

Κυρία Μαρία Τάτση

Προϊσταμένη Γραφείου Νομικών &
Κοινοβουλευτικών θεμάτων
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Παπάγου 101 91
E-mail: tkvel@yme.gov.gr

CNO/EIP OL/CELGL/Αρ. Πρωτ.: 424725/25-04-2025

Θέμα: Απάντηση της Εταιρείας Αεροδρομίου στην Ερώτηση 4758/15.04.2025 με θέμα «Ανεξέλεγκτη ηχορύπανση και καταπάτηση περιβαλλοντικών όρων από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών – Εκτεθειμένοι οι κάτοικοι της Ανατολικής Αττικής»

Σχετικά: Επιστολή σας με Αρ. Πρωτ. 67365 από 16/04/2025

Αξιότιμη κυρία Τάτση,

Σχετικά με την Ερώτηση που κατατέθηκε στην Βουλή των Ελλήνων στις 15 Απριλίου και μας διαβιβάστηκε από την Υπηρεσία σας στις 16 Απριλίου, σας παραθέτουμε τις παρακάτω απαντήσεις και σχετικές πληροφορίες για το θέμα της διαχείρισης του αεροπορικού θορύβου στο Αεροδρόμιο της Αθήνας στο βαθμό της ευθύνης και αρμοδιότητας που μας αναλογούν.

Γενικές Πληροφορίες για τη Διαχείριση του Αεροπορικού Θορύβου στο ΔΑΑ

Σε συμμόρφωση με τους Περιβαλλοντικούς Όρους, που ορίζονται στο Άρθρο Όγδοο του Κυρωτικού Νόμου της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Νόμος 2338/1995), η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (Εταιρεία Αεροδρομίου) εγκατέστησε και λειτουργεί σε μόνιμη και διαρκή βάση από το έτος 2001 έως και σήμερα, ειδικό σύστημα παρακολούθησης θορύβου (NOise MOnitoring System ή NOMOS). Το εν λόγω σύστημα αποκτήθηκε από την κατασκευάστρια εταιρεία διεθνούς κύρους Envirosuite (πρώην Bruel & Kjaer), η οποία έχει προμηθεύσει παρόμοια συστήματα στα μεγαλύτερα αεροδρόμια του κόσμου (London Heathrow, Chicago, Hong Kong, Sydney και άλλα).

Το σύστημα NOMOS αποτελείται από δέκα (10) σταθερούς σταθμούς (Noise Monitoring Terminals ή NMTs), που έχουν εγκατασταθεί σε κατοικημένες περιοχές κάτω από τις πορείες αεροσκαφών, ενώ ο κινητός σταθμός εξυπηρετεί ανάγκες μέτρησης σε άλλες περιοχές για ερευνητικούς λόγους ή μετά από αίτηση κατοίκων ή τοπικών Αρχών. Με πρωτοβουλία της Εταιρείας Αεροδρομίου, το σύστημα είναι συνδεδεμένο με το ραντάρ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη συσχέτιση των μετρήσεων θορύβου με συγκεκριμένες κινήσεις αεροσκαφών. Περαιτέρω, το σύστημα NOMOS υπολογίζει τους δείκτες θορύβου που έχουν οριστεί στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 49/2002 (η οποία ενσωματώθηκε στην Ελληνική νομοθεσία με την ΚΥΑ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.
190 19 Σπάτα
Τηλ.: 210 3531000
www.aia.gr

Αρ. Γ.Ε.ΜΗ. 2229601000



13586/724/2006) για τη διαχείριση και αξιολόγηση του περιβαλλοντικού θορύβου, δηλαδή το Lden και Ln_{ight}.

Επιπροσθέτως, στο πλαίσιο της συμμόρφωσής της με τους Περιβαλλοντικούς Όρους της, η Εταιρεία Αεροδρομίου υποβάλλει εξαμηνιαίες Περιβαλλοντικές Εκθέσεις προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Στις εν λόγω εκθέσεις, μεταξύ άλλων στοιχείων για όλους τους περιβαλλοντικούς επιβαρυντικούς παράγοντες, περιλαμβάνονται και τα αποτελέσματα μετρήσεων του συστήματος ΝΟΜΟΣ. Επιπλέον, υποβάλλονται στοιχεία χρήσης των διαδρόμων με συγκεκριμένη αναφορά στην εφαρμογή των Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου που έχουν οριστεί για το Αεροδρόμιο (και περιγράφονται παρακάτω), καθώς και στοιχεία παραπόνων κατοίκων των εγγύς περιοχών. Αντίστοιχες πληροφορίες υποβάλλονται προς την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), την ΥΠΑ και την Τοπική Αυτοδιοίκηση σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Για τον περιορισμό των επιπτώσεων του αεροπορικού θορύβου στις κατοικημένες περιοχές γύρω από το Αεροδρόμιο, έχουν σχεδιαστεί Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου (ΔΜΘ). Οι ΔΜΘ έχουν δημοσιευτεί στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Publication) και περιλαμβάνουν τα ακόλουθα μέτρα:

- Αποφεύγεται η χρήση του διαδρόμου 03R για απογειώσεις, καθώς και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις κατά τη διάρκεια του μεσημεριού (15:00-18:00) και της νύχτας (23:00-07:00).
- Αποφεύγεται η χρήση του διαδρόμου 03R για απογειώσεις καθώς και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις σε 24ώρη βάση για τύπους αεροσκαφών οριακά συμμορφούμενων προς τα αποδεκτά όρια θορύβου γνωστά ως Κεφαλαίου 3:

Antonov An-124	McDonell Douglas DC-10
Antonov An-225	Ilyushin 62
Boeing B707	Ilyushin 76/ IL78-82
Boeing B727	Ilyushin 96
Boeing B737-200	Lockheed TriStar L1011
Boeing B747-200/300	Tupolev TU-134A
British Aerospace BAE-125-1000	Tupolev TU-154M
McDonell Douglas DC-8	Yakovlev YAK-40
McDonell Douglas DC-9	Yakovlev YAK-42

- Αποφεύγεται η χρήση του διαδρόμου 03R για απογειώσεις καθώς και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις σε 24ώρη βάση για πολεμικά αεροσκάφη.
- Έχουν σχεδιαστεί και εφαρμόζονται διαδικασίες αναχώρησης που συμβάλουν στην περαιτέρω μείωση της στάθμης θορύβου στις κατοικημένες περιοχές κοντά στο Αεροδρόμιο. Κατά τη διάρκεια της απογείωσης από τους διαδρόμους 03L και 03R προβλέπεται η μείωση της ισχύος των κινητήρων να μην πραγματοποιείται πριν τα 1.800 πόδια, η δε επιτάχυνση πάνω από την αρχική ταχύτητα ανόδου ($v_2+10-20$) και η αλλαγή πτερυγίων καμπυλότητας να πραγματοποιείται σε ελάχιστο ύψος 3.300 ποδών, έτσι ώστε τα αεροσκάφη να αποκοτούν υψόμετρο ταχέως.

- Τέλος, οι δοκιμές κινητήρων αεροσκαφών πάνω από τη χαμηλή ισχύ (idle) δεν επιτρέπονται κατά την διάρκεια της νύχτας παρά μόνο κατά το διάστημα 07:00 – 23:00, σε καθορισμένες περιοχές του Αεροδρομίου απομακρυσμένες από κατοικημένες περιοχές.

Εξαιρέσεις στις ΔΜΘ μπορούν να επιτραπούν μονάχα για λόγους ασφαλείας, ή σε περιπτώσεις ακραίων καιρικών συνθηκών, ή για την αντιμετώπιση σοβαρών επιχειρησιακών περιορισμών ή αναγκών.

Η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει δημιουργήσει και λειτουργεί την ειδική τηλεφωνική γραμμή «Σας Ακούμε» (Τηλ.: 210-3530003), για ερωτήσεις σχετικά με τον θόρυβο ή για την υποβολή παραπόνων. Επιπρόσθετα, διατίθεται στο διαδίκτυο ειδική εφαρμογή – WebTrak (<https://webtrak.emsbk.com/ath1>), η οποία παρουσιάζει εκτός των άλλων μια σύνθετη εικόνα της περιοχής όπου προβάλλονται οι πορείες των αεροσκαφών, σε συνδυασμό με στιγμιαίες μετρήσεις των σταθμών μέτρησης θορύβου του συστήματος NOMOS του ΔΑΑ.

Τέλος, και σε συμμόρφωση με την Ευρωπαϊκή Οδηγία για τον Περιβαλλοντικό Θόρυβο (49/2002), όπως έχει ενσωματωθεί στο Ελληνικό δίκαιο, καταρτίζονται κάθε πέντε (5) χρόνια οι προβλεπόμενοι Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου (ΣΧΘ) και αναθεωρείται - αν κριθεί απαραίτητο - το Σχέδιο Δράσης για το Αεροδρόμιο. Ο τελευταίος ΣΧΘ και το σχετικό Σχέδιο Δράσης καταρτίστηκαν το 2022 (με στοιχεία κίνησης έτους 2021), και μετά από τη δημόσια διαβούλευση εγκρίθηκε από το ΥΠΕΝ με την από 30/03/2023 Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/34256/699. Κατόπιν αιτήματος του ΥΠΕΝ, επικαιροποιήθηκε η ΣΧΘ με τα πληθυσμιακά στοιχεία της Απογραφής του 2021, τα οποία δημοσιεύτηκαν στο τέλος του 2024 και υποβλήθηκε στις αρχές Απριλίου του 2025 (ΔΑΑ Αρ. Πρωτ. 423948). Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι όλοι οι Στρατηγικοί Χάρτες θορύβου και τα Σχέδια Δράσης που εκπονήθηκαν για το ΔΑΑ, έτυχαν του συντονισμού και του ελέγχου του ΥΠΕΝ και της ΥΠΑ. Επιπρόσθετα, με βάση την από 31/12/2018 Κοινή Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΝΕΠ/27136/1793, ο φορέας λειτουργίας του Αεροδρομίου, όπως ρητά αναφέρεται, έχει την υποχρέωση να εκπονήσει και να υποβάλει στην αρμόδια αρχή (ΥΠΕΝ) προς έγκριση, τη μελέτη ΣΧΘ και το αναθεωρημένο Σχέδιο Δράσης.

Απαντήσεις στις Ερωτήσεις των Βουλευτών

Ερώτηση 1

Προτίθεται η κυβέρνηση να επεξεργαστεί τα στοιχεία από τους μόνιμους σταθμούς ηχομέτρησης (noise monitoring) για να παρακολουθεί τους δείκτες που συνιστά ως κατάλληλους η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την αντιμετώπιση του αεροπορικού θορύβου στις επηρεαζόμενες περιοχές, όπως ορίζει η ευρωπαϊκή νομοθεσία;

Απάντηση

Στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 211773 του 2012 («Καθορισμός Δεικτών Αξιολόγησης και Ανωτάτων Επιτρεπόμενων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις»), η Εταιρεία Αεροδρομίου υποβάλλει τα ετήσια αποτελέσματα των Προγραμμάτων Παρακολούθησης Αεροπορικού Θορύβου, τα οποία έχουν λάβει τη σχετική έγκριση από το ΥΠΕΝ (αναμένεται η έγκριση των αποτελεσμάτων του 2024, τα οποία υποβλήθηκαν από τον ΔΑΑ στις 11 Μαρτίου του

2025). Μεταξύ άλλων, τα αποτελέσματα που υποβάλλονται, συμπεριλαμβάνουν τους δείκτες αεροπορικού θορύβου που ορίζονται στη σχετική νομοθεσία και υπολογίζονται για όλους τους σταθμούς μέτρησης του συστήματος NOMOS κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους. Συνεπώς, διατίθενται από την Εταιρεία Αεροδρομίου τα στοιχεία από τους μόνιμους σταθμούς μέτρησης αεροπορικού θορύβου στον αρμόδιο φορέα του Κράτους (ΥΠΕΝ) προς περαιτέρω αξιολόγηση, όπως προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία.

Ερώτηση 2

Πώς ελέγχεται η εφαρμογή των διαδικασιών NADP-A; Υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης, καταγραφής και επιβολής κυρώσεων για τις παραβιάσεις;

Απάντηση

Η ερώτηση αφορά ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Ερώτηση 3

Πόσες κυρώσεις ή πρόστιμα έχουν επιβληθεί σε αεροπορικές εταιρείες για υπερβάσεις θορύβου τα τελευταία 20 έτη;

Απάντηση

Η ερώτηση αφορά ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Ερώτηση 4

Υπάρχει σχεδιασμός ή πρόθεση από τα αρμόδια Υπουργεία ή τη Διοίκηση του ΔΑΑ να αναθεωρηθεί η χρήση του δυτικού διαδρόμου (03R/21L) για της απογειώσεις, που θα μείωνε κατά πολύ τον θόρυβο, ώστε να αποφεύγεται η διέλευση αεροσκαφών πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές;

Απάντηση

Όλες οι διαδικασίες κίνησης αεροσκαφών καθώς και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο Αεροδρόμιο της Αθήνας είναι απολύτως σύμφωνες με το εθνικό και διεθνές κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τα θέματα αεροναυτιλίας, όπως αυτά προσδιορίζονται τόσο από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization) όσο και από την αρμόδια κρατική αρχή (ΑΠΑ) και την ΥΠΑ, η οποία έχει την αποκλειστική ευθύνη για την εναέρια κυκλοφορία σε όλο τον εναέριο χώρο της Ελλάδας.

Το Αεροδρόμιο της Αθήνας έχει σχεδιαστεί με δύο διαδρόμους για να μπορέσει να εξυπηρετήσει την κίνηση αεροσκαφών ενός μητροπολιτικού αεροδρομίου με χωρητικότητα έως 50 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, βάσει της αδειοδότησης. Η ταυτόχρονη χρήση των δύο διαδρόμων κρίνεται απαραίτητη για να επιτυγχάνεται αυτός ο στόχος. Η χρήση των διαδρόμων έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την ελαχιστοποίηση της επίπτωσης του θορύβου των αεροσκαφών στις κατοικημένες περιοχές γύρω από το Αεροδρόμιο και μεταφράζεται στις Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου που περιγράφονται στην παραπάνω ενότητα «Γενικές Πληροφορίες για τη Διαχείριση του Αεροπορικού Θορύβου στο ΔΑΑ».

Η σημερινή λειτουργία επιτυγχάνει ισόρροπη κατανομή των πτήσεων αλλά και των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων μεταξύ περιοχών που γειτνιάζουν με το Αεροδρόμιο. Οποιαδήποτε αλλαγή στο τωρινό καθεστώς ενδέχεται να ελαφρύνει κάποιες περιοχές και τους κατοίκους τους εις βάρος άλλων περιοχών και των κατοίκων τους, διαταράσσοντας το παραπάνω ισοζύγιο και για αυτό θα πρέπει να αξιολογηθεί η επίπτωση καθώς και άλλες παράμετροι όπως η ασφάλεια πτήσεων, η χωρητικότητα του εναέριου χώρου από πλευράς κυκλοφορίας, κ.λ.π.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι βρίσκεται σε εξέλιξη έργο της ΥΠΑ, στο οποίο συμμετέχουν η ΑΠΑ, η Εταιρεία Αεροδρομίου, οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες που έχουν ως βάση το Αεροδρόμιο της Αθήνας, το EUROCONTROL και άλλοι συμμετοχοί, που έχει στόχο την αναβάθμιση της εναέριας κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή του Αεροδρομίου της Αθήνας. Μεταξύ άλλων, θα αξιολογηθούν περιβαλλοντικές παράμετροι. Εκπρόσωποι των δημοτικών αρχών όμορων δήμων (Σπάτα-Αρτέμιδα, Ραφήνα-Πικερμίου, Κορωπί και Μαρκόπουλο) έλαβαν σχετική ενημέρωση στις εγκαταστάσεις της Εταιρείας μας τον Απρίλιο του 2024, με παρουσία εκπροσώπων της ΑΠΑ, της ΥΠΑ και του ΥΠΕΝ.

Ερώτηση 5

Έχει ανατεθεί ή προγραμματίζεται η εκπόνηση επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για τη λειτουργία του αεροδρομίου, δεδομένου ότι η υφιστάμενη βασίζεται σε παρωχημένα δεδομένα και μη εφαρμοσμένα σενάρια;

Απάντηση

Πέραν της αρχικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, βάση της οποίας ορίστηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι του Αεροδρομίου που εγκρίθηκαν με τον Νόμο 2338 του 1995, αξιολογούνται οι κατά περίπτωση περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μετατροπών του Γενικού Σχεδίου (Masterplan) του Αεροδρομίου. Με τον ίδιο νόμο κυρώθηκε η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου, η οποία περιγράφει με σαφήνεια τις υποχρεώσεις της Εταιρείας Αεροδρομίου σχετικά με τη μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των νέων έργων, οι οποίες έχουν τηρηθεί απαρέγκλιτα έως και σήμερα. Φυσικά, οι μελέτες λαμβάνουν υπόψη τα τελευταία περιβαλλοντικά δεδομένα και το περιβαλλοντικό νομοθετικό πλαίσιο.

Αξίζει να επισημανθεί ότι, πέραν της συνεχούς συμμόρφωσης με τους Περιβαλλοντικούς Όρους, η Εταιρεία Αεροδρομίου υποχρεούται να συμμορφώνεται με το εξελισσόμενο ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος. Όσον αφορά στον αεροπορικό θόρυβο, η Εταιρεία μας έχει προβεί σε όλες τις απαραίτητες μελέτες Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου και αναθεώρησης του αντίστοιχου Σχεδίου Δράσης ανά πέντε χρόνια (2007, 2012, 2017 και 2022 έως τώρα), οι οποίες έχουν λάβει την έγκριση του ΥΠΕΝ, αρμόδια κρατική αρχή για την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για το Περιβαλλοντικό Θόρυβο (Environmental Noise Directive 49/2002).

Ερώτηση 6

Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής περιορισμών στις νυχτερινές πτήσεις, όπως ισχύει σε άλλα αεροδρόμια της Ε.Ε.;

Απάντηση

Η ερώτηση αφορά ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Εταιρείας Αεροδρομίου. Ωστόσο η αδειοδότηση του Αεροδρομίου είναι για 24ωρη λειτουργία.

Ερώτηση 7

Εξετάζεται η υιοθέτηση αντισταθμιστικών μέτρων που θα μετριάσουν την όχληση των κατοίκων της περιοχής (ηχομόνωση κατοικιών, σχολικών μονάδων) από τον αεροπορικό θόρυβο;

Απάντηση

Η ερώτηση αφορά ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Ερώτηση 8

Ποιο είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα επικαιροποίησης της μελέτης του Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου και του αντίστοιχου Σχεδίου Δράσης που θα ενσωματώνει τα πληθυσμιακά δεδομένα της απογραφής του 2021, όπως προβλέπει η υπ. αριθμ Α.Π: ΥΠΕΝ/Δ/ΚΑΠΑ/34256/699 (ΑΔΑ: 9ΛΧ64653Π8-ΞΑΣ) της 30^{ης} Μαρτίου 2023;

Απάντηση

Η επικαιροποίηση του ΣΧΘ με τα πληθυσμιακά στοιχεία της Απογραφής του 2021, τα οποία δημοσιεύτηκαν στο τέλος του 2024, έχει ολοκληρωθεί και υποβληθεί στο ΥΠΕΝ στις 4 Απριλίου 2025 (ΔΑΑ Αρ. Πρωτ. 423948).

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για περαιτέρω πληροφορίες ή διευκρινήσεις.

Με εκτίμηση,



Ευγενία Παπαθανασοπούλου
Νομική Σύμβουλος, Διευθύντρια Εταιρικής Διακυβέρνησης
& Γραμματέας Δ.Σ.

Κοιν.: (1) Δρ. Χρ. Τσίπουρα, Διοικητή Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, (governor@hcaa.gov.gr)
(2) κ. Γ. Σαουνάτσο, Διοικητή Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, (governor@hasp.gov.gr)
(3) Ιδιαίτερο Γρ. Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, (minister@ypyme.gr)
(4) Ιδιαίτερο Γρ. Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, (transport@ypyme.gr)
(5) Ιδιαίτερο Γρ. Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών, (yfyp.yp@yme.gov.gr)
(6) Ιδιαίτερα Γραφεία Γεν. Γραμματέων Υποδομών & Μεταφορών, (ggg@yme.gov.gr)
(7) Ιδιαίτερα Γραφεία Γεν. Γραμματέων Υποδομών & Μεταφορών, (ggmsec@ypyme.gr)
(8) Γραφείο Υπηρεσιακού Γραμματέα, (adminsec@yme.gov.gr)
(9) Υπηρεσία Συντονισμού, (ys@yme.gov.gr)