόγω επιβάτη.

Επιπλέον, για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας, ένας αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να απαιτήσει το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να συνοδεύεται από άλλο άτομο, το οποίο δύναται να παρέχει τη συνδρομή που χρειάζεται στο άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

4.5.5.Διαβίβαση των απαιτούμενων πληροφοριών

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα λαμβάνουν την προβλεπόμενη συνδρομή, σύμφωνα με τον Κανονισμό, οι αερομεταφορείς, οι πράκτορες του ή οι ταξιδιωτικοί τους πράκτορες θα πρέπει να επισημαίνουν την ανάγκη της εκ των προτέρων προειδοποίησης-γνωστοποίησης σχετικής ανάγκης από τους ενδιαφερόμενους.

Από την άλλη μεριά, για την αποφυγή ταλαιπωρίας, οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να ενημερώνουν σχετικά τον αερομεταφορέα ή τον πράκτορα του ή στον ταξιδιωτικό του πράκτορα κατά την στιγμή της κράτησης.

Επιπλέον, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένοι, ούτως ώστε όταν ενημερώνονται για την ανάγκη παροχής της προβλεπόμενης συνδρομής 48 ώρες πριν την δημοσιευμένη ώρα της πτήσης, να διαβιβάζουν την σχετική πληροφορία εντός 36 ωρών από την δημοσιευμένη ώρα της πτήσης, σε αυτόν που διαχειρίζεται τον αερολιμένα αναχώρησης, άφιξης και ανταπόκρισης και στον πραγματικό αερομεταφορέα της πτήσης, εφόσον η εν λόγω κράτηση δεν έχει γίνει στον εν λόγω αερομεταφορέα.

⁶³ **32008R0008** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 8/2008 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2007, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 10 της 12.1.2008, σ. 1 έως 206*

⁶⁴ **Προεδρικό Διάταγμα 211**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 169 - 02.07.2003 στις 08.07.2003
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

Αν η κοινοποίηση δεν παραληφθεί εντός του προαναφερόμενου χρονικού περιθωρίου, ο αερομεταφορέας ή ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να την διαβιβάσει το συντομότερο δυνατόν και να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των επιβατών με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.

4.5.6. Δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση άρνησης

Σε περίπτωση άρνησης αποδοχής μιας κράτησης για λόγους ασφαλείας, ο αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να καταβάλλει εύλογες προσπάθειες προκειμένου να προσφέρει αποδεκτή εναλλακτική λύση στον επιβάτη με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.

Όταν έχει υπάρξει άρνηση για την επιβίβαση επιβάτη για λόγους αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας, θα πρέπει να του παρασχεθεί το δικαίωμα της επιστροφής των χρημάτων ή η μεταφορά του με άλλη πτήση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 του Κανονισμού 261/2004.

Το δικαίωμα της επιλογής της πτήσης επιστροφής ή μεταφοράς με άλλη πτήση εξαρτάται από την τήρηση όλων των απαιτήσεων ασφαλείας. Υπενθυμίζεται ότι στην Ελλάδα, αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του Κανονισμού⁶⁵ 261/2004 είναι η Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Οι όροι ασφαλείας που ισχύουν για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα πρέπει να γνωστοποιούνται με προσιτό τρόπο και στις ίδιες γλώσσες που είναι διαθέσιμες στους άλλους επιβάτες.

Επίσης, πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομέρειες που αφορούν τους περιορισμούς μεταφοράς των επιβατών, ή του εξοπλισμού μετακίνησης τους, λόγω του μεγέθους του αεροσκάφους. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες πρέπει επίσης να γνωστοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες για τις πτήσεις που περιλαμβάνονται τα οργανωμένα ταξίδια.

Εάν ένας αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας για λόγους ασφαλείας εφαρμόζει τα ανωτέρω αναγραφόμενα (άρνηση αποδοχής ή επιβίβασης), οφείλει να ενημερώσει γραπτώς το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα για τους σχετικούς λόγους.

Εφόσον ο επιβάτης επιθυμεί, κατόπιν αιτήσεως, γραπτή γνωστοποίηση, ο αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας οφείλει να απαντήσει εντός πέντε ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

4.5.7. Εκπαίδευση των εργαζομένων

Προκειμένου οι φορείς λειτουργίας των αερολιμένων αλλά και αερομεταφορείς, να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις ανάγκες των ατόμων με διάφορες αναπηρίες ή κινητικούς περιορισμούς, καθώς και σε θέματα που αφορούν στην ισότιμη μεταχείρισή τους, οφείλουν να οφείλουν να εκπαιδεύουν και να επανεκπαιδεύουν σχετικά το προσωπικό τους.

Στην Ελλάδα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, συνεργάζεται με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία ή άλλες οργανώσεις που εκπροσωπούν άτομα με αναπηρίες, προκειμένου να καταρτιστούν τα απαιτούμενα εκπαιδευτικά προγράμματα.

⁶⁵ **32004R0261** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της Επιτροπής, *EE L 46 της 17.2.2004, σ. 1 έως 8*

4.5.8. Ποιοτικά πρότυπα εξυπηρέτησης

Σε κάθε αερολιμένα με ετήσια εμπορική κίνηση άνω των 150.000 επιβατών, ο φορέας λειτουργίας του πρέπει να καθορίζει, ποιοτικά πρότυπα για την εξυπηρέτηση των επιβατών με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.

Τα ποιοτικά αυτά πρότυπα καθορίζονται σε συνεργασία με τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα αλλά και τις οργανώσεις εκπροσώπησης των επιβατών με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, ενώ αναρτούνται σε εμφανή σημεία των αερολιμένων.

Στον καθορισμό των προτύπων αυτών, λαμβάνονται υπόψη οι πολιτικές και οι κώδικες δεοντολογίας που αναγνωρίζονται διεθνώς, σχετικά με τη διευκόλυνση μεταφοράς των ατόμων με αναπηρία ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και κυρίως ο κώδικας συμπεριφοράς για τις υπηρεσίες εδάφους για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (Document 30 ECAC).

4.5.9. Υποβολή και διαχείριση αναφορών

Σε περίπτωση που κάποιος επιβάτης διαπιστώσει ότι τα δικαιώματά του παραβιάζονται, τότε μπορεί να ενημερώσει ενυπόγραφα τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή τον εμπλεκόμενο αερομεταφορέα, ανάλογα με την περίπτωση.

Εάν ο επιβάτης δεν ικανοποιηθεί από την απάντηση, τότε μπορεί να υποβάλλει αναφορά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είναι και η μόνη αρμόδια δημόσια αρχή για την παρακολούθηση και σωστή εφαρμογή του Κανονισμού.

Επισημαίνεται ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι αρμόδια μόνον για τις περιπτώσεις που λαμβάνουν χώρα στην ελληνική επικράτεια, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του αερομεταφορέα, στο βαθμό που αφορούν πτήσεις οι οποίες αναχωρούν, διέρχονται ή αφικνούνται σε ελληνικό αερολιμένα.

Επιβάτες που αντιμετωπίζουν προβλήματα σε άλλο κράτος-μέλος θα μπορούν να υποβάλλουν αναφορά στο αρμόδιο όργανο του κράτους αυτού. Εάν υποβληθεί αναφορά σε αναρμόδιο όργανο κράτους μέλους, τότε αυτή διαβιβάζεται στην καθ' ύλην αρμόδια αρχή του κράτους-μέλους.

5. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY)

Στα πλαίσια της δημιουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Φεβρουαρίου 2008, που τροποποιεί και αντικαθιστά τον κανονισμό 1592/2002, θεσπίζει νέους κοινούς κανόνες στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων, των αδειών και της κατάρτισης των πληρωμάτων, εφαρμόζει έναν μηχανισμό προηγούμενης άδειας για τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια της Κοινότητας, τη θέσπιση ενός Ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, καθώς και ένα σύστημα επιβολής προστίμων για τους παραβάτες των κανόνων ασφαλείας. Ενισχύει επίσης τις αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας σε αυτούς τους τομείς και του αναθέτει ενισχυμένο ρόλο.

ΣΥΝΟΨΗ

Ο κανονισμός εφαρμόζεται στο σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και στο

προσωπικό και τους οργανισμούς που συνδέονται με αυτές τις δραστηριότητες. Εφαρμόζεται επίσης στο προσωπικό και τους οργανισμούς που συμμετέχουν στη λειτουργία των αεροσκαφών. Έχει τους παρακάτω στόχους:

- καθορισμός κοινών κανόνων σε θέματα ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, για την εγγύηση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας στους επιβάτες και την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος,
- εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλους τους φορείς στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών και διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών, μέσω της αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές,
- απλοποίηση και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα της διαδικασίας πιστοποίησης, συγκεντρώνοντας τις δραστηριότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όσο κάτι τέτοιο είναι δυνατό,
- ανά τον κόσμο προβολή των απόψεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) επί των προτύπων και των κανόνων που αφορούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Για το λόγο αυτό, ο κανονισμός προβλέπει μεταξύ άλλων τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΟΑΑ) και την ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του.

5.1. Δομή, καθήκοντα και χρηματοδότηση του ΕΟΑΑ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας Της Αεροπορίας (European Aviation Safety Agency)⁶⁶ είναι ένα όργανο της Κοινότητας που έχει νομική προσωπικότητα και εκπροσωπείται από τον εκτελεστικό διευθυντή του. Μπορεί να ιδρύει τα τοπικά γραφεία του σε όλα τα κράτη μέλη κατόπιν συμφωνίας τους.

Το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται από περιορισμένο αριθμό μόνιμων υπαλλήλων που έχουν τοποθετηθεί ή αποσπαστεί από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη για να αναλάβουν τα καθήκοντα διαχείρισης, καθώς και από λοιπούς υπαλλήλους που έχουν προσληφθεί από τον Οργανισμό ανάλογα με τις ανάγκες.

Το διοικητικό συμβούλιο αναλαμβάνει καθήκοντα επιτήρησης. Αποτελείται από έναν εκπρόσωπο κάθε κράτους μέλους και έναν εκπρόσωπο της Επιτροπής.

Πιο συγκεκριμένα, ο ΕΟΑΑ έχει ως κύρια καθήκοντα:

- να επικουρεί την Επιτροπή στην ανάπτυξη κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και να παρέχει τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη για την εκπλήρωση των καθηκόντων της,
- να διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης για να εξασφαλίζεται η καλή εφαρμογή αυτών των κανόνων στα κράτη μέλη,
- να εκδίδει πιστοποιητικά προς τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις στον τομέα του σχεδιασμού αεροσκαφών και να πιστοποιεί τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη· να πιστοποιεί τους αερομεταφορείς, τους οργανισμούς συντήρησης ή κατάρτισης που βρίσκονται σε τρίτες χώρες.

⁶⁶ <http://www.easa.europa.eu/>

Αυτά τα καθήκοντα, που αρχικά αφορούσαν αποκλειστικά τους τομείς αξιοπλοΐας και περιβάλλοντος, επεκτείνονται πλέον στις άδειες των πληρωμάτων και στην κατάρτισή τους, στη λειτουργία των αεροσκαφών στην Κοινότητα και στις τρίτες χώρες.

Ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει γνώμες και συστάσεις προς την Επιτροπή ή ακόμη και προδιαγραφές πιστοποίησης και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης προς τους κοινοτικούς κανόνες.

Δημιουργούνται τμήματα προσφυγών προκειμένου να εξετάζονται οι προσφυγές που μπορούν να ασκούνται κατά των αποφάσεων του Οργανισμού από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Ο Οργανισμός καταρτίζει ένα ετήσιο πρόγραμμα εργασιών για την προαγωγή της συνεχούς βελτίωσης της ευρωπαϊκής ασφάλειας της αεροπορίας και για τον προσδιορισμό των θητειών και των καθηκόντων που προστέθηκαν, τροποποιήθηκαν ή καταργήθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται κυρίως από τέλη (που καταβάλλονται για τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τον Οργανισμό) και δικαιώματα (για τις δημοσιεύσεις, τις καταρτίσεις ή άλλες υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός), καθώς και από μια εισφορά της Κοινότητας, των τρίτων χωρών ή των κρατών μελών. Το δημοσιονομικό έλεγχο διενεργεί ο δημοσιονομικός ελεγκτής της Επιτροπής και το διοικητικό συμβούλιο υιοθετεί ένα δημοσιονομικό κανονισμό για την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού.

5.2.Αξιοπλοΐα

Περιγράφονται λεπτομερώς οι βασικές απαιτήσεις ως προς την αξιοπλοΐα, προκειμένου τα αεροσκάφη που πληρούν ορισμένες απαιτήσεις (άρθρο 4), καθώς και τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός που έχει εγκατασταθεί να συμμορφώνονται προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Οι οργανισμοί σχεδιασμού και παραγωγής των αεροσκαφών πρέπει να αποτελούν αντικείμενο πιστοποίησης.

Τα προϊόντα πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό τύπου και τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός πρέπει επίσης να πιστοποιούνται. Επιπλέον, ένα ξεχωριστό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για κάθε αεροσκάφος προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια λειτουργίας. Εκτός αυτού, η παρακολούθηση της αξιοπλοΐας και η συντήρηση των αεροσκαφών πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συγκεκριμένης πιστοποίησης.

Το προσωπικό συντήρησης πρέπει να διαθέτει άδεια ή κατάλληλα προσόντα, που έχουν αποκτηθεί σε κέντρο κατάρτισης το οποίο πρέπει επίσης να έχει δεόντως πιστοποιηθεί.

5.3.Περιβάλλον

Τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος.

5.4.Άδεια των πληρωμάτων

Οι χειριστές αεροσκαφών πρέπει να διαθέτουν άδεια και ιατρικό πιστοποιητικό που σχετίζονται με τις δραστηριότητες που εκτελούν. Η άδεια χορηγείται μόνο σε πρόσωπα που πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές και γλωσσικές ικανότητες, καθώς και την εμπειρία.

Η άδεια και το ιατρικό πιστοποιητικό προσδιορίζουν τα προνόμια που χορηγούνται στο χειριστή, καθώς και το πεδίο εφαρμογής και την περίοδο ισχύος αυτών.

Οι οργανισμοί κατάρτισης και οι εταιρείες προσομοιωτών πτήσης πρέπει να αποτελούν αντικείμενο κατάλληλης πιστοποίησης.

5.5.Λειτουργία πτήσεως

Οι εταιρείες αερομεταφορών πρέπει να αποτελούν αντικείμενο πιστοποίησης, το επίπεδο απαιτήσεων των οποίων εξαρτάται από τον τύπο δραστηριότητας που εκτελείται, εξασφαλίζοντας κυρίως ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τον εμπορικό αερομεταφορέα.

5.6.Αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τα κοινοτικά αεροδρόμια

Τα αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα σε τρίτη χώρα ή βρίσκονται υπό την εκμετάλλευση τρίτης χώρας και πετούν προς, στο εσωτερικό ή από την ΕΕ, καθώς και τα πληρώματά τους και η λειτουργία τους πρέπει να συμμορφώνονται προς τα ισχύοντα πρότυπα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ή απουσία αυτών των προτύπων, προς τις κοινοτικές απαιτήσεις. Τα προνόμια που χορηγούνται στην εταιρεία εκμετάλλευσης και το πεδίο δραστηριοτήτων αναγράφονται και αναγνωρίζονται με έκδοση άδειας.

5.7.Επικοινωνία και ενημέρωση

Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν, χωρίς απαιτήσεις ούτε πρόσθετη τεχνική αξιολόγηση, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός συνεργάζονται προκειμένου κάθε προϊόν, πρόσωπο ή οργανισμός να συμμορφώνεται προς τις παρούσες διατάξεις, καθώς και προς τους κανόνες εφαρμογής. Ανταλλάσσουν κάθε πληροφορία που διαθέτουν, ενώ οι υπηρεσίες που αναλαμβάνουν τη διενέργεια έρευνας για τα ατυχήματα και τα συμβάντα στην πολιτική αεροπορία έχουν το δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές τις πληροφορίες.

Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός προβαίνουν σε έρευνες, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων των αεροσκαφών, και λαμβάνουν κάθε μέτρο για να εμποδίσουν τη συνέχιση μιας παράβασης.

Υιοθετήθηκε ένας μηχανισμός επιβολής κυρώσεως για την αντιμετώπιση περιπτώσεων διαπιστωθείσας παράβασης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει την κοινοτική αναγνώριση των εν λόγω πιστοποιητικών και, κατόπιν πρότασης του Οργανισμού, να επιβάλλει χρηματικές ποινές στους κατόχους ενός πιστοποιητικού που παραβαίνουν τους κοινοτικούς κανόνες.

ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008⁶⁷, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 2320/2002⁶⁸ (Επίσημη Εφημερίδα L 97 της 19.3.2008).

⁶⁷ **32008R0300** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72 έως 84*

⁶⁸ **32008R0216** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1 έως 49*

6.ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

6.1.Νομοθεσία

Ο πρώτος βασικός νόμος για την πολιτική αεροπορική δραστηριότητα που βρίσκεται στον Κώδικα του Ραππάρχη είναι του έτους 1931 (Ν.5017/31 «Περί Πολιτικής Αεροπορίας»⁶⁹). Το ίδιο έτος ακολουθεί το Προεδρικό Διάταγμα 7/14⁷⁰ Αυγούστου 1931 «Περί κανονισμού της Εναερίου Κυκλοφορίας». Τα κείμενα αυτά με τις τροποποιήσεις τους ρύθμισαν τις σχετικές ανάγκες της χώρας για αρκετά χρόνια. Η θεματολογία της νομοθεσίας⁷¹ που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια μέχρι και σήμερα καλύπτει θέματα τεχνικά, εκμεταλλεύσεως, διοικητικά, δικαίου, περιβαλλοντικά κ.λπ

Σήμερα, το νομικό καθεστώς των αεροπορικών μεταφορών της χώρας μας, βασίζεται στις Διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες που έχουμε υπογράψει με τις άλλες χώρες, στην εσωτερική νομοθεσία αεροπορικής εκμετάλλευσης και φυσικά στην κοινοτική νομοθεσία (Οδηγίες, Αποφάσεις, Κανονισμοί της Ε.Ε.)

Σε ότι αφορά αεροπορικές γραμμές εξωτερικού από-προς την Ελλάδα, απαραίτητη προϋπόθεση λειτουργίας τους είναι η πρόβλεψη των γραμμών σε κείμενα Διμερούς συμφωνίας, Μνημονίου ή προσωρινής άδειας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υπουργική Απόφαση)

Από τις παλαιότερες διεθνείς συμβάσεις, από τις οποίες οι περισσότερες έχουν κυρωθεί, θα μπορούσε να αναφερθούν: η Σύμβαση του Παρισιού (1919). Το αντικείμενό της ήταν η αρχή της κρατικής κυριαρχίας στον εναέριο χώρο. Ίσχυσε μέχρι την υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγου.

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929). Διέπει, μέχρι σήμερα, τα σχετικά με το εισιτήριο του επιβάτη, τις αποσκευές και το δηλωτικό αεροπορικής μεταφοράς.

Η Σύμβαση του Σικάγου, (1944). Το αντικείμενό της είναι τα δικαιώματα των κρατών στον εναέριο χώρο τους, τα σχετικά με την είσοδο και την έξοδο των αεροσκαφών από το χώρο αυτό, τα σχετικά με τη νηολόγηση και τις άδειες αεροσκαφών και τις άδειες των πληρωμάτων τους.

Δύο συμβάσεις που υπογράφηκαν ταυτόχρονα ρυθμίζουν τα σχετικά με τις δύο "ελευθερίες αέρος" και τις πέντε «ελευθερίες αέρος» αντίστοιχα· η Σύμβαση της Γενεύης (1948), αφορά τη διεθνή αναγνώριση ιδιωτικών δικαιωμάτων (κυριότητα, υποθήκη κ.λπ.) στα αεροσκάφη. Η Σύμβαση της Ρώμης (1952), αφορά την ευθύνη του εκμεταλλευομένου το αεροσκάφος για ζημίες που προκαλούνται από αυτό σε πρόσωπα ή πράγματα που βρίσκονται στην επιφάνεια.

Το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955). Αφορά την ευθύνη του αερομεταφορέα προς τους επιβάτες, αποστολείς κ.λπ.

Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας (1961). Το αντικείμενό της είναι μεταφορές που συμφωνούνται από έναν μεταφορέα και εκτελούνται από άλλο.

Η Σύμβαση του Τόκιο (1963). Αφορά τα αδικήματα επί αεροσκαφών και την αεροπειρατεία. Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας (1971), το πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (1975).

Φυσικά ακολουθούν και άλλες.

Για την κύρωσή τους απαιτείται η ταυτόχρονη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου.

⁶⁹ **Νόμος 5017, Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 158 - 13.06.1931**
«ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

⁷⁰ **Προεδρικό Διάταγμα 7, Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 4 - 21.01.1999**

«ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΑΡΙΘ.97/15/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΤΟΥ EUROCONTROL ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 93/65/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ»

⁷¹ Κείμενα Αναγκαστικών Νόμων, Βασιλικών Διαταγμάτων, Νόμων, Κωδίκων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Υπουργικών Αποφάσεων

Στην Ε.Ε. εγκρίθηκε η έκθεση για «ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό» χωρίς εθνικά σύνορα. Έτσι πλέον τα κράτη – μέλη θα παραχωρούν τα κυριαρχικά τους δικαιώματα στον εναέριο χώρο τους για τις πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας σε ευρωπαϊκό οργανισμό.

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ε. , τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή ο Νόμος περί Πολιτικής Αεροπορίας ο οποίος επέφερε την πλήρη εναρμόνιση του Ελληνικού νομικού πλαισίου στις αερομεταφορές με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Η υιοθέτηση και εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου είναι μια συνεχής διαδικασία γι' αυτό η ΥΠΑ παρακολουθεί σε συνεχή βάση τις νομοθετικές εξελίξεις στην Ε.Ε. ούτως ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόζει άμεσα τους νέους Κανονισμούς και Οδηγίες που εκδίδονται.

Το έναυσμα για αλλαγές και για την ανάληψη κοινοτικών πρωτοβουλιών έδωσε η «απορρύθμιση» των αεροπορικών μεταφορών στις ΗΠΑ, σε συνδυασμό με πτώση των τιμών των ναύλων που κατέστησε περισσότερο προσιτές στο ευρύ κοινό τις αεροπορικές μεταφορές.

Κίνητρο και εργαλείο απετέλεσε η Ενιαία Πράξη (Φεβρουάριος 1986), που πρόβλεπε την ενιαία κοινοτική αγορά. Έτσι, μεταξύ 1987 και 1993 το Συμβούλιο εκδίδει τρεις δέσμες νομοθετικών μέτρων με σκοπό ακριβώς τη δημιουργία ενιαίας αγοράς στον τομέα, που έγινε πραγματικότητα σε νομοθετικό επίπεδο την 1η Ιανουαρίου 1993 με τη θέσπιση της τρίτης δέσμης μέτρων.

Το αντικείμενο ήταν ο ανταγωνισμός, οι άδειες εκμετάλλευσης για τους αερομεταφορείς, η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, η ελευθέρωση των τιμών. Τα σχετικά βασικά κείμενα ακολούθησαν κείμενα για συνοδευτικά μέτρα και διάφορες αναγκαίες ρυθμιστικές παρεμβάσεις σε σχέση με το περιεχόμενο των ιδίων των μέτρων καθώς και για θέματα κρατικών ενισχύσεων, συμπράξεων, υπερατλαντικών συμπράξεων, δεσπόζουσας θέσης και άλλα.

Το 1996 πραγματοποιείται ο πρώτος απολογισμός για τα μέχρι τότε πεπραγμένα που βασικό στόχο είχαν την ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, οπότε διαπιστώνεται η μικρή επίδραση των μέτρων που είχαν ληφθεί μέχρι τότε και εντοπίζονται τα αρνητικά σημεία.

Ακολουθούν νέα μέτρα, με ευρύτερο πεδίο κάλυψης αυτή τη φορά: σε επίπεδο ανταγωνισμού για τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης⁹, τη βοήθεια σε σημείο στάθμευσης, τα πληροφορικά συστήματα κράτησης· σε επίπεδο προστασίας καταναλωτών και περιβάλλοντος για την άρνηση επιβίβασης σε περίπτωση υπεράριθμων κρατήσεων, για τους κανόνες σχετικά με την ευθύνη των αερομεταφορέων, για τους κανόνες σχετικά με τις ηχητικές εκπομπές από αεροσκάφη.

Βεβαίως, τα κοινοτικά νομοθετικά κείμενα για τις αεροπορικές μεταφορές καλύπτουν μέρος μόνο του συνόλου των σχετικών τομέων της εθνικής νομοθεσίας. Εκτός όμως από τους τομείς αυτούς καλύπτουν και άλλους, καθαρά κοινοτικού ενδιαφέροντος. Όσον αφορά το περιεχόμενό τους, είναι προσανατολισμένα προς τις συγκεκριμένες ανάγκες που εξυπηρετεί η κοινοτική πολιτική η οποία, όπως είναι φυσικό, εκτείνεται σε επίπεδο πέρα από το εθνικό επίπεδο.

6.2. Απελευθέρωση των αερομεταφορών

Στον Ευρωπαϊκό χώρο, δηλαδή στα κράτη μέλη ισχύουν και εφαρμόζονται απαρέγκλιτα σήμερα οι Κανονισμοί του Συμβουλίου της Ε.Ε. που περιελήφθησαν στην τρίτη δέσμη μέτρων απελευθέρωσης των αερομεταφορών που εκδόθηκαν το 1992 και ισχύουν από 1/1/1993.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή/Κοινότητα Ένωση επιτεύχθηκε σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992, με τρεις δέσμες κανονισμών. Η τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές, που αποτελείτο από τους κανονισμούς

2407/92⁷², 2408/92⁷³ και 2409/92⁷⁴, πέτυχε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας, την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και τον ελεύθερο καθορισμό των τιμών.

Μετά την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1997) ο τομέας αναπτύχθηκε όπως ποτέ πριν, πράγμα που συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ο αριθμός των διαδρομών αυξήθηκε κατά περισσότερο από 60% και τώρα περισσότερες πόλεις εξυπηρετούνται, ιδιαίτερα στις απομονωμένες περιοχές. Η εμφάνιση νέων ανταγωνιστών έχει επιφέρει μειώσεις τιμών σε πολλές διαδρομές, πράγμα που επιτρέπει σε περισσότερους Ευρωπαίους να ταξιδεύουν αεροπορικώς. Προκειμένου να ενισχυθεί αυτή η επιτυχία, ένας νέος κανονισμός παγίωσε σε ένα κείμενο τους τρεις κανονισμούς της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές (Κανονισμός 1008/2008⁷⁵).

Σύμφωνα με τους Κανονισμούς αυτούς, επιτρέπεται καταρχήν η ελεύθερη εγκατάσταση αεροπορικών εταιρειών στα Κράτη-Μέλη, με μοναδική δέσμευση ότι τα κεφάλαια των εταιρειών αυτών πρέπει να είναι Ευρωπαϊκά σε ποσοστό 51% τουλάχιστον. Έτσι σύμφωνα με τα ισχύοντα από τον Κανονισμό 2407/92 της Ε.Ε. εγκαθίστανται στην Ελλάδα εταιρείες οι οποίες έχουν τα εξής δικαιώματα εκμετάλλευσης:

A) Για το χώρο της Ε.Ε. τα δικαιώματα τους είναι απεριόριστα, δηλαδή έχουν δικαίωμα να εκτελούν τακτικά, έκτακτα και μικτά δρομολόγια μεταξύ οποιωνδήποτε σημείων της Ε.Ε. χωρίς ειδική έγκριση των Αεροπορικών Αρχών των Κρατών –Μελών σύμφωνα με τον Κανονισμό 2408/92

B) Για τα σημεία εκτός του χώρου της Ε.Ε. οι εταιρείες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα δεν μπορούν να ανοίξουν και λειτουργήσουν γραμμές εξωτερικού, εφόσον δεν εξασφαλίσουν την άδεια των Αεροπορικών Αρχών της Ελλάδας και της άλλης χώρας.

Οι άδειες αυτές εκδίδονται υπό την αυστηρή προϋπόθεση ότι οι γραμμές για τις οποίες ενδιαφέρεται μία εταιρεία της Ελλάδας ή μίας τρίτης χώρας, προβλέπονται σε Διμερή συμβατικά κείμενα (Συμφωνίες- Μνημόνια-Αποφάσεις).

Στο εσωτερικό της χώρας μας λειτουργεί σήμερα ένας μεγάλος αριθμός Αεροπορικών εταιρειών που εκμεταλλεύονται ελαφρά, μεσαίας χωρητικότητας και μεγάλα αεροσκάφη.

Η εγκατάσταση αυτών των εταιρειών έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του Κοινοτικού Κανονισμού 2407/92. Η εκμετάλλευση που ασκούν οι εταιρείες αυτές (μικρές και μεγάλες) προβλέπεται από τον Κοινοτικό Κανονισμό 2408/92 περί ελεύθερης πρόσβασης των Κοινοτικών Αερομεταφορέων σε αεροπορικές γραμμές εντός του χώρου της Ε.Ε. περιλαμβανομένου και του Cabotage (ενδομεταφοράς).

Έτσι οι εταιρείες της Ελλάδας αλλά και των άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε. είναι εντελώς ελεύθερες να επιλέγουν προορισμούς μέσα στο γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε. και οι χώρες –μέλη δεν διατηρούν κανένα δικαίωμα απαγόρευσης.

⁷² **1992R2407** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 1 έως 7*

⁷³ **1992R2408** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 8 έως 14*

⁷⁴ **31992R2409** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 15 έως 17*

⁷⁵ **32008R1008** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3 έως 20*

6.3.Άδειες εκμετάλλευσης

Λαμβανομένης υπόψη της αύξησης του αριθμού των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και της ανάγκης να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εποπτεία τους, το ίδιο κράτος μέλος είναι πλέον υπεύθυνο για τον εποπτικό έλεγχο του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης.

Η «**άδεια εκμετάλλευσης**», είναι η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, όπως προσδιορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης. Η χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την ανά πάσα στιγμή κατοχή εγκύριου **πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC)** που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες. Ενώ το πιστοποιητικό εγγυάται την τεχνική ικανότητα μιας επιχείρησης να παρέχει ασφαλείς αεροπορικές υπηρεσίες, η άδεια εκμετάλλευσης της δίνει το δικαίωμα να παρέχει εμπορικά αυτές τις υπηρεσίες.

Οι Ευρωπαίοι αερομεταφορείς μπορούν να συνδυάζουν αεροπορικές υπηρεσίες και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό με οποιονδήποτε αερομεταφορέα, για αεροπορικές γραμμές προς, από ή μέσω οποιουδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του (τους), προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

Μια επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από ένα κράτος μέλος, υπό τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους που ορίζει ο κανονισμός 1008/2008, θεωρείται **κοινοτικός αερομεταφορέας** και δικαιούται να παρέχει αεροπορικές υπηρεσίες σε όλη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντός και μεταξύ των κρατών μελών.

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την εκμετάλλευση ενδο-ευρωπαϊκών αεροπορικών γραμμών από Ευρωπαϊό αερομεταφορέα από νέα έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Επίσης δεν δικαιούνται να απαιτούν από τους Ευρωπαίους αερομεταφορείς να υποβάλλουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης.

Όμως, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει **υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας** σε τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ αερολιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του, ή γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση, στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Για να προστατεύσει τους καταναλωτές, ο κανονισμός⁷⁶ 1008/2008 απαγορεύει τη διάκριση τιμών βάσει της κατοικίας ή της υπηκοότητας του πελάτη ή του τόπου εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα. Στην πραγματικότητα, αυτό σημαίνει ότι για το ίδιο προϊόν - δηλ. το ίδιο κάθισμα στην ίδια πτήση που κρατιέται στην ίδια στιγμή - δεν πρέπει να υπάρχει καμία διαφορά τιμών λόγω της κατοικίας ή της εθνικότητας του επιβάτη.

Η διαφάνεια τιμών βελτιώνεται με τη διευκρίνιση ότι η τελική τιμή πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις τιμές, δαπάνες, φόρους και αμοιβές, ώστε να αποφεύγεται η παραπλανητική διαφήμιση. Για να εξασφαλίσει την ασφάλεια των επιβατών και την κοινωνική προστασία των πληρωμάτων, ο κανονισμός εισάγει σαφείς και αυστηρούς κανόνες για τη μίσθωση αεροσκαφών καταχωρημένων σε τρίτες χώρες, ειδικά σε περίπτωση μίσθωσης που περιλαμβάνει το προσωπικό.

⁷⁶ **32008R1008** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3 έως 20*

Η ΕΕ επιδιώκει τη βελτίωση της πληροφόρησης των επιβατών, την ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και τη διευκόλυνση της επίλυσης των διαφορών (Ψήφισμα του Συμβουλίου). Ιδιαίτερα σημαντικός για τους επιβάτες είναι ένας κανονισμός που θεσπίζει κοινούς κανόνες αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση **άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking)**, μια πρακτική των αεροπορικών εταιρειών που ταλαιπώρησε χιλιάδες επιβάτες κατά τη δεκαετία του '80 (Κανονισμός 261/2004).

Ο κανονισμός⁷⁷ προβλέπει ότι σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ο επιβάτης έχει το δικαίωμα επιλογής μεταξύ: της απόδοσης του αντιτίμου του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν έγινε· της μεταφοράς στον συντομότερο χρόνο μέχρι τον τελικό προορισμό· ή της μεταφοράς σε μεταγενέστερη ημερομηνία επιλεγόμενη από τον επιβάτη. Ανεξάρτητα από την επιλογή του επιβάτη, ο αερομεταφορέας πρέπει να καταβάλει αμέσως μετά την άρνηση επιβίβασης, μια αποζημίωση ποικίλλουσα ανάλογα με την απόσταση της πτήσης και την καθυστέρηση επαναμεταφοράς.

Οφείλει εξάλλου να προσφέρει δωρεάν στους επιβάτες, την επιβίβαση των οπείων αρνήθηκε, την εστίαση, την ενδεχόμενη κατάλυση σε ξενοδοχείο και το κόστος μιας τηλεφωνικής επικοινωνίας ή μηνύματος στον τόπο προορισμού.

Ανταποκρινόμενοι στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με την υγεία και την ευεξία των επιβατών κατά την πτήση, οι κοινοί κανόνες στοχεύουν, μεταξύ άλλων, στο να αναπτυχθούν σχεδιασμοί αεροσκαφών που να προστατεύουν καλύτερα την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών. Ένας ανεξάρτητος Ευρωπαϊός φορέας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, EASA (European Aviation Safety Agency), επικουρεί την Επιτροπή κατά την εκπόνηση της απαιτούμενης νομοθεσίας και τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία κατά την εφαρμογή της (Κανονισμός⁷⁸ 216/2008). Μπορεί να εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και να εκδίδει πιστοποιητικά, ανάλογα με τις ανάγκες. Μπορεί να αναπτύσσει την εμπειρογνωμοσύνη του σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας.

Ο καθορισμός κοινών κανόνων στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας επιδιώκει τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους ευρωπαίους πολίτες, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση των δραστηριοτήτων της αεροναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη (Κανονισμός 216/2008).

Τα αεροναυτικά προϊόντα υπόκεινται στο εξής σε πιστοποίηση προκειμένου να εξακριβώνεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής προστασίας σχετικά με την πολιτική αεροπορία, ιδίως ως προς το σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Κατάλληλες βασικές απαιτήσεις καλύπτουν τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων.

Εφαρμόζονται επίσης σε αεροσκάφη τρίτων χωρών και σε άλλα θέματα σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Ένας ευρωπαϊκός **μαύρος πίνακας** περιέχει τα ονόματα των αερομεταφορέων των οπείων απαγορεύεται η λειτουργία στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και μέτρα για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών

⁷⁷ **2004R0261** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της Επιτροπής, *EE L 46 της 17.2.2004, σ. 1 έως 8*

⁷⁸ **2008R0216** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1 έως 49*

σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα τον οποίο θέλουν να χρησιμοποιήσουν (Κανονισμός⁷⁹ 2111/2005 και κανονισμός⁸⁰ 474/2006].

Στα πλαίσια του τρίτου πακέτου ελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών το Συμβούλιο θέσπισε έναν κώδικα για την **παραχώρηση χρόνων χρήσης** (κατανομή του διαθέσιμου χρόνου) στην πολιτική αεροπορία κατά τρόπο διαφανή, αποτελεσματικό και χωρίς διακρίσεις στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια (Κανονισμός⁸¹ 95/93). Ο κώδικας βασίζεται στην αρχή σύμφωνα με την οποία «ο μη χρησιμοποιούμενος χρόνος χρήσης χάνεται».

Αθροίζει τους όρους πρόσβασης των νέων αερομεταφορέων που εισέρχονται στην αγορά και προβλέπει μηχανισμούς διασφάλισης σε περίπτωση σημαντικών διαφορών χρήσης μεταξύ των αερομεταφορέων. Σε αυτό το πλαίσιο, μια οδηγία ως προς την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, αποσκοπεί στο να επιτρέψει στις ευρωπαϊκές εταιρείες να έχουν πραγματική επιλογή ως προς τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ώστε να ελέγχουν καλύτερα τις δαπάνες εκμετάλλευσης και να προσαρμόζουν τις υπηρεσίες τους στις ανάγκες του κοινού (Οδηγία⁸² 96/67). Οι στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου παρέχουν τη στατιστική βάση για την ανάπτυξη ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα της αεροπορίας (Κανονισμός⁸³ 437/2003).

Η Επιτροπή, ενεργούσα σε στενή και διαρκή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, παίρνει τα μέτρα που απαιτούνται για την **εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού** των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ στις συναλλαγές μεταξύ αερομεταφορέων, οι οποίες σχετίζονται με τις αερογραμμές μεταξύ της ΕΕ και τρίτων κρατών (Κανονισμός⁸⁴ 487/2009).

Η Επιτροπή μπορεί να κηρύσσει συμβιβάσιμες με τη Συνθήκη ορισμένες **κατηγορίες συμφωνιών** στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως των αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες (Κανονισμός⁸⁵ 1617/93).

⁷⁹ **32005R2111** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 344 της 27.12.2005, σ. 15 έως 22*

⁸⁰ **32006R0474** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 84 της 23.3.2006, σ. 14 έως 28, EE L 330M της 9.12.2008, σ. 281 έως 295*

⁸¹ **31993R0095** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, *EE L 14 της 22.1.1993, σ. 1 έως 6*

⁸² **31996L0067** Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, *EE L 272 της 25.10.1996, σ. 36 έως 45*

⁸³ **32003R0437** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, *EE L 66 της 11.3.2003, σ. 1 έως 8*

⁸⁴ **32009R0487** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 487/2009 του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2009, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (Κωδικοποιημένη έκδοση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 148 της 11.6.2009, σ. 1 έως 4*

⁸⁵ **31993R1617** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 της Επιτροπής της 25ης Ιουνίου 1993 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που

Αυτές οι εξαιρέσεις έχουν τη διπλή φιλοδοξία να παρακινήσουν τις αεροπορικές εταιρείες να συνεργάζονται για τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών, ιδίως, για την εκμετάλλευση νέων ή αραιάς πυκνότητας γραμμών, διατηρώντας, όμως, την ανταγωνιστικότητά τους ως προς τις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών. Σε αυτές τις εξαιρέσεις προστίθεται η απαλλαγή κατά κατηγορία των συμφωνιών που υπόκεινται στον κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, ο οποίος επιδιώκει να εξασφαλίσει τη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων καθώς και την καλύτερη πληροφόρηση των επιβατών (Κανονισμός⁸⁶ 80/2009).

Προκειμένου να προστατεύσει τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, στις οποίες εφαρμόζονται οι κανόνες του ανταγωνισμού, από τις αθέμιτες πρακτικές των εταιρειών που επιχορηγούνται από τρίτες χώρες, ένας κανονισμός επιτρέπει στην Επιτροπή να διενεργεί έρευνα βάσει καταγγελιών του κλάδου ή με δική της πρωτοβουλία και να επιβάλλει ενδεχομένως αντίποινα με τη μορφή τελών στους μεταφορείς τρίτων χωρών στους οποίους χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις ή σε εταιρείες που ελέγχονται από το κράτος, ανάλογα με τις ζημίες που υφίστανται οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (Κανονισμός⁸⁷ 868/2004).

Με αυτό το δεδομένο οι εταιρείες επιλέγουν φυσικά τις προσοδοφόρες γραμμές εσωτερικού-εξωτερικού στην Ελλάδα και στο χώρο της Ευρώπης και λειτουργούν ανταγωνιστικά ή όχι με άλλες εταιρείες πχ. AEGEAN με ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΕΣ σε γραμμές κορμού της Ο.Α. (ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ – ΧΑΝΙΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ κλπ.)

Εταιρείες των χωρών – μελών της Ε.Ε. δεν εξεδήλωσαν προς το παρόν ενδιαφέρον για ενδομεταφορά στην Ελλάδα εκτός από την TRANSAVIA της Ολλανδίας η οποία ασκεί δικαίωμα διαδοχικού Cabotage στον τομέα ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΡΟΔΟΥ και αντίστροφα στα δρομολόγια της γραμμής της, ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΡΟΔΟΣ – ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ.

Ελληνικές εταιρείες δεν ασκούν Cabotage στην Ε.Ε. προς το παρόν, αλλά περιορίζονται στην εκμετάλλευση γραμμών point to point από / προς Ελληνικά αεροδρόμια από σημεία της Ε.Ε. και κυρίως ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ – ΓΑΛΛΙΑΣ – ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ – ΙΤΑΛΙΑΣ – ΒΕΛΓΙΟΥ λόγω έλλειψης αεροσκαφών.

Είναι εύλογη η παρατήρηση ότι με το νομικό αυτό δεδομένο του Κοινοτικού Κανονισμού οι περισσότερες Ελληνικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες θα επιλέξουν τις προσοδοφόρες γραμμές της χώρας μας και οι άγονες θα παραμείνουν υπό την ευθύνη λειτουργίας του κράτους ως ζημιογόνες.

Οι άγονες γραμμές είναι γνωστό ότι λειτουργούν με στόχο την εξυπηρέτηση νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών της χώρας. Οι ανάγκες εξυπηρέτησης των περιοχών αυτών με τακτικά αεροπορικά δρομολόγια είναι υψίστης εθνικής σημασίας και αφορούν κοινωνικούς λόγους και εθνικής άμυνας. Για το λόγω αυτό η συνέχιση και ανάπτυξη λειτουργίας των γραμμών αυτών αποτελεί άμεση προτεραιότητα του Υπουργείου Μεταφορών και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο Κανονισμός⁸⁸ 2408/92 της Ε.Ε. προβλέπει στο άρθρο 4 την δυνατότητα υπαγωγής των γραμμών αυτών στο καθεστώς παροχής υπηρεσιών δημοσίου

αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες,
EE L 155 της 26.6.1993, σ. 18 έως 22

⁸⁶ **32009R0080** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 80/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, όσον αφορά κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 35 της 4.2.2009, σ. 47 έως 55*)

⁸⁷ **32004R0868** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, *EE L 162 της 30.4.2004, σ. 1 έως 7*

συμφέροντος. Με δεδομένη τη νομική ευχέρεια αυτού του άρθρου και το γεγονός της ανάγκης συνέχισης και ανάπτυξης της λειτουργίας των άγονων γραμμών της χώρας μας για τους λόγους που προαναφέραμε, έχει κινηθεί ειδική διαδικασία με εντολή του Υπουργού Μεταφορών προς την ΥΠΑ για άμεση αντιμετώπισή του προβλήματος με την σύνταξη ειδικής μελέτης των άγονων γραμμών και στη συνέχεια προκήρυξη διαγωνισμού ανάθεσης εκμετάλλευσης τους σύμφωνα με τον Κοινοτικό

6.3.1.Πλαίσιο λειτουργίας αερομεταφορέων

Το νομικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς οριοθετείται από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης – L 293/3 – 31.10.08).

Στόχοι του εν λόγω Κανονισμού είναι η εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ομοιογενούς πλαισίου λειτουργίας των κοινοτικών αερομεταφορέων, η οικονομική τους ευρωστία, το υψηλό επίπεδο ασφαλείας και η προστασία των καταναλωτών.

Ειδικότερα, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι όροι αδειοδότησης των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών (χρηματοοικονομικοί όροι, ασφαλιστικές απαιτήσεις, αποδείξεις φερεγγυότητας, εθνικότητα μετόχων, κυριότητα ή μίσθωση αεροσκαφών, κατοχή Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα) καθώς και οι τακτικοί ή έκτακτοι έλεγχοι που οι αρχές αδειοδότησης υποβάλουν τους αδειοδοτηθέντες αερομεταφορείς για την εκτίμηση της οικονομικής τους κατάστασης.

Συμπληρωματικά, ισχύει ο Κανονισμός της Υπηρεσίας μας ΥΠΑ/Δ1/Δ/30817/2180 (ΦΕΚ 727/Β/9-9-91) ως προς τα μέρη αυτού τα οποία δεν έρχονται σε αντίθεση με τον Κ.Κ. 1008/2008.

6.3.2.Διμερείς αεροπορικές συμφωνίες

Η Ελλάδα έχει μέχρι σήμερα συνάψει διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες είτε έχει μονογραφεί τέτοιες συμφωνίες με πενήντα οκτώ (58) χώρες με σκοπό τη ρύθμιση της εκτέλεσης δρομολογημένων πτήσεων από και προς την Κύπρο.

Μετά την ένταξη της στην Ε.Ε., για τις χώρες μέλη έχει καταργηθεί το καθεστώς των διμερών συμφωνιών αφού έχει επέλθει η πλήρης φιλελευθεροποίηση για δρομολόγια εντός της Ε.Ε. Για τις τρίτες χώρες θα συνεχίζουν να ισχύουν οι διμερείς συμφωνίες οι οποίες όμως θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα και των άλλων κοινοτικών αερομεταφορέων.

6.3.3.Κατανομή Δικαιωμάτων Κίνησης

Εθνική διαδικασία της Ελλάδας για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας(2007/C 278/03)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών

⁸⁸ **31992R2408** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, *ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8 έως 14*

μελών και τρίτων χωρών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει την κάτωθι εθνική διαδικασία κατανομής δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων, εφόσον τα δικαιώματα αυτά είναι περιορισμένα με βάση συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες.

“Κανονισμός για τον διορισμό κοινοτικού αερομεταφορέα εγκατεστημένου στην Ελλάδα για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας και χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης”.

Σκοπός του κανονισμού

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι ο καθορισμός της διαδικασίας και των κριτηρίων για τον διορισμό κοινοτικών αερομεταφορέων που διαθέτουν εγκατάσταση στην Ελλάδα προς εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας και χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, βάσει σχετικών Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών.

Κανονισμό ώστε να διασφαλισθεί η ανάπτυξη του δικτύου των άγονων γραμμών της χώρας για την εξυπηρέτηση κοινωνικών και εθνικών αναγκών.

6.4.Απελευθέρωση επίγειας εξυπηρέτησης (HADLING)

Έως το 1999 που η Ελληνική νομοθεσία εναρμονίστηκε με αυτή της Ε.Ε. οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης είχαν μονοπωλιακό χαρακτήρα και παρέρχονταν στα Ελληνικά αεροδρόμια από την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Με την δημοσίευση του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης⁸⁹ επήλθε δραστική αλλαγή στην υφιστάμενη κατάσταση και τέθηκαν οι προϋποθέσεις δραστηριοποίησης και άλλων εταιρειών κρατών - μελών της Ε.Ε. υποχρεωτικά από το νόμο καταρχάς για αεροδρόμια με επιβατική κίνηση άνω των 3.000.000 επιβατών ετησίως και στη συνέχεια με μεταβατικές διατάξεις το καθεστώς αυτό θα ισχύσει σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας.

Προς το παρόν προβλέπεται και προσφέρουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ανταγωνιστικά προς την Ο.Α. στους αερολιμένες της Αθήνας “Ελευθέριος Βενιζέλος”, της Θεσ/νίκης “ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ”, του Ηρακλείου “Ν. Καζαντζάκης, της Ρόδου “ Διαγόρας”, των Χανίων “ Ι.Δασκαλογιαννης” και της Κέρκυρας “Καποδιστριας”.

Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης εξαρτούν την έναρξη των δραστηριοτήτων τους σε ένα Ελληνικό αερολιμένα από την έγκριση που χορηγείται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με το άρθρο 15 του Π.Δ.285/98⁹⁰ μετά από εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής και σε κάθε περίπτωση πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων τους.

Δικαίωμα υποβολής αίτησης έχει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο επιφυλασσόμενων των διατάξεων των άρθρων 20 και 23 του Π.Δ.285/98, δηλαδή.

A) Να είναι εγκατεστημένο σε κράτος – μέλος της Ε.Ε.

B) Η πλειοψηφία και ο έλεγχος των μετοχών να ασκείται από πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) ιθαγένειας της Ε.Ε.

⁸⁹ αριθμ.Δ3/Β/55470/8714 ΦΕΚ τεύχος δεύτερο αρ.6/15-1-1999 «Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης»

⁹⁰ Προεδρικό Διάταγμα 285

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 207 - 07.09.1998

«ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 96/67 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΣΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ»

6.4.1.Προϋποθέσεις έγκρισης

Η έγκριση χορηγείται σε φορείς οι οποίοι πέραν των ανωτέρω απαιτήσεων ικανοποιούν πλήρως όλα τα παρακάτω κριτήρια:

- A) Επαγγελματική αξιοπιστία
- B) Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου και υγιής χρηματοοικονομική κάλυψη
- Γ) Ασφαλιστική κάλυψη
- Δ) Εμπειρία επί του αντικειμένου
- E) Καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης
- Στ) Οργανωτική και επιχειρησιακή δομή.
- Z) Ασφάλεια των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων
- H) Προστασία του περιβάλλοντος
- Θ) Τήρηση της Κοινοτικής νομοθεσίας
- I) Ειδικές απαιτήσεις

Ενώ όμως εξελισσόταν η πραγματοποίηση της ενιαίας αγοράς, παρέμεναν παραμελημένοι, χωρίς σοβαρά και συστηματικά μέτρα, τρεις τομείς:

Ο ένας είναι ο τομέας της αεροπορικής ασφάλειας. Η μοναδική σχετική υποδομή ήταν κάποια άτυπη συνεργασία διάφορων κρατών μελών σε διοικητικό επίπεδο, στις JAA (Joint Aviation Authorities)¹⁰. Αυτές εκπονούσαν τις JAR (Joint Aviation Requirements), δηλαδή κανόνες (που δεν καλύπτουν όλες τις παραμέτρους της αεροπορικής ασφάλειας) με αντικείμενο θέματα τεχνικά, δηλαδή μελέτη και κατασκευή αεροσκαφών, εκμετάλλευση και συντήρηση καθώς και πιστοποιήσεις.

Στόχος ήταν η προώθηση ευρωπαϊκών προδιαγραφών για την ασφάλεια καθώς και την ανάπτυξη του κλάδου απέναντι στον ανταγωνισμό των ΗΠΑ. Αρχικά, σε τεχνικό επίπεδο η Κοινότητα δεν προχώρησε τότε πέρα από τις JAA. Απλώς χρησιμοποίησε μέρος των προδιαγραφών JAR σαν βάση κάποιας πολιτικής στον τομέα της ασφάλειας αλλά αρκετά δύσκαμπτης και όχι πλήρους.

Βήματα αποφασιστικά έγιναν το 1994 και ιδίως το 1996, μετά το δυστύχημα στη Δομινικανή Δημοκρατία με 176 θύματα πολίτες της ΕΕ. Το αντικείμενο των σχετικών κειμένων ήταν οι αρχές διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων με βάση τους κανόνες του ΔΟΠΑ, ο έλεγχος τήρησης των κανόνων ασφαλείας του ΔΟΠΑ, η διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικά αεροδρόμια.

Το επόμενο σημαντικό βήμα για την ασφάλεια ήταν η πρωτοβουλία για την ίδρυση του νέου ευρωπαϊκού (αλλά με μέλη όχι μόνο χώρες της ΕΕ) οργανισμού για την ασφάλεια, του EASA (European Aviation Safety Agency - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας), που συγκροτήθηκε το Σεπτέμβριο έτους 2003 με κανονισμό του Ιουλίου 2002. Ο οργανισμός αυτός ήδη υπάρχει και έχει δραστηριοποιηθεί, αναλαμβάνοντας ουσιαστικά και τυπικά πια ρόλο για την αεροπορική ασφάλεια. Όσον αφορά τις JAA, διατηρούνται αλλά ο ρόλος τους περιορίστηκε και συνεργάζονται με την EASA βάσει μεταξύ τους συμφωνίας.

Ο δεύτερος τομέας είναι η διαχείριση του εναερίου χώρου. Και εδώ η Κοινότητα υιοθέτησε δύο αρχές, την αρχή για φορέα με εξουσία λήψης αποφάσεων και εξασφάλισης της εφαρμογής τους και την αρχή για λύση σε επίπεδο ευρωπαϊκό, ευρύτερο του κοινοτικού.

Έτσι βασίστηκε στον Eurocontrol, που ήδη υπήρχε. Οι σχετικές διαδικασίες δρομολογήθηκαν τον Ιούνιο 1997 και ολοκληρώθηκαν κατά το τέλος του έτους με την υπογραφή σχετικού πρωτοκόλλου το έτος 1999.

Ο τρίτος τομέας είναι οι εξωτερικές σχέσεις. Εδώ έχει πραγματοποιηθεί σημαντική πρόοδος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, παρά τις ποικίλες δυσχέρειες (βασικά ασυμφωνία μεταξύ κρατών μελών και απουσία, ακόμη, κοινής εξωτερικής πολιτικής). Παραμένουν εκκρεμότητες στις σχέσεις με τις ΗΠΑ.

Πάντως σε εξέλιξη βρίσκονται διάφορες άλλες πολιτικές, που συνεπάγονται μάλιστα και σημαντικές επενδύσεις: η κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας (πρόταση της Επιτροπής τον Ιούλιο 2004, αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το έτος 2007)· το σύστημα πλοήγησης μέσω του δορυφορικού συστήματος Galileo που αφορά και τις αεροπορικές μεταφορές· το κοινό σύστημα καθορισμού τιμών για την παροχή υπηρεσιών βελτιστοποίηση του εναερίου χώρου· πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών και ιδίως η δέσμη μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό που δρομολογήθηκε στις 20 Απριλίου 2004.

6.5. Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

Σύμφωνα με το Παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ (ICAO ANNEX 11) οι σκοποί (objectives) για τους οποίους παρέχεται η υπηρεσία αυτή είναι:

- 1) Αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών.
- 2) Αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών πάνω στην περιοχή ελιγμών όπως επίσης μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην ίδια περιοχή.
- 3) Επίσπευση και διατήρηση της ομαλής ροής της εναέριας κυκλοφορίας
- 4) Παροχή συμβουλευτικών και άλλων πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και ικανοποιητική διεκπεραίωση των πτήσεων.
- 5) Πληροφόρηση των κατάλληλων οργανισμών αναφορικά με αεροσκάφη που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και προσφορά βοήθειας στους οργανισμούς αυτούς.

Ειδικές συνθήκες που επικρατούν στον γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε. οδήγησαν ήδη από την δεκαετία του 1960 στην δημιουργία ενός οργανισμού, του EUROCONTROL με σκοπό να υπάρξει διακρατική συνεργασία στο σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Ο οργανισμός αυτός τα τελευταία χρόνια οργανώθηκε επέκτεινε τις δραστηριότητές του και στα πλαίσια της Ε.Ε. υποβοηθούμενος από το κλίμα της εναρμόνισης των κρατών – μελών τόσο σε επίπεδο εναρμόνισης των πτήσεων όσο και σε επίπεδο έκδοσης νομοθεσίας και κανονισμών έχει επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Για παράδειγμα, στον γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε. υπάρχουν κράτη μικρής έκτασης και με δεδομένο τις μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσουν τα αεροσκάφη είναι αδύνατος ο έλεγχος εισόδου – εξόδου από την χώρα καθώς και ο διαχωρισμός καθ ύψος λόγω του ότι το αεροσκάφος παραμένει στη χώρα μόνο λίγα λεπτά (πχ Λουξεμβούργο)

6.5.1.Ενιαίο Σύστημα Ελέγχου (Eurocontrol) – Ε.Ε.

Το EUROCONTROL, είναι ένας οργανισμός με έδρα τις Βρυξέλες και έχει ως κύριο έργο τον έλεγχο ροής των πτήσεων στα πλαίσια της Ε.Ε. με σκοπό αφενός την εναρμόνιση των πτήσεων για λόγους ασφάλειας και αφετέρου για την μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στην αυξημένη εναέρια κυκλοφορία .

Το προσωπικό που απασχολείται στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας προέρχεται από όλες τις χώρες – μέλη οι οποίες και το χρηματοδοτούν. Διατηρεί το 1ο κέντρο στο Μάαστριχ καθώς και σχολή εκπαίδευσης ελεγκτών στο Λουξεμβούργο .

Μέσω δύο γιγαντιαίων κεντρικών υπολογιστών ρυθμίζει αφενός την εναέρια κυκλοφορία των χωρών του Βελγίου, του Λουξεμβούργου, της Ολλανδίας και κάποιων σημείων της Γερμανίας (έργο που του έχει ανατεθεί από τις χώρες), και αφετέρου καλύπτει όλη την Ευρώπη με την ενημέρωση που έχει μέσω σημάτων (NOTAM), κάνει έλεγχο ροής, δίνει χρόνους απογείωσης σε περιπτώσεις μεγάλης κυκλοφορίας βάζει περιορισμούς (πτήσεις ανά ώρα) όταν υπάρχει πρόβλημα στον εναέριο χώρο(πχ. άσκηση πολεμικής αεροπορίας).

Όλες οι χώρες ενημερώνουν για οποιαδήποτε αλλαγή ή διαφοροποίηση και το EUROCONTROL δεν επιτρέπει απογείωση χωρίς άδεια.

Το έργο του αυτόν τον τομέα είναι ιδιαίτερα σημαντικό και αφορά την ασφάλεια των πτήσεων και την μείωση των καθυστερήσεων.

Οι δραστηριότητες του όμως δεν περιορίζονται σ'αυτό το έργο.

Α) Πραγματοποιεί έρευνες, στατιστικές τα αποτελέσματα των οποίων αξιοποιούνται από όλα τα κράτη – μέλη.

Β) Λόγω της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας προσφέρει αξιόπιστη και έγκυρη μελετητική εργασία (πχ εγκατάσταση RADAR) χωρίς μεγάλο κόστος για τα κράτη – μέλη που το χρηματοδοτούν

Γ) Επί τόπου πιστοποίηση και τεχνική υποστήριξη σε περιπτώσεις εγκατάστασης νέας τεχνολογίας στο αεροδρόμιο ενός κράτους – μέλους

Δ) Δεδομένου του Ευρωπαϊκού χαρακτήρα του οργανισμού ,αμερόληπτου και υπερκρατικού , καθώς και της τεχνογνωσίας που διαθέτει, μπορεί να διαιτητεύσει σε τυχόν διαφωνίες τεχνικού χαρακτήρα .

6.5.2.Το Νέο σύστημα Εναερίου Κυκλοφορίας στην Ελλάδα

Η ανάγκη για εισαγωγή αυτοματισμού και χρήσεως δεδομένων RADAR στην παροχή εξυπηρετήσεων εναερίου κυκλοφορίας είχε ήδη διαπιστωθεί στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Στα τέλη της δεκαετίας με βάση επιχειρησιακό σχέδιο που εκπονήθηκε με τη βοήθεια του Διεθνούς Οργανισμού EUROCONTROL και ύστερα από σειρά κυβερνητικών αποφάσεων η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας διαμόρφωσε ένα πρόγραμμα Εκσυγχρονισμού του Συστήματος Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας (ΣΕΕΚ).

Η υλοποίηση του προγράμματος Εκσυγχρονισμού σημαίνει τη λειτουργία ενός νέου κέντρου ΕΕΚ με δύο τομείς ελέγχου περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας.

Η παροχή υπηρεσιών γίνεται μέσα σε ένα πολυσύνθετο και αυτοματοποιημένο περιβάλλον, που χρησιμοποιεί επεξεργασμένα δεδομένα ραντάρ και σχεδίων πτήσεως, σε πλήρη αντίθεση με το διαδικασιακό περιβάλλον που ίσχυε πριν.

Όλες οι θέσεις άσκησης ελέγχου είναι εξοπλισμένες με έγχρωμες υψηλής ευκρίνειας οθόνες για την απεικόνιση των δεδομένων.

Το Ελληνικό κράτος έχει επενδύσει το ποσό της τάξης των 600 εκ. ευρώ για την ανάπτυξη και την λειτουργία του νέου συστήματος.

Μέρος της χρηματοδότησης προήλθε μέσω δανειοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα, ποσά που θα υπερκαλυφθούν λόγω από την εισροή τελών υπέρπτωσης από την αύξηση εναερίου κυκλοφορίας.

Η παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας σημαίνει ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων, γεγονός που θα μειώσει ουσιαστικά το λειτουργικό κόστος των χρηστών με επακόλουθο την αύξηση της κυκλοφορίας που σημαίνει σημαντικά έσοδα για την χώρα λόγω των τελών υπέρπτωσης που καταβάλουν οι αεροπορικές εταιρείες.

Η λειτουργία του νέου συστήματος συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του Προγράμματος για την Ολοκλήρωση και Εναρμόνιση των Ευρωπαϊκών Συστημάτων ΕΕΚ (EATCHIP) .Για τους στόχους αυτούς η χώρα μας έχει δεσμευτεί στο πλαίσιο του ανάλογου σχεδίου Σύγκλισης.

Η χώρα μας όντας σημείο συνάντησης και διέλευσης πολυάριθμων διαδρόμων εναερίου κυκλοφορίας, συγχρόνως δε σύνδεσμος της Ευρώπης με δύο άλλες ηπείρους θα είναι σε θέση να συμβάλλει αποφασιστικά προς όφελος γενικότερα της Ε.Ε.

6.5.3. Εναέρια Ασφάλεια

Στο πεδίο της **εναέριας ασφάλειας** η συνεργασία και η αμοιβαία βοήθεια πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας (Κανονισμός⁹¹ 996/2010). Επιπλέον, μια οδηγία στοχεύει να εξασφαλίσει ότι κάθε διακοπή λειτουργίας, ελάττωμα, έλλειψη ή άλλη αντικανονική περίπτωση, η οποία επηρέασε ή μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της πτήσης και που δεν κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, αναφέρεται, συλλέγεται, αποθηκεύεται, προστατεύεται και διαδίδεται (Οδηγία⁹² 2003/42).

Μια οδηγία περιορίζει τη χρησιμοποίηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση των αεροπλάνων αναπτυσσομένων χωρών που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (Οδηγία⁹³ 2006/93, βλ. το τμήμα 16.3.6). Οι κοινοί κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας περιορίζουν την εκμετάλλευση στην ΕΕ αεροσκαφών αναπτυσσομένων χωρών που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (Κανονισμός⁹⁴ 216/2008). Η ευρωπαϊκή άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας αποβλέπει στην ενίσχυση των προτύπων ασφαλείας και στη βελτίωση της λειτουργίας του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (Οδηγία⁹⁵ 2006/23).

⁹¹ **32010R0996** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 295 της 12.11.2010, σ. 35 έως 50*

⁹² **32003L0042** Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, *EE L 167 της 4.7.2003, σ. 23 έως 36*

⁹³ **32006L0093** Οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988) (Κωδικοποιημένη έκδοση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 374 της 27.12.2006, σ. 1 έως 4*

⁹⁴ **32008R0216** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1 έως 49*

⁹⁵ **32006L0023** Οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 114 της 27.4.2006, σ. 22 έως 37*

Άλλα ευρωπαϊκά μέτρα στοχεύουν τόσο στην εναέρια ασφάλεια όσο και στην οργάνωση της αγοράς. Αυτή είναι η περίπτωση της εναρμόνισης των διοικητικών κανόνων και διαδικασιών στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας (Κανονισμός⁹⁶ 3922/91). Ένας κανονισμός για την ευθύνη των αερομεταφορέων ρύθμισε τα όρια της ευθύνης των σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης ενός επιβάτη και επέβαλε την ταχεία καταβολή ενός συγκεκριμένου ποσού στα θύματα ατυχήματος ή τους κληρονόμους τους (Κανονισμός⁹⁷ 2027/97).

Μετά τα τρομοκρατικά κτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, η ΕΕ θέσπισε κοινούς κανόνες ασφάλειας για την πρόληψη των παράνομων ενεργειών στην πολιτική αεροπορία [Κανονισμός⁹⁸ 300/2008]. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να υιοθετήσει ένα εθνικό πρόγραμμα για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και να ορίσει μια αρχή, η οποία να διαθέτει ειδικές και αποκλειστικές αρμοδιότητες για το συντονισμό και την παρακολούθηση της υλοποίησής του.

Μια δέσμη κοινών κανόνων για τη δημιουργία του «**ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού**» στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποσκοπεί στη βελτίωση και την ενίσχυση της ασφάλειας και στην αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε συνάρτηση με τη ροή της κυκλοφορίας και όχι σύμφωνα με τα εθνικά σύνορα, στην ενθάρρυνση παροχής υπηρεσιών διασυνοριακής αεροπλοΐας και στη διαμόρφωση πλαισίου για τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων. Η δέσμη του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» περιλαμβάνει ένα κανονισμό-πλαίσιο και τρεις εκτελεστικούς κανονισμούς.

Ο «κανονισμός-πλαίσιο» θεσπίζει ένα γενικό κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, που αποσκοπεί στη βελτίωση των προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, στη βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και στη μείωση των καθυστερήσεων (Κανονισμός⁹⁹ 549/2004).

Ο «κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών» καθορίζει κοινές απαιτήσεις για την ασφαλή και αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με ομοιογενή και λειτουργικό τρόπο σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση (Κανονισμός¹⁰⁰ 550/2004). Ο «κανονισμός για τον εναέριο χώρο» αποβλέπει στη καθιέρωση κοινών διαδικασιών σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης προκειμένου να διασφαλίζεται η

⁹⁶ **31991R3922** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, *EE L 373 της 31.12.1991, σ. 4 έως 8*

⁹⁷ **31997R2027** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, *EE L 285 της 17.10.1997, σ. 1 έως 3*

⁹⁸ **32008R0300** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72 έως 84*

⁹⁹ **32004R0549** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός-πλαίσιο") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 1 έως 9*

¹⁰⁰ **32004R0550** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10 έως 19*

αποτελεσματική και ασφαλής λειτουργία της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (Κανονισμός¹⁰¹ 551/2004).

Ο «κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα» στοχεύει στην επίτευξη διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, των συστατικών στοιχείων τους και των συναφών διαδικασιών του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας καθώς και στην εισαγωγή συμφωνημένων και έγκυρων αντιλήψεων λειτουργίας και τεχνολογιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (Κανονισμός¹⁰² 552/2004).

Τα μέτρα της δέσμης του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» επιβάλλουν μια ολοκληρωμένη και εναρμονισμένη διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, προϋποθέτοντας μια ευέλικτη και αποτελεσματική προσφορά υπηρεσιών από τους παρόχους υπηρεσιών, η οποία θα υπαγορεύεται από τη ζήτηση των χρηστών του εναέριου χώρου. Προϋποθέτουν, επομένως, μια λιγότερο αυστηρή ερμηνεία από τα κράτη της κυριαρχίας τους στον εναέριο χώρο επάνω από το έδαφός τους.

Η υλοποίηση των μέτρων αυτών επιβάλλει, εξάλλου, πέρα από την αυξημένη συμμετοχή των βιομηχανικών και κοινωνικών εταίρων, την παρέμβαση στην εκπόνηση κανόνων για τις τεχνικές αρμοδιότητες του **Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol)**, ανεξάρτητου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με το συντονισμό των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων της συμφόρησης και των κρίσιμων καταστάσεων της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.

Η προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης στον οργανισμό Eurocontrol, επιδιώκει την εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ των δύο οργανισμών και τη βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, αποτελεί μέρος της γενικότερης στρατηγικής για τη δημιουργία ενός ενιαίου ουρανού πάνω από την ενιαία αγορά [Απόφαση¹⁰³ 2004/636].

Μια συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης και κρατών των Βαλκανίων και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου στοχεύει στη δημιουργία **Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου (KEEX)**, βασιζόμενου στην ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, στην ελευθερία εγκατάστασης, σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού και σε κοινούς κανόνες, οι οποίοι αφορούν επίσης την ασφάλεια πτήσεων, την ασφάλεια εδάφους, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, όπως και κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα (Συμφωνία και απόφαση¹⁰⁴ 2006/682).

¹⁰¹ **32004R0551** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της επιτροπής, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 20 έως 25*

¹⁰² **32004R0552** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26 έως 42*

¹⁰³ **32004D0636** 2004/636/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υπογραφή από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα του πρωτοκόλλου προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας

EE L 304 της 30.9.2004, σ. 209 έως 209
EE L 304 της 30.9.2004, σ. 6 έως 6

¹⁰⁴ **42006D0682** 2006/682/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 9ης Ιουνίου 2006, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου (KEEX), *EE L 285 της 16.10.2006, σ. 1 έως 2*

7. ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ

Με τον Ν. 3534/2007 συστήθηκε η Αρχή Συντονισμού Πτήσεων¹⁰⁵, υπηρεσία με διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σήμερα Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, επιφορτισμένη, κυρίως, με το έργο του προγραμματιστή και συντονιστή όλων των αερολιμένων της χώρας και της κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες, σύμφωνα με τις επιταγές του Κανονισμού (ΕΟΚ) 95/93, όπως τροποποιήθηκε ήδη από τον Κανονισμό (ΕΚ) 793/2004.

«Νόμος 3534 Άρθρο 4 Αρμοδιότητες

1. Η Αρχή έχει τις εξής ιδίως αρμοδιότητες: α) Ασκήι καθήκοντα προγραμματιστή και συντονιστή όλων των αερολιμένων της χώρας, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/1993 του Συμβουλίου (L 14/1993)1. β) Γνωμοδοτεί επί θεμάτων αρμοδιότητας της. γ) Συλλέγει, επεξεργάζεται και αξιολογεί πληροφορίες που αφορούν την αποστολή της. δ) Συνεργάζεται για θέματα αρμοδιότητας της με τις αντίστοιχες αρχές, πρόσωπα, διεθνείς οργανισμούς και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. ε) Παρακολουθεί τη συμμόρφωση των πραγματοποιούμενων πτήσεων των αερομεταφορέων με τους χρόνους χρήσης που τους διατίθενται και κοινοποιεί εγγράφως τις διαπιστώσεις της στα αρμόδια όργανα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. στ) Δύναται να παρέχει και να λαμβάνει προς και από τρίτους σχετικά δεδομένα ή πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία, αναφορικά με τη χωρητικότητα των αεροδρομίων, καθώς και να εκπροσωπείται και να συμμετέχει σε σχετικές διαβουλεύσεις ή συνέδρια. ζ) Συλλέγει, επεξεργάζεται και αξιολογεί υπό τον όρο της εχεμύθειας και της προστασίας του επιχειρηματικού και άλλων απορρητών, καθώς και της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα αναγκαία για την εκπλήρωση της αποστολής της τεχνικά, οικονομικά, λογιστικά, εμπορικά και άλλα συναφή στοιχεία, που αφορούν τα πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητα στον τομέα των αερομεταφορών».

8. ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Ε.Κ.Α.Π.Α)

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι η υπεύθυνη αρχή για τον σχεδιασμό, ανάπτυξη, εφαρμογή, παρακολούθηση και διατήρηση του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α) και έχει την ευθύνη του συντονισμού όλων των ενεργειών των εμπλεκόμενων, στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, φορέων.

Τα παραπάνω υλοποιούνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Αερολιμένων της ΥΠΑ.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της Διεύθυνσης Ασφάλειας Αερολιμένων προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα και των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στην αλλοδαπή, εκπροσωπεί την Ελλάδα στις διάφορες συσκέψεις ασφαλείας αερομεταφορών στο εξωτερικό, συνεργάζεται με τους αλλοδαπούς φορείς ασφαλείας, κρατικούς και μη και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την από κοινού πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

8.1. Ιστορικά στοιχεία

Οι πρώτοι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών/χειραποσκευών στις πτήσεις από Ελληνικά αεροδρόμια εμφανίζονται, σε υποτυπώδη μορφή, μετά την Αραβοϊσραηλινή σύρραξη του

¹⁰⁵ Νόμος 3534 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 40 - 23.02.2007 στις 02.03.2007

«ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

1967, γεγονός που σηματοδότησε σειρά τρομοκρατικών επιθέσεων κατά α/φων και αεροπορικών εγκαταστάσεων από αραβικές επαναστατικές ομάδες εκείνης της εποχής (Μαύρος Σεπτέμβρης, Αλ Φατάχ), έκνομες ενέργειες που σημειώθηκαν σε διάφορες χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

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

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

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

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

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

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

8.2.Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας – Ε.Ε.

Σκοπός του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας¹⁰⁶ είναι να προστατεύει την ασφάλεια, κανονικότητα και αποτελεσματικότητα της πολιτικής αεροπορίας, καθορίζοντας διαδικασίες, πρακτικές και μέτρα για την αποτροπή και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών εναντίον της πολιτικής αεροπορίας, που διαπράττονται τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήσει.(ΦΕΚ τεύχος δεύτερο 19-1-2001,Αριθμ. Δ15/Α/57713/1039).

Δημιουργήθηκε από την ανάγκη ομαλής και ασφαλούς αεροπορικής διακίνησης προσώπων και αγαθών καθώς και την ανάγκη ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας των αεροπορικών εγκαταστάσεων και προστασίας των εργαζομένων και διακινούμενων σε αυτές προσώπων.

Οι διατάξεις του κανονισμού εφαρμόζονται σε όλους τους Ελληνικούς αερολιμένες στις πτήσεις αεροσκαφών Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και στις πτήσεις ξένων αεροπορικών εταιρειών κατά την εξυπηρέτησή τους στους Ελληνικούς αερολιμένες.

¹⁰⁶ Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ 38/19-1-2001, Τεύχος Δεύτερο

Σύντομα αναμένεται να δημοσιευθεί στην Ευρωπαϊκή Εφημερίδα ενιαίος Κανονισμός Ασφάλειας Πτήσεων σύμφωνα με τον οποίο πρόκειται να εναρμονιστούν όλα τα κράτη – μέλη.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- Προεδρικό διάταγμα¹⁰⁷ 120 (ΦΕΚ 121/16-6-07)
- Οδηγία¹⁰⁸ 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 2003.
- Κανονισμός¹⁰⁹ (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής της 12^{ης} Νοεμβρίου 2007.
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2007.
 - Κανονισμός (ΕΕ) 1254-2009
 - Κανονισμός (ΕΕ) 18-2010
 - Κανονισμός (ΕΕ) 185-2010
 - Κανονισμός (ΕΕ) 297-2010
 - Κανονισμός (ΕΕ) 334-2011
 - Κανονισμός (ΕΕ) 573-2010
 - Κανονισμός (ΕΕ) 72-2010
 - Κανονισμός (ΕΕ) 983-2010
 - Κανονισμός (ΕΚ) 300-2008
 - Κανονισμός (ΕΕ) 357-2010
 - Κανονισμός(ΕΕ) 358-2010
 - Κανονισμός(ΕΚ) 272-2009

9.ΕΘΝΙΚΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Η Ελλάδα, σε τήρηση των διεθνών διαδικασιών, προέβη χωρίς καθυστέρηση, στη γνωστοποίηση της νομοθεσίας περί του εθνικού εναερίου χώρου της.

Στο πλαίσιο αυτό, βάσει της σχετικής υποχρέωσης της Ελλάδας από το Παράρτημα "F" περί αεροναυτικών χαρτών της Σύμβασης των Παρισίων 1919 για την Εναέρια Κυκλοφορία, η Ελλάδα προέβη στη γνωστοποίηση προς την CINA (Commission Internationale de la Navigation Aérienne) (Διεθνής Επιτροπή Αεροναυτιλίας) χαρτών του εναερίου χώρου της, του καθορισμού αεροδιαδρόμων, καθώς και των σημείων transit στα βόρεια και ανατολικά σύνορά της. Οι χάρτες αυτοί αποτυπώνουν το εξωτερικό όριο του ελληνικού εναερίου χώρου στα 10 ναυτικά μίλια.

Με τη θέση σε ισχύ του Παραρτήματος 4 της Σύμβασης του Σικάγο 1944 που αφορά στους Αεροναυτικούς Χάρτες, οι πρώτοι αεροναυτικοί χάρτες του ICAO, που δημοσιεύθηκαν το 1949, είχαν ως βάση τους χάρτες της CINA. Στη δεύτερη δημοσίευσή

¹⁰⁷ Προεδρικό Διάταγμα 120 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 121 - 16.06.2006 στις 29.06.2006
«ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2003/42/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠ.ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠ.ΕΝΩΣΗΣ ΤΗΣ 13ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2003, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ».

¹⁰⁸ 32003L0042 Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13^{ης} 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23 έως 36

¹⁰⁹ 32007R1321 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία που ανταλλάσσονται βάσει της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3 έως 4

τους το 1955, νέοι αεροναυτικοί χάρτες συμπεριελήφθησαν, τους οποίους η Ελλάδα δημοσίευσε με σαφή περιγραφή των εξωτερικών ορίων του εθνικού εναερίου χώρου στα 10 ν.μ. Υπογραμμίζεται σχετικά, ότι οι αντίστοιχοι τουρκικοί αεροναυτικοί χάρτες συμπεριλαμβάνουν επίσης τα εξωτερικά όρια του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου στα 10 ν.μ.

Σημειώνεται ότι κατά τις Περιοχικές Συνδιασκέψεις των Παρισίων (1952) και της Γενεύης (1958) για την Πολιτική Αεροπορία, καθορίστηκαν τα όρια του FIR Αθηνών, με βάση τα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εναερίου χώρου. Ακόμη, στα πρακτικά της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1958 γίνεται σαφής αναφορά στους ελληνικούς αεροναυτικούς χάρτες, που κοινοποιήθηκαν στον ICAO το 1955 και απεικονίζουν τα όρια του ελληνικού εναερίου χώρου στα 10 ν.μ. Η Τουρκία συμμετείχε σε αυτές τις Περιοχικές Συνδιασκέψεις χωρίς να υποβάλει ενστάσεις όσον αφορά το εύρος των 10 ν.μ. του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου. Στις Συνδιασκέψεις αυτές εγκρίθηκε και ο σχετικός χάρτης του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας.

Εκ νέου επίσημη γνωστοποίηση του ορίου των 10 ν.μ., όπως ορίζεται με το Προεδρικό Διάταγμα του 1931, περιελήφθη στο εθνικό Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, το οποίο εκδόθηκε, σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο, από τις αρμόδιες Αρχές για την Πολιτική Αεροπορία (AIP Greece, vol. I, RAC 0-1.2.1).

Η κυριαρχία της Ελλάδας στον αέρα ασκείται εντός 10 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της (δυνάμει του Διατάγματος της 6ης Σεπτεμβρίου 1931, σε συνδυασμό με τους νόμους 5017/1931¹¹⁰, 230/1936 και 1815/1988). Η Ελλάδα, ως κυρίαρχο κράτος, επέλεξε, εντός του εύρους των 10 ν.μ. των χωρικών της υδάτων που όρισε το 1931, να ασκεί κυριαρχία στον αέρα μέχρι το όριο αυτό, ενώ στη θάλασσα να ασκεί κυριαρχία μέχρι τα 6 ν.μ. (Ν. 230/1936 και Ν.Δ. 187/1973).

Η Τουρκία αμφισβητεί και παραβιάζει τον εθνικό εναέριο χώρο της Ελλάδας από τα 6 έως τα 10 ν.μ. με το επιχείρημα ότι δεν ταυτίζονται τα όρια της κυριαρχίας της στον αέρα και στη θάλασσα. Η Τουρκία όμως, παραβιάζει συνεχώς τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο και κάτω από 6 ν.μ. με στρατιωτικά αεροσκάφη, συχνότατα οπλισμένα, τα οποία πραγματοποιούν προκλητικές πτήσεις εντός του ελληνικού εναερίου χώρου, συμπεριλαμβανομένων και πτήσεων σε χαμηλό ύψος ακόμα και υπεράνω κατοικημένων νησιών.

Η συμπεριφορά αυτή της Τουρκίας, πέραν της κατάφωρης παραβίασης της ελληνικής κυριαρχίας και του ως εκ τούτου ενδεχομένου πρόκλησης θερμού επεισοδίου, δημιουργεί κινδύνους και για την πολιτική αεροπορία.

Ο ισχυρισμός της Τουρκίας περί αντιθέσεως του εύρους του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου προς το διεθνές δίκαιο είναι αβάσιμος για τους εξής λόγους:

α) δεδομένου ότι ο «δικαιούμενος το μείζον, δικαιούται και το έλασσον», η άσκηση κυριαρχίας στον εναέριο χώρο μέχρι τα 10 ν.μ. είναι απολύτως νόμιμη, αφού δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ. που ορίζει το δίκαιο της θάλασσας ως ανώτατο όριο του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εθνικού εναερίου χώρου,

β) η Ελλάδα έχει προβεί στη γνωστοποίηση της ανωτέρω νομοθεσίας,

γ) η Τουρκία, επί 44 χρόνια, ήτοι από το 1931 που προσδιορίστηκε το εύρος των χωρικών υδάτων στα 10 ν.μ. μέχρι το 1975 αποδεχόταν το εύρος των 10 ν.μ. του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου χωρίς ουδεμία διαμαρτυρία ή αμφισβήτηση, γεγονός που θεμελιώνει κατά το διεθνές δίκαιο σιωπηρή αποδοχή,

¹¹⁰ Νόμος 5017

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 158 - 13.06.1931
«ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

δ) η επίκληση από την Τουρκία της μη ταύτισης των ορίων της κυριαρχίας στον αέρα και τη θάλασσα είναι προσχηματική. Και τούτο, διότι η Τουρκία απειλεί με πόλεμο την Ελλάδα σε περίπτωση που η τελευταία επεκτείνει την κυριαρχία της στη θάλασσα.

ε) Τέλος, το καθεστώς των 10 ν.μ. είναι σε ισχύ από το 1931, όταν εκδόθηκε το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα και εφαρμόστηκε ομοίομορφα, χωρίς οποιαδήποτε διαμαρτυρία όσον αφορά στη νομική του βάση.

Τα ανωτέρω καθιστούν το εύρος του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου των 10 ν.μ. αντιτάξιμο έναντι της διεθνούς κοινότητας.

10. ΥΠΑ (ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ)

10.1. Αποστολή και έργο της ΥΠΑ

Στη χώρα μας η πρώτη διοικητική δραστηριότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας αναπτύσσεται από το έτος 1924 όταν το τότε Υπουργείο ΤΤΤ συνήψε τη πρώτη διμερή Αεροπορική Συμφωνία.

Η πρώτη οργανωμένη Υπηρεσία ιδρύεται το έτος 1926, το δε έτος 1929 συστήνεται στο Υπουργείο Ναυτικών, η Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Ναυτικών Αερολιμένων. Για σοβαρή όμως οργανωτική προσπάθεια μπορούμε να μιλάμε από το έτος 1931 όταν δημοσιεύονται οι Ν.5017/31¹¹¹ και 5100/31¹¹² περί Οργανώσεως Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Σύμφωνα με τον τελευταίο έχουμε:

- α) την Κεντρική Υπηρεσία που αποτελείται από μία Δ/ση
- β) την Εξωτερική Υπηρεσία που περιλαμβάνει τους Κρατικούς Αερολιμένες, τα Δημοτικά και Κοινοτικά Αεροδρόμια, και
- γ) την Υπηρεσία Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών.

Κατά τα έτη 1946-1948 επιχειρείται ουσιαστική αναμόρφωση και διαμορφώνεται νέο οργανωτικό σχήμα Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η οποία υπάγεται στον αρχηγό ΓΕΑ και διαρθρώνεται σε επίπεδο Γενικής Δ/σης (Α.Ν. 970/46, Β.Δ. 615/46, Ν.Δ.634/48).

Το έτος 1952 με Β.Δ. η Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μεταφέρεται από το Υπουργείο Αεροπορίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, σαν ίδια Γενική Δ/ση αυτού και ονομάζεται Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Με βάση το ανωτέρω Διάταγμα λειτουργεί έως το έτος 1960, οπότε δημοσιεύεται το Β.Δ. 865/60 περί Οργανισμού της ΥΠΑ», το οποίο αποτελεί και τον πρώτο πληρέστερο Οργανισμό από την υπαγωγή της στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Ο συγκεκριμένος οργανισμός προβλέπει τη διάρθρωση της Υπηρεσίας σε δύο οργανωτικά επίπεδα – Κεντρική Υπηρεσία και Περιφερειακές Υπηρεσίες (δομή που διατηρείται μέχρι σήμερα) - καθώς και τη σύνθεση των Οργανικών Μονάδων.

Στη συνέχεια με νεώτερες οργανωτικές προσπάθειες επιδιώκεται ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός της Υπηρεσίας (Ν.Δ.4195/61, Ν.4464/65, Ν.Δ.169/69). Προς εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας και αποδοτικότητας εκδίδεται το Ν.Δ.714/70, το οποίο προβλέπει δύο ξεχωριστούς φορείς:

¹¹¹ Νόμος 5017

Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 158 - 13.06.1931
«ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

¹¹² Νόμος 5100 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 193 - 11.07.1931

«ΠΕΡΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

- α) τη Δ/ση Εναερίων Μεταφορών (ΔΕΜ) του Υπουργείου Συγκοινωνιών, αρμόδια για θέματα πολιτικής, σχεδιασμού και εποπτείας, και
β) την ΥΠΑ, υπό μορφήν αυτοτελούς και ανεξάρτητης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ.714/70, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.1340/83¹¹³, Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, υπάγεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικείται από το Διοικητή και τον Υποδιοικητή της.

Με το Νόμο¹¹⁴ 2338/95 Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα ΣΠΑΤΑ, ίδρυση της εταιρείας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 202Α), αυξήθηκε ο αριθμός των Υποδιοικητών σε τρεις (3).

Η ΥΠΑ ιδρύθηκε το 1931 και αποτελεί σήμερα τον σημαντικότερο φορέα ελέγχου του συστήματος των αερομεταφορών στην χώρα μας .

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

Αποστολή της είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά. Έργο της είναι η εξυπηρέτηση και ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και στο εξωτερικό.

Μεριμνά για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς. Μέριμνα για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση και λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων, καθώς και την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών. Εκπόνηση και παρακολούθηση της εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών.

Ο έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών και των πληρωμάτων Πολιτικής Αεροπορίας και χορήγηση των σχετικών πτυχίων και αδειών, η ίδρυση και λειτουργία των αερολιμένων της χώρας και διαρκή μέριμνα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό είναι δικό της έργο. Η διαμόρφωση της νομοθεσίας επί των αερομεταφορών. Φροντίδα για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, της ιδιωτικής αεροπορίας και του αεραθλητισμού.

Φροντίδα για την εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων σε ανταπόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς αεροσκάφη και επιβατικό κοινό, καθώς και για την εξασφάλιση διοικητικό-οικονομική υποστήριξης των υπηρεσιών της.

Κανονιστικές αρμοδιότητες, Εποπτεία & Έλεγχοι-Πιστοποιήσεις

- Αεροναυτιλία
- Εναέρια Κυκλοφορία
- Τηλεπικοινωνίες
- Υποστήριξη συστημάτων Αεροναυτιλίας
- Εκμετάλλευση & Υποστήριξη Αερολιμένων
- Κατασκευές - Έργα

¹¹³ Νόμος 1340 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35 - 18.03.1983

«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ Ν.Δ. 714/1970 «ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ».

¹¹⁴ Νόμος 2338 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 202 - 14.09.1995

«ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΣΠΑΤΑ ΙΔΡΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.»

- Στατιστικά στοιχεία
- Προσωπικό

Η Ελλάδα διαθέτει έναν δυσανάλογα μεγάλο αριθμό αεροδρομίων (40) σε σχέση με το μέγεθος της και σε σύγκριση με όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Η γεωγραφική της θέση την καθιστά κόμβο για πτήσεις και από την Μ. Ανατολή γιαυτό και έχει αναπτυχθεί ένα πολύπλοκο και σύγχρονο σύστημα διασφάλισης των υπερπτήσεων από τον ελληνικό εναέριο χώρο.

Η αποστολή της είναι:

1. Η οργάνωση, η ανάπτυξη και η διαμόρφωση πολιτικής για τις αερομεταφορές σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.
2. Η διασφάλιση όλων των απαραίτητων υποδομών και εγκαταστάσεων για την ασφαλή μεταφορά αεροπορικής κίνησης (επιβατών – φορτίου – ταχυδρομείου)
3. Η συμβολή της στην αύξηση του τουρισμού
4. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας διαδραματίζει σημαντικό και πολυδιάστατο ρόλο στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και κοινωνικής ζωής του τόπου, με την ποικιλομορφία των αρμοδιοτήτων που ασκεί

Το έργο της ΥΠΑ είναι :

- Συνεχής συντονισμός και συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς που είναι μέλος όπως:
 - Το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)
 - Την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC)
 - Τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL).
 - Τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA)
 - Τις Συνδυασμένες Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας (JAA)
 - Το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων (ACI)
 - Το Διεθνή Σύνδεσμο Αερομεταφορέων (IATA)
- Συμμετοχή σε Ευρωπαϊκές Επιτροπές όπως προβλέπεται σε σχετικούς Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς.
- Διευκολύνει την ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας, καθώς και των πτήσεων του εξωτερικού.
- Μεριμνά για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου
- Ασκεί τον έλεγχο της; Εναέριας κυκλοφορίας.
- Εγκαθιστά και λειτουργεί αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και ραδιοβοηθήματα.
- Παρέχει αεροναυτικές πληροφορίες.
- Εκπονεί και παρακολουθεί την εφαρμογή τυποποιημένων προτύπων και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών.
- Ελέγχει την καταλληλότητα των αεροσκαφών και των πληρωμάτων της Πολιτικής Αεροπορίας
- Χορηγεί τα πτυχία και τις άδειες.
- Μεριμνά για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό, την διοίκηση και την λειτουργία των αερολιμένων, αλλά και των ελικοδρομίων της χώρας.
- Εφαρμογή της υφιστάμενης Κοινοτικής Νομοθεσίας και συνεχής παρακολούθηση των εξελίξεων στην Ε.Ε. στον τομέα Πολιτικής Αεροπορίας. Διαμορφώνει την εθνική νομοθεσία για τις αερομεταφορές.

- Ανάπτυξη, σχεδιασμός και εποπτεία του συστήματος ασφάλειας των αερομεταφορών (Security)
- Φροντίζει για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, της ιδιωτικής αεροπορίας και του αεραθλητισμού.
- Εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις για την εκπαίδευση, την επιμόρφωση και την σταδιοδρομία του προσωπικού που απαιτείται για την υποστήριξη του λειτουργικού της έργου.
- Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εκδίδει κατ'έτος το δελτίο Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης, το οποίο διατίθεται από το τμήμα Στατιστικής (Δ10/Γ).

10.2.Οργάνωση της Υπηρεσίας

Ο Οργανισμός που διέπει την ΥΠΑ προβλέπει τη διάρθρωση της Υπηρεσίας σε δύο οργανωτικά επίπεδα – Κεντρική Υπηρεσία και Περιφερειακές Υπηρεσίες που είναι κυρίως οι 40 κρατικοί αερολιμένες της χώρας. Διοικείται από Διοικητή και δυο Υποδιοικητές που εδρεύουν στην Αθήνα.

Α.Η κεντρική Υπηρεσία περιλαμβάνει επτά διευθύνσεις με ανάλογο αντικείμενο, τις εξής:

- Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών
- Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας
- Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης
- Διεύθυνση Επιθεώρησης(Δ12)
- Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων (Δ13)
- Διεύθυνση Ασφάλειας Αερολιμένων (Δ15)
- Τμήμα Εκσυγχρονισμού Συστήματος Εναέριας Κυκλοφορίας

Β. Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες που είναι κυρίως οι 40 κρατικοί αερολιμένες της χώρας, διακρίνονται:

- Κρατικοί αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών
- Κρατικοί αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών
- Δημοτικοί αερολιμένες
- Υπηρεσία ελέγχου περιοχής

10.3.Προσωπικό

Η ΥΠΑ δεν είναι μόνο τα προγράμματα και οι υπηρεσίες της αλλά κυρίως οι υπάλληλοι που επανδρώνουν τις διευθύνσεις της. Το ανθρώπινο δυναμικό υπερβαίνει τους 3000 εργαζομένους που διακρίνονται για την εξειδίκευση, την εμπειρία και την άρτια επιστημονική κατάρτιση.

Έργο της Διοίκησης και των εργαζομένων της ΥΠΑ είναι η οργάνωση ασφαλών αερομεταφορών και η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση προβλημάτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες τους.

Τα προβλήματα μπορεί να είναι διοικητικής, οικονομικής ή τεχνικής φύσεως, δεδομένου ότι στην ΥΠΑ απασχολούνται άτομα που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων.

Η ΥΠΑ ενδεχομένως να είναι μια από τις ελάχιστες Υπηρεσιακές που συγκεντρώνει τέτοια πληθώρα ειδικοτήτων και αρμοδιοτήτων και μια από τις ελάχιστες Υπηρεσίες με ποσοστό πτυχιούχων της τάξης του 50%.

Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας υπηρετούν περίπου 2671 υπάλληλοι οι οποίοι κατανέμονται στους κατωτέρω κλάδους:

1. Κλάδοι Κατηγορίας Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης

- α) Κλάδος Αερολιμενικών (ΠΕ1)
- β) Κλάδος Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΠΕ2)
- γ) Κλάδος Τηλεπικοινωνιακών (ΠΕ3)
- δ) Κλάδος Ηλεκτρονικών (ΠΕ4)
- ε) Κλάδος Οικονομικών (ΠΕ5)
- στ) Κλάδος Μηχανικών Αεροναυπηγών (ΠΕ6)
- ζ) Κλάδος Πολιτικών Μηχανικών (ΠΕ7)
- η) Κλάδος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών (ΠΕ8)
- θ) Κλάδος Μηχανολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών (ΠΕ9)
- ι) Κλάδος Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών (ΠΕ10)
- ια) Κλάδος Ιατρών Υγειονολόγων (ΠΕ11)
- ιβ) Κλάδος Βιβλιοθηκονόμων (ΠΕ16)

2. Κλάδοι Κατηγορίας Τεχνολογικής Εκπαίδευσης

- α) Κλάδος Τηλεπικοινωνιακών (ΤΕ3)
- β) Κλάδος Ηλεκτρονικών (ΤΕ4)
- γ) Κλάδος Τεχνολογικών Εφαρμογών (ΤΕ5)
- ε) Κλάδος Διοικητικός Λογιστικός (ΤΕ7)
- στ) Κλάδος Βιβλιοθηκονόμων (ΤΕ16)

3. Κλάδοι Κατηγορίας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης

- α) Κλάδος Διοικητικός Λογιστικός (ΔΕ4)
- β) Κλάδος Παροχής Πληροφοριών- Μεταφραστών (ΔΕ5)
- γ) Κλάδος Δακτυλογράφων Στενογράφων (ΔΕ6)
- δ) Κλάδος Τεχνικός (ΔΕ7)
- ε) Κλάδος Εργοδηγών (ΔΕ8 προσωρινός)
- στ) Κλάδος Προσωπικού Ηλεκτρονικών Υπολογιστών (ΔΕ9)
- ζ) Κλάδος Τυπογραφίας (ΔΕ10)
- η) Κλάδος Τηλεφωνητών (ΔΕ11)
- θ) Κλάδος Κηπουρικής Ανθοκομίας (ΔΕ12)
- ι) Κλάδος Βιβλιοθηκάρων (ΔΕ13)

4. Κλάδοι Κατηγορίας Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης

- α) Κλάδος Βοηθητικού Προσωπικού (ΥΕ1)
- β) Κλάδος Προσωπικού Καθαριότητας (ΥΕ2)
- γ) Κλάδος Εργατών (ΥΕ3)
- δ) Κλάδος Φυλάκων Νυκτοφυλάκων (ΥΕ4)

10.4.Εκπαίδευση

Η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας ιδρύθηκε το 1970 και έχει ως αποστολή την παροχή θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης επί θεμάτων Πολιτικής Αεροπορίας, στο

προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σε άλλα πρόσωπα μη ανήκοντα στο προσωπικό της Υ.Π.Α., σε αλλοδαπούς σπουδαστές στα πλαίσια διακρατικών συμφωνιών. Διενεργεί εξετάσεις και χορηγεί κάθε είδος πτυχίου και αδείας Πολιτικής Αεροπορίας.

Το προσωπικό όλων των ειδικοτήτων επιμορφώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα στην Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας η οποία παρακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις διεθνείς εξελίξεις.

10.5. Πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων της χώρας

Με βάση την ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση της περιοχής της Ελλάδας σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, την εξέλιξη της ζήτησης για αερομεταφορικό έργο αλλά και τις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια στην ευρύτερη περιοχή, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με σκοπό την ανάπτυξη των αεροδρομίων στα πλαίσια ενός ορθολογικού προγράμματος εκπόνησε το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αερολιμένων της χώρας .

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αερολιμένων της χώρας συνολικού προϋπολογισμού άνω των 1,1 δις ευρώ. Βρίσκεται στη φάση της υλοποίησης. Από το 1996 – 2007 έγιναν έργα και παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας που αναβάθμισαν τις παρερχόμενες υπηρεσίες τόσο προς το επιβατικό κοινό όσο και στις αεροπορικές εταιρείες.

Ήδη έχουν σε μεγάλο βαθμό ολοκληρωθεί και αποδόθηκαν σε χρήση σημαντικά έργα λειτουργικής, μορφολογικής και τεχνολογικής αναβάθμισης σε μια σειρά περιφερειακών αεροδρομίων (Κέρκυρας, Χανίων, Ηρακλείου, Ρόδου, Σαντορίνης, Μυκόνου)που τα καθιστά σύγχρονα και ανταγωνιστικά.

Τα έργα αφορούν υποδομή, τεχνολογικού εκσυγχρονισμού, έργα συντήρησης και βελτίωσης ασφαλείας, βελτιώσεις των κτιρίων και των βοηθητικών εγκαταστάσεων. Η αναβάθμιση αφορά έργα υποδομής, τεχνολογικού εκσυγχρονισμού, έργα συντήρησης και βελτίωσης ασφαλείας, βελτιώσεις των κτιρίων και των βοηθητικών εγκαταστάσεων .

Τα βασικά κριτήρια που λαμβάνονται υπόψιν στον σχεδιασμό των επεμβάσεων και οι επιδιωκόμενοι στόχοι είναι αφενός η δημιουργία συνθηκών ασφαλείας εδάφους και αέρος και αφετέρου η λειτουργικότητα και αισθητική των αεροσταθμών ώστε να παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Εγκαθίστανται σύγχρονα συστήματα μεταφοράς και ελέγχου αποσκευών, οπτικών αγγελιών κλιματισμού, δημιουργούνται ειδικοί χώροι για μητέρες με βρέφη και γίνονται οι ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Οι απαιτούμενες δαπάνες για την ανάπτυξη των αεροδρομίων όπως αυτές έχουν περιληφθεί στο πρόγραμμα της ΥΠΑ και όπως εξειδικεύονται κάθε φορά, μπορούν να καλυφθούν σχεδόν στο σύνολό τους από τους θεσμοθετημένους πόρους για τον σκοπό αυτό (κυρίως το τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων) και γενικά από τα έσοδα που πραγματοποιούνται από το σύνολο των δραστηριοτήτων των αεροδρομίων. Επίσης τμήμα των έργων υλοποιήθηκε με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, καθώς επίσης μέρος είχε ενταχθεί στο Γ'ΚΠΣ και ΕΣΠΑ.

10.6.Οικονομικά οφέλη

Είναι αυτονόητο ότι η ανάπτυξη νέων σύγχρονων αεροδρομίων της Ελλάδας ουσιαστικά ενισχύει το ρόλο της στην Ε.Ε. Οι επιπτώσεις θα είναι θετικές σε όλο το φάσμα

της οικονομικής ζωής , στο Εμπόριο, την Βιομηχανία, τον Τουρισμό, τις Υπηρεσίες γενικά και την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη για την Ελληνικά Οικονομία σε γενικές γραμμές μπορούν να προέλθουν από:

- Εισροή συναλλάγματος από την αύξηση των επισκεπτών στην περιοχή
- Τις εξυπηρετήσεις αεροσκαφών και επιβατών (Handling, καταστήματα κλπ.)
- Την δημιουργία κατά την φάση της κατασκευής αλλά και στη συνέχεια νέων θέσεων εργασίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη για την Εθνική Οικονομία.
- Την εξοικονόμηση χρόνου και άλλων δαπανών των επιβατών και αεροσκαφών λόγω της αξιόπιστης λειτουργίας του συστήματος.

10.7.N.3913/17-2-2011 «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και άλλες διατάξεις¹¹⁵»

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης στην οποία συμμετείχαν φορείς αλλά και πολίτες, συνέταξε σχέδιο νόμου με το οποίο:

- Αναδιαρθρώνεται και αναβαθμίζεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), η οποία εναρμονίζεται με τους Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», συστήνεται φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς που επιβάλλουν αυξημένες απαιτήσεις για την ασφάλεια, την εξειδίκευση, την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- Θεσπίζονται διατάξεις για σύγχρονο νομικό πλαίσιο αξιοποίησης, ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των κρατικών αεροδρομίων, με τη δυνατότητα ίδρυσης ανωνύμων εταιρειών, των οποίων το σύνολο των μετοχών ανήκει στο ελληνικό δημόσιο. Οι εταιρείες αυτές θα αναλάβουν, είτε οι ίδιες είτε μέσω των θυγατρικών τους, τη διοίκηση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση κρατικών αεροδρομίων. Παράλληλα, με κοινές αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών μπορούν να παραχωρείται, κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας και με συμβάσεις παραχώρησης, σε ιδιωτικές εταιρείες η οργάνωση και λειτουργία των αεροδρομίων.
- Απελευθερώνεται η αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling) σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες, με την κατάργηση του μονοπωλίου που ισχύει στα τριάντα τέσσερα (34) περιφερειακά αεροδρόμια και ρυθμίζεται το περιεχόμενο των Βασικών και των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης που εφαρμόζονται στους ελληνικούς αερολιμένες.
- Συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων, προκειμένου να επιτευχθούν οι διαδικασίες ανάπτυξης και αξιοποίησης των κρατικών αεροδρομίων και η ίδρυση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας (υδατοδρόμια).
- Ρυθμίζονται ζητήματα ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με το νέο νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμοί 300/2008¹¹⁶ και 185/2010¹¹⁷) και τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής

¹¹⁵ **Νόμος 3913 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 18 - 17.02.2011 στις 18.02.2011**
«ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» .

¹¹⁶ **32008R0300** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ),
ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72 έως 84

- Αεροπορίας (ICAO). Προβλέπεται ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του νέου Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ).
- Λαμβάνεται μέριμνα προκειμένου να αποφευχθεί η μεταφορά του συνόλου του προσωπικού –Ιπτάμενοι Χειριστές και Μηχανικοί-από τις εταιρείες «Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.», «Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες Α.Ε.» και «Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε.» στην ΥΠΑ, καθώς θα προκαλέσει προβλήματα στη λειτουργία της λόγω αδυναμίας ένταξής τους.
 - Αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της χρηματοδότησης της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων¹¹⁸, η οποία συστήθηκε με το ν. 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40), με τον καθορισμό του ύψους, των υποχρεωών καταβολής και της διαδικασίας είσπραξης ανταποδοτικών τελών.

¹¹⁷ **32010R0185** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 185/2010 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 2010, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *ΕΕ L 55 της 5.3.2010, σ. 1 έως 55*

¹¹⁸ **Νόμος 3534 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 40 - 23.02.2007 στις 02.03.2007**
«ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

11. Συμπεράσματα

Οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ολοκλήρωση και συνάφεια της Ευρώπης, με ιδιαίτερη έμφαση στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών και κεντρικών περιοχών της. Επίσης, συνεισφέρουν στην σύσφιξη των σχέσεων της Ευρωπαϊκής ένωσης με τα λοιπά κράτη.

Προς την κατεύθυνση αυτή κατά την εικοσαετία 1981 – 2002 έγιναν σημαντικές θεσμικές αλλαγές οι οποίες διαμόρφωσαν ένα νέο τοπίο στην αεροπορική κίνηση (επιβάτες – φορτίο – ταχυδρομείο), εναρμονίζοντας με κανονισμούς τους όρους και εξασφαλίζοντας περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού αλλά και συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη – μέλη με σκοπό την ασφαλέστερη, ταχύτερη και αποτελεσματικότερη σύνδεση μεταξύ τους αλλά και με τρίτες χώρες.

Μετά την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1997) ο τομέας αναπτύχθηκε όπως ποτέ πριν, πράγμα που συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ο αριθμός των διαδρομών αυξήθηκε κατά περισσότερο από 60% και τώρα περισσότερες πόλεις εξυπηρετούνται, ιδιαίτερα στις απομονωμένες περιοχές. Η εμφάνιση νέων ανταγωνιστών έχει επιφέρει μειώσεις τιμών σε πολλές διαδρομές, πράγμα που επιτρέπει σε περισσότερους Ευρωπαίους να ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Το Ελληνικό κράτος με φορέα την Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας εναρμονίζει τη νομοθεσία του σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. και παράλληλα με το πρόγραμμα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων της χώρας δημιουργεί τις κατάλληλες υποδομές που εξασφαλίζουν την καλλίτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, την μείωση των καθυστερήσεων και πάνω απ' όλα την ασφάλεια των πτήσεων.

Η προσφορά της ΥΠΑ δεν εξαντλείται στην παροχή υπηρεσιών προς τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες, αλλά με την δραστηριότητα της ευεργετεί με σημαντικά ποσά την εθνική οικονομία. Τα ποσά αυτά προέρχονται από τα τέλη χρήσης των αεροδρομίων, τα τέλη στάθμευσης αεροσκαφών, τα τέλη υπερπτισης και οι φόροι των αεροπορικών εισιτηρίων.

Χάρη στην ασφαλή μετακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων και στην άρτια λειτουργία των 40 αεροδρομίων της χώρας οι τομείς του τουρισμού και του εμπορίου μπορούν να αναπτύσσονται και να επεκτείνονται με ασφάλεια.

Τα προγράμματα που καταρτίζονται από την Διοίκηση της ΥΠΑ και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με τρόπο επιστημονικό και γνώμονα την προώθηση της ελληνικής οικονομίας, δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της Υπηρεσίας και την επακόλουθη μεγιστοποίηση των κερδών για την οικονομία, τον τουρισμό και το εμπόριο.

Η ευελιξία και τα πρωτοποριακά προγράμματα επέτρεψαν στην ΥΠΑ να εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο ανταγωνιστικό φορέα, με την αποστολή την οργάνωση, την ανάπτυξη και τον έλεγχο των αερομεταφορών της χώρας και την εισήγηση για την αδιαμόρφωτη της πολιτικής για τις αερομεταφορές.

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό της ΥΠΑ, μελλοντικοί στόχοι της είναι η συνεχής ανάπτυξη και ο σχεδιασμός νέων υποδομών για την ολοκλήρωση της υποδομής στο σύνολο των 40 αεροδρομίων της χώρας, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν ελκυστικές συνθήκες για τον τουρισμό.

Η αδιάλειπτη παραγωγική και δυναμική παρουσία στους ευρωπαϊκούς και παγκόσμιους οργανισμούς με στόχο την διαρκή ενσωμάτωση εμπειρίας και την εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου στην κατεύθυνση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Η επέκταση και η διαρκής αναβάθμιση των υποδομών αεροναυτιλίας και εναέριας κυκλοφορίας με βασικό στόχο την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων και της παροχής υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης των αεροσκαφών.

Η παροχή ενός ολοκληρωμένου και ασφαλούς περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των αερομεταφορών και την ασφαλή διακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων.

12. Βιβλιογραφία

ΠΗΓΕΣ

1. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ Ε.Ε.

ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ Ε.Ε.
ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ EASA
ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ECAC

- **DOC 8973 SECURITY MANUAL FOR SAFEGUARDING CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**
- **ECAC (DOC 30)**
- **31987L0601** Οδηγία 87/601/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών, *EE L 374 της 31.12.1987, σ. 12 έως 18*
- **31990R2342** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 1 έως 7*
- **31990R2343** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 8 έως 14*
- **31990R2344** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2344/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 15 έως 16*
- **31992R2407** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 1 έως 7*
- **31992R2408** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 8 έως 14*
- **31992R2409** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, *EE L 240 της 24.8.1992, σ. 15 έως 17*
- **32002R0889** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 140 της 30.5.2002, σ. 2-5*
- **32001D0539** 2001/539/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ), *EE L 194 της 18.7.2001, σ. 38 έως 38*

- **31997R2027** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, *EE L 285 της 17.10.1997, σ. 1 έως 3*
- **31990R2726** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2726/90 του Συμβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1990 περί κοινοτικής διαμετακόμισης, *EE L 262 της 26.9.1990, σ. 1 έως 10*
- **31990R2342** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, *EE L 217 της 11.8.1990, σ. 1 έως 7*
- **31999D0307** 1999/307/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 1ης Μαΐου 1999, περί καθορισμού των λεπτομερών διατάξεων για την ενσωμάτωση της Γραμματείας Σένγκεν στη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου, *EE L 119 της 7.5.1999, σ. 49-52*
- **31999D0435** 1999/435/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1999, για τον ορισμό του κεκτημένου του Σένγκεν, προκειμένου να προσδιοριστεί, δυνάμει των οικείων διατάξεων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η νομική βάση για κάθε μία από τις διατάξεις ή αποφάσεις που συνιστούν το κεκτημένο του Σένγκεν, *EE L 176 της 10.7.1999, σ. 1-16*
- **31999D0436** 1999/436/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1999, για τον καθορισμό, δυνάμει των οικείων διατάξεων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της νομικής βάσης για κάθε διάταξη ή απόφαση που συνιστά το κεκτημένο του Σένγκεν, *EE L 176 της 10.7.1999, σ. 17 έως 30*
- **32006R0562** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν), *EE L 105 της 13.4.2006, σ. 1 έως 32*
- **32004R0261** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της Επιτροπής, *EE L 46 της 17.2.2004, σ. 1 έως 8*
- **32008R0008** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 8/2008 της Επιτροπής, της 11ης **Δεκεμβρίου 2007**, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 10 της 12.1.2008, σ. 1 -206*
- **32008R0300** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) *EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72 έως 84*
- **32008R0216** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1 έως 49*

- **32005R2111** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005 , για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 344 της 27.12.2005, σ. 15 έως 22*
- **32006R0474** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006 , για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 84 της 23.3.2006, σ. 14 έως 28 ,
EE L 330M της 9.12.2008, σ. 281 έως 295*
- **31993R0095** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες,
EE L 14 της 22.1.1993, σ. 1 έως 6
- **31996L0067** Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, *EE L 272 της 25.10.1996, σ. 36 έως 45*
- **32003R0437** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, *EE L 66 της 11.3.2003, σ. 1 έως 8*
- **32009R0487** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 487/2009 του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2009 , για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (Κωδικοποιημένη έκδοση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 148 της 11.6.2009, σ. 1 έως 4*
- **31993R1617** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 της Επιτροπής της 25ης Ιουνίου 1993 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες,
EE L 155 της 26.6.1993, σ. 18 έως 22
- **32009R0080** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 80/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009 , όσον αφορά κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 35 της 4.2.2009, σ. 47 έως 55*
- **32004R0868** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, *EE L 162 της 30.4.2004, σ. 1 έως 7*
- **32010R0996** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010 , σχετικά με τη διερεύνηση και την

πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 295 της 12.11.2010, σ. 35 έως 50*

- **32003L0042** Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, *EE L 167 της 4.7.2003, σ. 23 έως 36*
- **32006L0093** Οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988) (Κωδικοποιημένη έκδοση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 374 της 27.12.2006, σ. 1 έως 4*
- **32008R0216** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1 έως 49*
- **32006L0023** Οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 114 της 27.4.2006, σ. 22 έως 37*
- **31991R3922** Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, *EE L 373 της 31.12.1991, σ. 4 έως 8*
- **31997R2027** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, *EE L 285 της 17.10.1997, σ. 1 έως 3*
- **32008R0300** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72 έως 84*
- **32004R0549** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός-πλαίσιο") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 1 έως 9*
- **32004R0550** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10 -19*
- **32004R0551** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση της επιτροπής, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 20 έως 25*

- **32004R0552** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26 -42*)
- **32004D0636** 2004/636/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υπογραφή από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα του πρωτοκόλλου προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, *EE L 304 της 30.9.2004, σ. 209 έως 209*
EE L 304 της 30.9.2004, σ. 6 έως 6
- **42006D0682** 2006/682/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 9ης Ιουνίου 2006, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο για τη δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου (ΚΕΕΧ), *EE L 285 της 16.10.2006, σ. 1 έως 2*
- **32007R1321** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία που ανταλλάσσονται βάσει της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, *EE L 294 της 13.11.2007, σ. 3 -4*

2.ΔΙΕΘΝΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Συνθήκες και πρωτοκόλλα

Ιδρυτική διακήρυξη ICAO

ANNEXES από 1-25

ANNEX 17 «SECURITY-SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE»

3.ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ

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

2. Ν.Δ. 734/71 (Κύρωση της Σύμβασης του Τόκιο).

3. Ν.Δ. 1352/73 (Κύρωση της Σύμβασης της Χάγης).

4. Ν.Δ. 174/73 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ).

5. Ν. 1913/90 (Κύρωση Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ).

6. Ν. 2264/94 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ)

4.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

(Κείμενα Αναγκαστικών Νόμων, Βασιλικών Διαταγμάτων, Νόμων, Κωδίκων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Υπουργικών Αποφάσεων)

- Αεροπορικό δίκαιο «Ραππάρχης»
Αεροπορικός Κώδικας 1815/88
- **Νόμος 5017** «ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 158 - 13.06.1931
 - **Νόμος 5100** Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 193 - 11.07.1931
«ΠΕΡΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»
 - **Νομοθετικό Διάταγμα 714** Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 238 - 07.11.1970
«ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΩ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»
ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΦΕΚ
38/19-1-2001, Τεύχος Δεύτερο
 - **Νόμος 1340**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35 - 18.03.1983
«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ Ν.Δ. 714/1970 «ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ
ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ
ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ
ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ.»
 - **Προεδρικό Διάταγμα 56**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 28 - 01.02.1989
«ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.)
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ»
 - **Προεδρικό Διάταγμα 80**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 62 - 11.04.1996
«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Π.Δ. 56/89 "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ) ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ"»
 - **Νόμος 1815** , Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 250 - 11.11.1988
«ΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»
 - **Νόμος 480**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 314 - 23.11.1976
«ΠΕΡΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΠΡΑΞΕΩΝ ΤΙΝΩΝ ΣΤΡΕΦΟΜΕΝΩΝ
ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ».
 - Εθνικός Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ 38/19-1-2001, Τεύχος
Δεύτερο
 - **Νόμος 2168**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 147 - 03.09.1993
«ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΟΠΛΑ , ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΑ , ΕΚΡΗΚΤΙΚΕΣ
ΥΛΕΣ , ΕΚΡΗΚΤΙΚΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».
 - **Νόμος 2518**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 164 - 21.08.1997
«ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
ΑΥΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

- **Νόμος 2465**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 28 - 26.02.1997
 «ΘΕΜΑΤΑ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ»
- **Νόμος 3006**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 84 - 22.04.2002 στις 30.04.2002
 «ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»
- **Προεδρικό Διάταγμα 211**
Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 169 - 02.07.2003 στις 08.07.2003
 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ
- **Προεδρικό Διάταγμα 7 , Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 4 - 21.01.1999**
 «ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΑΡΙΘ.97/15/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΤΟΥ EUROCONTROL ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 93/65/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ»
- «ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ» αριθμ.Δ3/Β/55470/8714 ΦΕΚ τεύχος δεύτερο αρ.6/15-1-1999
- **Προεδρικό Διάταγμα 285 , Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 207 - 07.09.1998**
 «ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 96/67 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΣΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ»
- **Νόμος 3534 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 40 - 23.02.2007 στις 02.03.2007**
 «ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».
- **Προεδρικό Διάταγμα 120 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 121 - 16.06.2006 στις 29.06.2006**
 «ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2003/42/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠ.ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠ.ΕΝΩΣΗΣ ΤΗΣ 13ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2003, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ».
- **Νόμος 2338 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 202 - 14.09.1995**
 «ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΣΠΑΤΑ ΙΔΡΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.»
- **Νόμος 3913 Δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 18 - 17.02.2011 στις 18.02.2011**
 «ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» .

5.ΑΡΧΕΙΑΚΟ ΥΛΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΜΟΝΙΜΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ (ΜΟΔ)
 ΜΟΝΙΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΓΕΣ (ΜΕΔ)

6. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Διεθνείς οργανισμοί

- **ICAO** (International Civil Aviation Organization)
(Διεθνής Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας)
<http://www2.icao.int/en/Home/default.aspx>
- **ECAC** (European Civil Aviation Conference)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας)
<http://www.atc-network.com/Associations/33313/European-Civil-Aviation-Conference>
- **EASA** (European Aviation Safety Agency)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας)
<http://www.easa.europa.eu/>
- **FAA** (Federal Aviation Administration) (Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Ηνωμένων Πολιτειών)
<http://www.faa.gov/>
- **EUROCONTROL** (The European Organisation for the Safety of air Navigation) (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας) <http://www.eurocontrol.int/>
- **IATA** (International Air Transport Association)
(Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών)
<http://www.iata.org/>

7. ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- **ICAO** (International Civil Aviation Organization)
(Διεθνής Οργανισμός Πολίτικης Αεροπορίας)
- **ECAC** (European Civil Aviation Conference)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας)
- **EASA** (European Aviation Safety Agency)
(Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας)
- **FAA** (Federal Aviation Administration) (Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Ηνωμένων Πολιτειών)
- **EUROCONTROL** (The European Organisation for the Safety of air Navigation)(Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας)
- **IATA** (International Air Transport Association)
(Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών)
- **JAΑ** Συνδυασμένες Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας
- **ACI** Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων
- **Σ.Π.Ο.Α.** Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας
- **ΚΕΕΧ** Κοινός Ευρωπαϊκός Εναέριος Χώρος
- **Ε.Κ.Α.Π.Α** Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας
- **ΥΠΑ** ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ