



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ
«ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ
«ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 18.1.2011, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. **Θ. Τσιόκας** απέστειλε προς γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.) το Σχέδιο Νόμου «**Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις**».

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από την κα **Ζωή Λαναρά** και τους κ.κ. **Νικόλαο Σκορίνη**, **Κωνσταντίνο Γκουτζαμάνη**, **Νικόλαο Λιόλιο** και **Ιωάννη Σωτηρίου**.

Ως πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο κ. **Ν. Σκορίνης**. Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας μετείχαν ως εμπειρογνώμονες οι κ.κ. **Τάκης Αδαμίδης** και **Ιωάννης Κολιούσης**. Από πλευράς Ο.Κ.Ε. μετείχε η επιστημονική σύμβουλος **Δρ. Αφροδίτη Μακρυγιάννη**, η οποία είχε τον επιστημονικό συντονισμό της Ομάδας. Ερευνητική στήριξη παρείχε από πλευράς Ο.Κ.Ε. η κα **Δήμητρα Λαμπροπούλου** Οικονομολόγος.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε τρεις (3) συνεδριάσεις, ενώ η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίαση της 31^{ης} Ιανουαρίου 2011.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητής ήταν ο κ. **Ν. Σκορίνης**, αφού ολοκλήρωσε τη συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2011, διατύπωσε την υπ' αριθ. **250** Γνώμη της.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Μέσω του υπό αξιολόγηση Σχεδίου Νόμου επιχειρείται ο επιμερισμός των αεροδρομίων και η εκχώρηση συγκεκριμένων σε ιδιωτικές εταιρείες. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι με τις ρυθμίσεις που υιοθετούνται υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο μείωσης της συνολικής αξίας και των συνολικών κερδών των αεροδρομίων και εκφράζει την ανησυχία της σχετικά με το βάρος που μπορεί να επιφέρουν τα εναπομείναντα αεροδρόμια στο Πρόγραμμα Δημοσίων Δαπανών.

Προτείνεται η εκχώρηση των αεροδρομίων να γίνει μέσω ενός συστήματος ομαδοποίησής τους, ώστε να μειωθούν οι συνολικές λειτουργικές τους δαπάνες. Σε διαφορετική περίπτωση, η συμμετοχή τρίτων επενδυτών στην ανάπτυξη των αεροδρομίων αναμένεται να επιφέρει αύξηση των αεροδρομικών τελών για τις αεροπορικές εταιρίες.

Πρόβλημα, επίσης, ανακύπτει και από το γεγονός ότι πολλές υπηρεσίες είναι οργανωτικά τοποθετημένες σε λάθος διευθύνσεις. Παραβιάζονται έτσι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί αναφορικά με τον αναγκαίο σαφή διαχωρισμό των επί μέρους παρόχων της Αεροναυτιλίας. Το αποτέλεσμα θα είναι να μην επιτυγχάνεται ο απαιτούμενος διαχωρισμός και να καθίσταται προβληματική η ανάθεση (designation) του παρόχου υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Επισημαίνεται, επίσης, ότι το Σχ/Ν προτείνει τη δημιουργία συγκεκριμένων διευθύνσεων. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι ένα Σχ/Ν δεν μπορεί να κατοχυρώνει νομικά το εσωτερικό Οργανόγραμμα ενός δημόσιου Οργανισμού, καθώς αυτό αποτελεί αντικείμενο του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, ο οποίος διαμορφώνεται από τον ίδιο τον Οργανισμό σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στα ακόλουθα ζητήματα:

- Στην αναγκαιότητα δημιουργίας ενός ισχυρού φορέα που θα αποφασίζει για την εκχώρηση των αεροδρομίων, την επίβλεψη της διαγωνιστικής διαδικασίας και τον έλεγχο της λειτουργίας των αναδόχων.
- Στην ανάγκη συνυπολογισμού του επιπέδου ανάπτυξης μίας περιοχής και δη του τουριστικού ή μη χαρακτήρα της στις νέες συμβάσεις για τη δημιουργία περιφερειακών αεροδρομίων.

- Στην ανάγκη ενσωμάτωσης των σχετικών με την αξιολόγηση των υπηρεσιών του φορέα της αεροναυτιλίας και τις αρμοδιότητες που εκχωρούνται στις Εθνικές Εποπτικές Αρχές νέων Ευρωπαϊκών Κανονισμών.

- Στην αποφυγή ανάθεσης της αρμοδιότητας του Ελεγκτή και Ελεγχόμενου στον ίδιο φορέα όπως διαπιστώνεται από το Σχ/Ν, γιατί σε αυτή την περίπτωση θα δημιουργηθούν αγκυλώσεις και γραφειοκρατικά/νομικά προβλήματα ειδικά με τους φορείς της Ε.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το παρόν Σχέδιο Νόμου έχει τίτλο «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» και διακρίνεται σε τρία Κεφάλαια και 41 άρθρα.

Το Κεφάλαιο Α΄ με τίτλο «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» περιλαμβάνει τα άρθρα 1-21.

Το άρθρο 1 ορίζει ότι η αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), όπως αποτυπώνεται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, ακολουθεί τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα.

Με το άρθρο 2 μετονομάζεται η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας της Υ.Π.Α. σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Με το άρθρο 3 προσδιορίζεται η διάρθρωση της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Το άρθρο 4 καθορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Διαχείρισης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Το άρθρο 5 ορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Διευθέτησης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Εναέριου Χώρου.

Το άρθρο 6 προσδιορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας.

Το άρθρο 7 αφορά στα τμήματα της Διεύθυνσης Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Τερματικής Περιοχής Αθηνών και Πύργου Ελέγχου Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το άρθρο 8 καθορίζει τα τμήματα Διεύθυνσης Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Περιφερειακών Αερολιμένων.

Το άρθρο 9 αναφέρεται στα τμήματα της Διεύθυνσης Διαχείρισης Συστημάτων και Υποδομών Αεροναυτιλίας.

Το άρθρο 10 προσδιορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Συστημάτων Αεροναυτιλίας Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας.

Το άρθρο 11 αφορά στα τμήματα της Διεύθυνσης Συστημάτων Αεροναυτιλίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το άρθρο 12 ορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Συστημάτων Αεροναυτιλίας των Περιφερειακών Αερολιμένων.

Το άρθρο 13 αναφέρεται στα τμήματα της Διεύθυνσης του Κέντρου Ηλεκτρονικών Εφαρμογών και Μείζονος Συντήρησης.

Το άρθρο 14 αφορά στην Διεύθυνση Διαχείρισης Τηλεπικοινωνιών και στα τμήματα από τα οποία αποτελείται.

Το άρθρο 15 ορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής.

Το άρθρο 16 προσδιορίζει τα τμήματα της Διεύθυνσης των Τηλεπικοινωνιών Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το άρθρο 17 καθορίζει τα τμήματα Διεύθυνσης Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών AIS.

Το άρθρο 18 αναφέρεται στα τμήματα της Διεύθυνσης Διαχείρισης και Ανάπτυξης της Αεροναυτιλίας.

Το άρθρο 19 αφορά στα τμήματα της Διεύθυνσης Διαχείρισης Ασφάλειας Ποιότητας και Προστασίας.

Με το άρθρο 20 προσδιορίζεται η στελέχωση των θέσεων Προϊσταμένων στις Διευθύνσεις και στα Τμήματα. Συγκεκριμένα, στη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας προβλέπεται να προϊστάται μόνιμος υπάλληλος του κλάδου ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας ή ΠΕ3 Τηλεπικοινωνιών ή ΠΕ4 Ηλεκτρονικών.

Με το άρθρο 21 συνιστάται στην Υ.Π.Α. αυτοτελής Διεύθυνση με τον τίτλο «Διεύθυνση Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας» και καθορίζονται οι αρμοδιότητες αυτής.

Το Κεφάλαιο Β' έχει τίτλο «Θέματα Αξιοποίησης, Ανάπτυξης και Ασφάλειας Κρατικών Αεροδρομίων» και περιέχει τα άρθρα 22-27.

Το άρθρο 22 αφορά στην αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι με απόφαση της Διυπουργικής

Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, η οποία εκδίδεται ύστερα από κοινή εισήγηση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να ιδρύονται σύμφωνα με τον ν.2190/1920, ανώνυμες εταιρείες διαχείρισης αεροδρομίων (Α.Ε.Δ.Α.) για το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας ή ομάδα αεροδρομίων ή για κάθε αεροδρόμιο χωριστά.

Με το άρθρο 23 ρυθμίζονται οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες.

Το άρθρο 24 αφορά στον Βασικό και τους Οικείους Κανονισμούς της επίγειας εξυπηρέτησης των ελληνικών αερολιμένων, που εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από εισήγηση της Υ.Π.Α.

Το άρθρο 25 ορίζει τη Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων, η οποία συνιστάται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και προσδιορίζει τις αρμοδιότητες των τμημάτων της.

Με το άρθρο 26 ρυθμίζονται θέματα μεταφοράς του προσωπικού της Υ.Π.Α.

Το άρθρο 27 ορίζει την Διεύθυνση Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες που αφορά στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την παρακολούθηση εφαρμογής του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ), του Εθνικού Εκπαιδευτικού Προγράμματος Αεροπορικής Ασφάλειας (ΕΕΠΑΑ) και του Εθνικού Προγράμματος Ποιοτικού Ελέγχου Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΠΕΑΠΑ).

Το Κεφάλαιο Γ' με τίτλο «Λοιπές Διατάξεις» περιλαμβάνει τα άρθρα 28-41.

Με το άρθρο 28 ιδρύεται Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων που υπάγεται στο Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το άρθρο 29 τροποποιείται το άρθρο 5 του ν.3534/2007 που αναφέρεται στα ανταποδοτικά τέλη, τους πόρους και την οικονομική διαχείριση της Αρχής συντονισμού και προγραμματισμού πτήσεων.

Με το άρθρο 30 τροποποιείται το άρθρο 13 του ν.2465/1997, που αφορά σε εκπαιδευτικά προγράμματα αεροπορικού αντικείμενου τα οποία μπορεί να καταρτίζει η Υ.Π.Α.

Το άρθρο 31 τροποποιεί το άρθρο 34 του ν.2682/1999, που αναφέρεται στα μερίσματα των υπαλλήλων του κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Με το άρθρο 32 τροποποιείται το άρθρο 7 του ν.3840/2010.

Με το άρθρο 33 τροποποιείται το άρθρο 17 του ν.3212/2003. Ειδικότερα προστίθεται η παράγραφος 5 που αφορά στις αρμοδιότητες της Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Με το άρθρο 34 τροποποιούνται τα προεδρικά διατάγματα 19/1992 και 293/1999.

Το άρθρο 35 τροποποιεί τον ν.2898/2001, ο οποίος αναφέρεται στην εποπτική και ρυθμιστική αρχή για το νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υπογραμμίζοντας ότι στο πλαίσιο άσκησης κρατικών αρμοδιοτήτων όπου στην κείμενη νομοθεσία αναφέρεται «ο Διοικητής του Αερολιμένα» ή «ο Αερολιμενάρχης» εφεξής νοείται ο Προϊστάμενος της ανωτέρω αεροπορικής αρχής.

Με το άρθρο 36 τροποποιείται ο ν.3429/2005, που προβλέπει την αναστολή κάθε μέτρου εναντίον της επιχείρησης όταν αυτή τελεί υπό ειδική εκκαθάριση.

Με το άρθρο 37 προβλέπεται η εξουσιοδότηση για την τροποποίηση του Οργανισμού της Υ.Π.Α. με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το άρθρο 38 προβλέπεται η εξουσιοδότηση για την τροποποίηση του Οργανισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Το άρθρο 39 περιλαμβάνει τις μεταβατικές διατάξεις.

Το άρθρο 40 προσδιορίζει τις καταργούμενες διατάξεις.

Τέλος, το άρθρο 41 ορίζει ότι η ισχύς του παρόντος σχεδίου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Ο προτεινόμενος επιμερισμός των αεροδρομίων και η εκχώρηση συγκεκριμένων σε ιδιωτικές εταιρείες, όπως επιχειρείται μέσω του υπό αξιολόγηση Σχ/Ν, είναι δυνατόν να μειώσει τη συνολική αξία και τα συνολικά κέρδη αυτών. Τα εναπομείναντα αεροδρόμια θα επιφέρουν περαιτέρω βάρος στο Πρόγραμμα Δημοσίων Δαπανών.

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η εκχώρηση των αεροδρομίων είναι σκόπιμο να γίνει μέσω ενός συστήματος ομαδοποίησης των αεροδρομίων, ώστε να μειωθούν οι συνολικές λειτουργικές δαπάνες. Σε διαφορετική περίπτωση, η συμμετοχή τρίτων επενδυτών στην ανάπτυξη των αεροδρομίων θα επιφέρει αναπόφευκτα αύξηση των αεροδρομιακών τελών για τις αεροπορικές εταιρίες. Δεδομένης δε της οικονομικής κρίσης και στον τομέα των αερομεταφορών είναι βέβαιο ότι οι τελευταίες θα μετακυλήσουν το επιπλέον κόστος στην τιμή του εισιτηρίου. Αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες για την αεροπορική κίνηση και πιθανότατα να υπάρξει στροφή σε άλλα μέσα μεταφοράς ειδικά στις μετακινήσεις εσωτερικού. Σε ό,τι αφορά την κίνηση εξωτερικού, οι εταιρίες Χαμηλού Κόστους είναι σίγουρο ότι θα επανεξετάσουν τις αγορές τους για τη συνέχιση των δρομολογίων τους.

Επιπλέον, στο υπό αξιολόγηση Σχ/Ν πολλές υπηρεσίες είναι οργανωτικά τοποθετημένες έτσι ώστε να ανήκουν σε λάθος διευθύνσεις. Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν να παραβιάζει Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, ειδικά δε αναφορικά με τον αναγκαίο σαφή διαχωρισμό των επί μέρους παρόχων της Αεροναυτιλίας. Οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί ορίζουν ρητά το διαχωρισμό των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με γνώμονα την κατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις συμφερόντων που παρατηρούνται εντός των παρόχων. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι με το Σχ/Ν δεν επιτυγχάνεται ο απαιτούμενος διαχωρισμός και καθίσταται προβληματική η ανάθεση (designation) του παρόχου υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Οφείλουμε επίσης να επισημάνουμε ότι το Σχ/Ν προτείνει τη δημιουργία συγκεκριμένων διευθύνσεων, χωρίς όμως να προσδιορίζει ικανοποιητικά ούτε τον αριθμό του προσωπικού που θα τις στελεχώσει και το γνωστικό τους υπόβαθρο,

ούτε τις μεταξύ των διευθύνσεων διασυνδέσεις. Οι αρχές ορθολογικής οργάνωσης και διαχείρισης δεν έχουν ληφθεί υπόψη με αποτέλεσμα π.χ. την ύπαρξη τμήματος θεμάτων προσωπικού, οικονομικού και εκπαίδευσης σε κάθε Δ/ση χωριστά μέσα στην ίδια Γεν. Δ/ση. Πέραν αυτού, παρατηρείται πλήθος τμημάτων με ακριβώς ίδιες αρμοδιότητες, οι οποίες είναι δυνατόν να κεντριοποιηθούν (π.χ. υποστήριξη) και να μειωθεί σημαντικά το κόστος και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του Φορέα.

Με βάση τα προαναφερόμενα, η ΟΚΕ οφείλει να επισημάνει ότι ένα Σχ/Ν δεν μπορεί να κατοχυρώνει νομικά το εσωτερικό Οργανόγραμμα ενός δημόσιου Οργανισμού, γιατί με τον τρόπο αυτό του στερεί τη δυνατότητα να προσαρμόζεται γρήγορα στις νέες ανάγκες. Ένα Σχ/Ν πρέπει να αναφέρεται μόνο στο σκοπό, το αντικείμενο και τη βασική δομή ενός Οργανισμού. Τα υπόλοιπα είναι θέματα εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, ο οποίος διαμορφώνεται από τον ίδιο τον Οργανισμό σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο.

Τέλος, η ΟΚΕ θεωρεί ότι ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στα ακόλουθα ζητήματα:

- Όπως διαπιστώνεται, απουσιάζει ένας ισχυρός φορέας που θα αποφασίζει για την εκχώρηση των αεροδρομίων, την επίβλεψη της διαγωνιστικής διαδικασίας και τον έλεγχο της λειτουργίας των αναδόχων.
- Στο Σχ/Ν θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα, ώστε στις νέες συμβάσεις για τη δημιουργία περιφερειακών αεροδρομίων να λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο ανάπτυξης και δη τουριστικής της περιοχής, καθώς και να συμπεριληφθούν ρυθμίσεις που δεν αποκλείουν τον ανταγωνισμό άλλων εταιρειών.
- Απουσιάζουν οι νέοι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί (691/2010) που αφορούν κυρίως στις επιδόσεις και την αξιολόγηση των υπηρεσιών του φορέα της αεροναυτιλίας και στις αρμοδιότητες που εκχωρεί στις Εθνικές Εποπτικές Αρχές σχετικά με την αξιολόγηση των στόχων και των επιδόσεων αυτών των υπηρεσιών. Σε συνδυασμό επομένως και με τις τροποποιήσεις που εισάγει επί του ΕΚ 2096/2005, όπως ορίζει ο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός», θα πρέπει το Σχ/Ν να εξεταστεί και υπό το πρίσμα αυτών των απαιτήσεων.

- Διαπιστώνεται ότι γίνεται ανάθεση της αρμοδιότητας του Ελεγκτή και Ελεγχόμενου στον ίδιο φορέα, (Γεν. Δ/ση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Δ/ση Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας). Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν να επιφέρει αγκυλώσεις, καθώς και σχετικά γραφειοκρατικά/νομικά προβλήματα ειδικά με τους φορείς της Ε.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κεφάλαιο Α΄

Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

Άρθρο 2

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι τα σημεία που χρήζουν βελτίωσης είναι:

α) Ο διαχωρισμός των Διευθύνσεων: Με την προτεινόμενη αναδιάρθρωση δεν επιτυγχάνεται ή/και διασφαλίζεται πραγματικός λειτουργικός διαχωρισμός του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας έναντι της Κανονιστικής/Ρυθμιστικής λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αναφορικά με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Ουσιαστικά πρόκειται για απλό διαχωρισμό των Διευθύνσεων και μετονομασία της υπάρχουσας Διεύθυνσης Εναερίου Κυκλοφορίας (ΥΠΑ/Δ4) και τμημάτων άλλων Διευθύνσεων (προσωπικού, οικονομικού, υποδομών και τηλεπικοινωνιών) σε «Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας» και σύσταση Διεύθυνσης Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Ο εν λόγω φορέας θα εξακολουθεί να αποτελεί τμήμα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, χωρίς καν να συμπεριλαμβάνονται διατάξεις για διακριτό κανονισμό λειτουργίας.

β) Η ανεξαρτησία Εποπτικού Ελέγχου – Πιστοποίηση Φορέα: Η Εθνική Εποπτική Αρχή εξακολουθεί να αποτελεί αρχή υπαγόμενη και αυτή στο Διοικητή της ΥΠΑ (αρ. 25 Ν. 3446/2006 και ΠΔ 150/2007) και δεν διασφαλίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της και η αμεροληψία της έναντι του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, τον οποίο οφείλει να εποπτεύει, να ελέγχει και να πιστοποιεί. Η ΟΚΕ προτείνει τον πλήρη διαχωρισμό της Κανονιστικής/Ρυθμιστικής Λειτουργίας και του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

γ) Η διαφάνεια των Λογαριασμών ώστε να επιτυγχάνεται η πλήρης δημοσίευση των οικονομικών στοιχείων, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 550/2004.

Άρθρο 3

Η ΟΚΕ προτείνει να μετονομαστεί η Διεύθυνση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Τερματικής Περιοχής Αθηνών και Πύργου Ελέγχου Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» σε Διεύθυνση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Πύργου Ελέγχου Αθηνών, χωρίς την άμεση ή έμμεση παραπομπή σε εταιρικά σχήματα.

Παρ. 1, σημ. ι

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι υπάρχει σημαντικός αριθμός Διευθύνσεων που θα μπορούσαν να συγχωνευθούν για λόγους μείωσης του κόστους.

Άρθρο 8

Η ΟΚΕ προτείνει τη μείωση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, με σκοπό την μείωση των λειτουργικών δαπανών και την αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους. Επιπλέον, εφόσον ο στόχος είναι η διοικητική και λειτουργική ενοποίηση αερολιμένων, γίνεται αντιληπτό ότι πρέπει το παρόν Σχ/Ν να δημιουργήσει τις συνθήκες αυτής της ενοποίησης.

Επίσης, στο άρθρο αναφέρεται ότι η διερεύνηση των συμβάντων Ε.Κ. γίνεται κεντρικά, από ένα τμήμα της διεύθυνσης. Αυτό είναι δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα λόγω του αυξημένου φόρτου εργασίας αλλά και της απόστασης απασχόλησης.

Άρθρο 9

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι γίνεται απλή αναφορά στις αρμοδιότητες, χωρίς να υπάρχει η αναγκαία μεταξύ τους συνοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι αναφορικά με τις προμήθειες το Τμήμα υποστήριξης θα έχει ως στόχο να βελτιώνει τις διαδικασίες προμηθειών και όχι να διαχειρίζεται τις προμήθειες αυτές καθαυτές.

Άρθρο 12

Στο άρθρο δεν προβλέπεται οριζόντια επικοινωνία μεταξύ των τμημάτων διαφορετικών αεροδρομίων/κέντρων ελέγχου, καθώς και κάθετη επικοινωνία μεταξύ των Τμημάτων της διεύθυνσης. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι το συγκεκριμένο άρθρο χρήζει βελτίωσης, ώστε να καλύπτει πληρέστερα τον συντονισμό των τμημάτων Εναέριας Κυκλοφορίας, Υποστήριξης Συστημάτων Αεροναυτιλίας και Τηλεπικοινωνιών σε τοπικό επίπεδο αερολιμένα και να διασφαλίζει την καλύτερη συνεργασία και επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν μεταξύ των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Υπηρεσιών Αερολιμένα και μεταξύ αερολιμένων.

Άρθρο 14

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι το άρθρο δεν προσδιορίζει επακριβώς τις αρμοδιότητες που θα έχει η υπηρεσία. Προτείνεται να οριστούν ακριβώς ποια θέματα θα επιβλέπει η συγκεκριμένη Διεύθυνση.

Άρθρο 15

Δεν αναφέρεται στο άρθρο η ύπαρξη ενός αυτόνομου τμήματος Ασφάλειας, Ποιότητας και Προστασίας (SQS), όπως επίσης το ποιος και με ποιο τρόπο επιβλέπει τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα.

Άρθρο 16

Ομοίως προτείνεται η δημιουργία τμήματος Ασφάλειας, Ποιότητας και Προστασίας (SQS) και ο καθορισμός του ποιος και με ποιο τρόπο επιβλέπει αυτήν την αρμοδιότητα.

Άρθρο 18

Η ΟΚΕ προτείνει τη συνένωση των δύο τμημάτων Οικονομικού και Εφαρμογής Τελών εφόσον καλύπτουν το ίδιο αντικείμενο (την ανάπτυξη συστήματος τελών και την τιμολόγηση).

Άρθρο 19

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η δημιουργία ενός πλήρως ανεξαρτήτου οργανισμού/τμήματος είναι προς την σωστή κατεύθυνση. Παρ' όλ' αυτά δεν γίνεται αναφορά για τις συνολικές, αλλά και επιμέρους αρμοδιότητες, αναφορικά με τον γεωγραφικό διαχωρισμό που προτείνεται παραπάνω. Επιπλέον με το συγκεκριμένο οργανόγραμμα δεν διασφαλίζεται το αδιάβλητο της διαδικασίας ασφαλείας. Προτείνεται επομένως η πλήρης ανεξαρτητοποίηση του συγκεκριμένου τμήματος και η υπαγωγή του απευθείας στον Γενικό Διευθυντή.

Επιπρόσθετα, τα συστήματα ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζει και να ελέγχει είναι παραπάνω από το ISO 9001 που προτείνει αρχικά το άρθρο.

Άρθρο 20

Το συγκεκριμένο άρθρο αφορά καθαρά θέματα εσωτερικού κανονισμού της ΥΠΑ και ως εκ τούτου η ΟΚΕ θεωρεί ότι δεν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε ένα Σχ/Ν. Επιπλέον, τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά κάθε στελέχους πρέπει να καθορίζονται από την εκάστοτε Υπηρεσία Ανθρωπίνου Δυναμικού, κατόπιν συστηματικής μελέτης των απαιτήσεων του συγκεκριμένου τομέα.

Άρθρο 21

Η ΟΚΕ κρίνει ότι τα θέματα κανονισμών αποτελούν αντικείμενο μιας πλήρως ανεξάρτητης υπηρεσίας. Το γεγονός ότι ελεγχόμενος και ελεγκτής είναι το ίδιο πρόσωπο/υπηρεσία, είναι δυνατόν να επιφέρει αγκυλώσεις, καθώς και σχετικά γραφειοκρατικά /νομικά προβλήματα ειδικά με τους φορείς της Ε.Ε.

Το άρθρο, επίσης, δεν διασφαλίζει τη λειτουργική και αντικειμενική ανεξαρτησία μιας τέτοιας υπηρεσίας, ούτε την αποτελεσματική επικοινωνία με τα άλλα τμήματα και διευθύνσεις.

Κεφάλαιο Β'

Θέματα Αξιοποίησης, Ανάπτυξης και Ασφάλειας Κρατικών Αεροδρομίων

Άρθρο 22

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι το συγκεκριμένο άρθρο, αν και στη σωστή κατεύθυνση, δεν καλύπτει τα εξής σημεία:

- Θέματα κέρδους των υφισταμένων αεροδρομίων, όπου ορισμένα έχουν σημαντικά έσοδα ενώ άλλα σχεδόν μηδενικά. Η ομαδοποίηση των αεροδρομίων προς εκχώρηση είναι δυνατόν να μειώσει την συνολική αξία των αεροδρομίων.
- Θέματα Εθνικής Ασφαλείας, όπου συγκεκριμένα αεροδρόμια εκτός του πολιτικού χαρακτήρα έχουν και χαρακτήρα στρατιωτικό, καίτοι έχουν σημαντική κερδοφορία.
- Θέματα οργανωτικά και λειτουργικά, αναφορικά με το κόστος στελέχωσης των εταιρειών αυτών, ειδικά σε αυτήν την κρίσιμη οικονομική συγκυρία.
- Θέματα ελεγκτικά, εφόσον δεν υπάρχει ικανοποιητική πρόβλεψη για την παρακολούθηση και είσπραξη των τελών και ειδικά των εκπτώσεων που θα διατίθενται.
- Θέματα τιμολογιακής πολιτικής, παρακολούθησης και ελέγχου αποφυγής κανιβαλισμού της πελατειακής βάσης.
- Θέματα δημοσίου αγαθού (ανάγκη για μεταφορές στις ακριτικές περιοχές) καθώς και θέματα διαχείρισης και παραχώρησης εθνικού πλούτου.

Παρ. 4

Το Στρατηγικό Επιχειρησιακό Σχέδιο κάθε ΑΕΔΑ θα πρέπει να βασίζεται στο Στρατηγικό Σχεδιασμό του ΥΜΕ για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο και όχι στην ατομική επιλογή κάθε τρίτου αναδόχου. Η ΟΚΕ προτείνει να προηγηθεί σχεδιασμός της Πολιτείας (Master Plan) για την ανάπτυξη κάθε αεροδρομίου, σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και με τις πραγματικές του ανάγκες, και

επ'αυτού του σχεδίου να κληθεί κάθε ενδιαφερόμενος επενδυτής να καταθέσει την προσφορά του.

Παρ. 6

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η στελέχωση των ΑΕΔΑ με απόσπαση προσωπικού από τον δημόσιο τομέα για δύο χρόνια, αντιπροσωπεύει μεταφορά ΔΩΡΕΑΝ τεχνογνωσίας προς τρίτους με μόνο αντίτιμο το μισθό του αποσπασμένου υπαλλήλου. Προτείνει επομένως να οριστεί και ένα εφάπαξ ποσό (αέρας) ανά αποσπασμένο υπάλληλο σύμφωνα με τα ατομικά επαγγελματικά του προσόντα, προς όφελος του δημοσίου για τη μεταφορά αυτής της τεχνογνωσίας.

Παρ. 8, σημ. γ

Η παραχώρηση χώρων εκτός αεροδρομίου, αλλά κοντά σε αυτό, σημαίνει ότι επιπλέον δημόσια περιουσία θα παραχωρηθεί προς εκμετάλλευση. Σε μια τέτοια περίπτωση θα πρέπει να αποτιμηθεί διαφορετικά το ύψος παραχώρησης απ' ό,τι ο χώρος του αεροδρομίου, με κύριο γνώμονα τα συμφέροντα των τοπικών κοινωνιών.

Γενικότερα, σε ό,τι αφορά τις κτιριακές κατασκευές εκτός αεροδρομίων, θα πρέπει να υπάρξει και εμπλοκή συναρμόδιων υπουργείων (Περιβάλλοντος, Τουρισμού), ούτως ώστε να προστατευθεί η πολιτισμική κληρονομιά, να διατηρηθεί η τοπική αρχιτεκτονική της περιοχής και να διασφαλισθούν τα κοινωνικοοικονομικά συμφέροντα της τοπικής κοινωνίας.

Παρ. 9

Προτείνεται να αντικατασταθεί ως εξής «Σε κάθε αεροδρόμιο της παραγράφου 1 εγκαθίσταται Μονάδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), σε επίπεδο Διεύθυνσης ή Τμήματος, αναλόγως του μεγέθους του αεροδρομίου, για την άσκηση της απαιτούμενης Κρατικής Εποπτείας και Ελέγχου του αεροδρομίου, βάσει των διατάξεων της κείμενης Εθνικής, Κοινοτικής και Διεθνούς Νομοθεσίας που σχετίζονται κυρίως με θέματα αερολιμενικού ελέγχου, ασφάλειας πτήσεων, προστασίας από έκνομες ενέργειες και προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και της απαιτούμενης τεχνικής υποστήριξης των συστημάτων αεροναυτιλίας».

Άρθρο 23

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι με το παρόν άρθρο καθορίζεται ένα δυσοίωνο σκηνικό για το μέλλον των αεροδρομίων: αυτά με υψηλά κέρδη θα έχουν αρκετούς υποψήφιους επενδυτές, ενώ τα αεροδρόμια άνευ οικονομικού ενδιαφέροντος θα μείνουν χωρίς διαχειριστές ή αυτοί που θα τα αναλάβουν θα αυξήσουν σημαντικά τα τέλη χρήσης τους.

Άρθρο 24

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι με το συγκεκριμένο άρθρο γίνεται μια γενική προσέγγιση των κανονισμών που θα ενσωματωθούν στο Εθνικό Δίκαιο. Όσον αφορά δε το τέλος εξέτασης αίτησης επίγειας εξυπηρέτησης που θεσπίζεται, αυτό κρίνεται σημαντικά χαμηλό αναφορικά με το διοικητικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η διαδικασία.

Στο άρθρο επίσης αφήνεται η ρύθμιση ειδικών θεμάτων (διαγωνιστική διαδικασία, πρόσκληση συμμετεχόντων, επιφάνεια δραστηριοποίησης, αριθμός εταιρειών που δραστηριοποιούνται κλπ) σε Υπουργικές Αποφάσεις ή Προεδρικά Διατάγματα.

Τέλος, το άρθρο δεν ορίζει τρόπο και μέθοδο διασφάλισης των υπηρεσιών καθώς και ένα επαρκές επίπεδο ανταγωνισμού, ώστε να λειτουργεί προς όφελος των χρηστών. Παράλληλα δεν διασφαλίζει τη διαφάνεια στον τρόπο ανάθεσης των υπηρεσιών σε εταιρείες (π.χ. αγνοείται καθολικά η πραγματική κατάσταση των 34 αερολιμένων). Η διατύπωση ευνοεί μεγάλες εταιρείες και αποκλείει νεοεμφανιζόμενους που πιθανόν να έχουν καλύτερα ποιοτικά χαρακτηριστικά από τις πρώτες. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η τελική επιλογή πρέπει να βασίζεται στο σύνολο των ποσοτικών αλλά και ποιοτικών χαρακτηριστικών των προσφερομένων υπηρεσιών εδάφους για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά, είτε σαν σύνολο υπηρεσιών που προσφέρονται από ένα και μόνο φορέα, είτε σαν συνδυασμός υπηρεσιών από περισσότερους του ενός φορείς.

Παρ. 6

Η φράση «Για την επιλογή αυτή λαμβάνεται.....της ομάδας των αερολιμένων» δεν καθορίζει ποια είναι η ποσοστιαία αναλογία που λαμβάνεται ως

συντελεστής βαρύτητας. Θα πρέπει να οριστεί συγκεκριμένο ποσοστό αριθμητικά για ομάδα ή ομάδες αερολιμένων και μεμονωμένους αερολιμένες αντίστοιχα.

Άρθρο 25

Η ΟΚΕ προτείνει την επαναδιατύπωση όλου του άρθρου, χωρίς να γίνεται αναφορά στο εσωτερικό οργανόγραμμα, αλλά μόνο στο αντικείμενο της Διεύθυνσης με τη συνένωση από το Α) και Β) των παραγράφων αα), ββ), γγ), δδ) και στστ) με ζζ). Οι αρμοδιότητες, όπως αναφέρονται στο αρχικό κείμενο, κρίνεται σκόπιμο να καθοριστούν από το αρμόδιο Υπουργείο.

Άρθρο 26

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι γίνεται μία γενική προσέγγιση του σημαντικού θέματος των μετατάξεων, χωρίς να έχει προηγηθεί επίλυση των επιμέρους ζητημάτων. Αν και είναι κατανοητή η ύπαρξη ενός τέτοιου άρθρου, η ΟΚΕ οφείλει να επισημάνει ότι οι μετατάξεις αποτελούν μείζον θέμα ανθρωπίνου δυναμικού και η μεταφορά προσωπικού οφείλει να γίνεται λελογισμένα και σε θέσεις με συγκεκριμένο αντικείμενο απασχόλησης.

Άρθρο 27

Η ΟΚΕ αξιολογεί ως γενική και αόριστη την προσέγγιση του θέματος της Εθνικής Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας. Επιπλέον, προτείνει η έγκριση των Εθνικών Σχεδίων να γίνεται από τον Υπουργό (ή Διυπουργική Επιτροπή) και όχι από φορέα εποπτευόμενο από Υπουργό.

Κεφάλαιο Γ'

Λοιπές Διατάξεις

Άρθρο 28

Η υπαγωγή της Εποπτικής Αρχής στον Διοικητή Πολιτικής Αεροπορίας αντιβαίνει στο άρθρο 1 του Νόμου 3534/2007 και του ΕΚ 95/93/18.1.1993 στα οποία

προβλέπεται διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια. Η ΟΚΕ επομένως προτείνει η Εποπτική Αρχή Τελών να είναι ανεξάρτητος οργανισμός με πλήρη αυτονομία. Επιπρόσθετα προτείνεται η Επιτροπή αυτή να δημιουργηθεί στα πλαίσια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία είναι αρμόδια και έχει σχετική εμπειρία στην διαχείριση τέτοιων ζητημάτων.

Άρθρο 29

Παρ. 1, σημ. α) και β)

Η ΟΚΕ θεωρεί σκόπιμο να επαναδιατυπωθεί η φράση «τέλος ποσού 1,60 ευρώ ανά απογείωση/προσγείωση ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα και ποσού 1,60 ευρώ ανά απογείωση/προσγείωση ανά αερομεταφορέα».

Ομοίως, η φράση «τέλος ποσού 1,10 ευρώ ανά απογείωση/προσγείωση ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα και ποσού 1,10 ευρώ ανά απογείωση/προσγείωση ανά αερομεταφορέα».

Παρ. 9

Η ΟΚΕ προτείνει τη διαγραφή όλης της παραγράφου, καθώς δεν υφίσταται αντικείμενο.

Επίσης, με βάση την προτεινόμενη στο άρθρο 28 ανεξαρτησία της Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων προτείνεται η τροποποίηση των ακόλουθων άρθρων του Ν.3534/2007 ως εξής:

Παρ.1

1.α «Η Αρχή διοικείται από το Συμβούλιο, που αποτελείται από τον Πρόεδρο και πέντε μέλη».

1.β «.....από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων»

Παρ.2

«Ο Πρόεδρος επιλέγεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε συνεργασία με τους φορείς που εκπροσωπούν τα Μέλη του Συμβουλίου. Τα μέλη επιλέγονται ως εξής: Ένα μέλος προτείνεται από την Εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», ένα μέλος από τον πρώτο σε μέγεθος ελληνικό αερομεταφορέα, ένα μέλος από τον δεύτερο σε μέγεθος ελληνικό αερομεταφορέα, ένα

μέλος ως εκπρόσωπος των ξένων αερομεταφορέων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και ένα μέλος από την Ένωση Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών, το οποίο όμως δεν πρέπει να συνδέεται με υπαλληλική σχέση με τους προαναφερόμενους δύο αερομεταφορείς».

Άρθρο 34

Παρ. 3 σημ. α) και β)

Η ΟΚΕ προτείνει τα δύο Τμήματα να συγχωνευθούν. Δεν υπάρχει μεγάλο αντικείμενο επί του παρόντος για Αεροδρόμια σε Υδάτινη Επιφάνεια.

Στην Ολομέλεια της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2011 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Πολυζωγόπουλος Χρήστος

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Α' ΟΜΑΔΑ

Αντζινάς Νικόλαος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Λέντζος Δημήτριος
Β' Αντιπρόεδρος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ντουντούμης Γεώργιος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Ασημακόπουλου Δημητρίου
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Σκορίνης Νικόλαος
Γενικός Γραμματέας Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ζούλοβιτς Μαργαρίτα
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Τσατήρης Γεώργιος
Ένωση Ελληνικών Τραπεζών

Β' ΟΜΑΔΑ

Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γκουτζαμάνης Κωνσταντίνος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κολεβέντης Φώτης
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πουπάκη Κώστα
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κουτσιμπογιώργος Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λαναρά Ζωή
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ταυρής Φίλιππος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Τούσης Αθανάσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ηλιόπουλος Ηλίας
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Γ' ΟΜΑΔΑ

Αλεξανδράκης Νικόλαος
Εκπρόσωπος ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Καφύρας Χαράλαμπος
Μέλος Γ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.
σε αναπλήρωση του
Καραμίχα Τζανέτου
Προέδρου Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Γωνιωτάκης Γεώργιος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Κουκουλάκης Ζαχαρίας
Μέλος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Σωτηρακόπουλος Βασίλειος
Μέλος Δ.Σ. Π.Ι.Σ.

Δροσοπούλου Σοφία
Σύμβουλος Δ.Σ.Α.

Τσεμπερλίδης Νικόλαος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ.

Γιαννακόπουλος Βασίλειος
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

Σωτηρίου Ιωάννης
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Παπανίκος Γρηγόριος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της Δρος Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: 210 9249510-2, Fax: 210 9249514, e-mail: ipr@oke-esc.eu