



10 ΦΕΒ. 2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 07 -02-2014

Αριθ. Πρωτ. Β-138

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Στ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 650-8315
FAX : 650-8299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση-ΑΚΕ - Επιθεωρητές Ασφάλειας Πτήσεων.

ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 5550/690/20-1-2014.

Σε απάντηση της Ερώτησης-ΑΚΕ με αριθμό 5550/690/20-1-2014, την οποία κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κα Μακρή Ραχήλ, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Με το άρθρο 32 του ν.2912/2001(ΦΕΚΑ'94) συστάθηκε στην Υ.Π.Α. για πρώτη φορά το ειδικό «Σώμα Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων». Κατ' εξουσιοδότηση του ίδιου νόμου, εκδόθηκε το π.δ.57/2002(ΦΕΚΑ'50), σχετικά με την δομή του Σώματος Επιθεωρητών, τις ειδικότητες, τα καθήκοντα, τα αντικείμενα επιθεωρήσεων, τα απαιτούμενα προσόντα, την εκπαίδευση κ.α.

Βάσει των προβλέψεων του ανωτέρω π.δ, η Υ.Π.Α. προχώρησε στην πιστοποίηση των επιθεωρητών και ανέλαβε το μεγάλο οικονομικό κόστος προκειμένου, επιλεγμένοι έμπειροι υπάλληλοί της διαφόρων Κλάδων να εκπαιδευθούν θεωρητικά και πρακτικά στα καθήκοντα και στο αντικείμενο του Επιθεωρητή από διεθνώς αναγνωρισμένους και καταξιωμένους φορείς, (Βρετανική ΥΠΑ, ΥΠΑ Σουηδίας, διαπιστευμένο εκπαιδευτικό κέντρο του JAA, κ.ά.). Κατ' αυτό τον τρόπο, οι επιθεωρητές, μόνιμοι υπάλληλοι Υ.Π.Α., άσκησαν τα καθήκοντά τους, με αποδοχή και αναγνώριση του έργου τους, εντός και εκτός Ελλάδος, ένα έργο ιδιαίτερα αξιόλογο και σημαντικό για την ομαλή και υγιή ανάπτυξη της Ελληνικής αεροπορικής αγοράς αλλά και για την διεθνή θέση της χώρας μας στον ευαίσθητο Τομέα των Αερομεταφορών.

Το 2003, ελέγχθηκαν και επαναπιστοποιήθηκαν όλες οι Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες και οι Οργανισμοί Συντήρησης αεροσκαφών, προκειμένου να εξασφαλισθεί η συμμόρφωσή τους με το νεοεισαχθέν τότε Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο του Συνδέσμου Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Αρχών για την ασφάλεια των πτήσεων (Joint Aviation Authority, J.A.A.) και το 2004 έλαβε το πρώτο «mutual recognition status» με επαίνους.

Έκτοτε και μέχρι σήμερα, το Σώμα των Επιθεωρητών εξακολουθεί να εργάζεται διεπόμενο από τις ίδιες Αρχές, με αποτέλεσμα η Υ.Π.Α. να εξακολουθεί να αναγνωρίζεται διεθνώς ως ισότιμη με τις ομόλογες της Υπηρεσίες των αναπτυγμένων χωρών. Μόνιμοι υπάλληλοι, επιθεωρητές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας υπηρέτησαν στο παρελθόν και υπηρετούν και σήμερα στην *Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA)* με τα ίδια, αδιαμφισβήτητα από την Ευρωπαϊκή και τη διεθνή κοινότητα, προσόντα και με άριστη τεχνική κατάρτιση.

Τα έτη 2002 και 2003, η Υ.Π.Α. ανταπεξήλθε σε τακτικό έλεγχο από επιθεωρητές του *Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)* και της *Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA)*

Σε συνέχεια των πρώτων επιτυχών ελέγχων και αφού με εντατική εργασία των τότε πιστοποιημένων επιθεωρητών ακολουθήθηκαν οι συστάσεις των Διεθνών Οργανισμών, το 2005 η Υ.Π.Α. αξιολογήθηκε ενδελεχώς από την *Αμερικανική Federal Aviation Authority, F.A.A.*, και τότε επιτεύχθηκε η αναβάθμιση της Υ.Π.Α. από την κατηγορία ασφαλείας Β στην κατηγορία Α. Η εν λόγω αναβάθμιση ήταν ζήτημα μεγάλης εθνικής, πολιτικής αλλά και οικονομικής σημασίας, καθ' ον επέτρεπε την επί ίσοις όροις πρόσβαση των Ελληνικών Αεροπορικών εταιριών στη διεθνή αγορά και κατά συνέπεια την ανάπτυξή τους.

2. Σε ό,τι αφορά την αποζημίωση των επιθεωρητών του άρθρου 35 του ν.2912/2001, αυτή χορηγήθηκε, κατόπιν σχετικής σύστασης-ευρήματος των επιθεωρητών του ICAO, τον Φεβρουάριο του 2000, οι οποίοι κατέγραψαν στην Έκθεση ελέγχου, ότι, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του Οργανισμού, οι αμοιβές των Επιθεωρητών των Εθνικών Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να συμβαδίζουν με τις αμοιβές των αντίστοιχων στελεχών της αεροπορικής αγοράς της ίδιας χώρας. Για την καταβολή της αποζημίωσης, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η προηγούμενη πιστοποίηση του Επιθεωρητή από τον Διοικητή Υ.Π.Α., σύμφωνα με το π.δ.57/2002, άρθρο 21 παρ.3.

Στη συνέχεια, κατά την κρίση του Α' κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, υπήρξε πρόβλημα παράτυπης πιστοποίησης, εξ αιτίας της οποίας έγινε και η αναζήτηση των αποζημιώσεων, που είχαν καταβληθεί, ως αχρεωστήτως καταβληθεισών και τα αντίστοιχα ποσά έχουν καταλογισθεί μέσω των Δ.Ο.Υ. των υπαλλήλων. Το ζήτημα, κατά την κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ανέκυψε από το γεγονός ότι στους πιστοποιηθέντες επιθεωρητές δεν συνέτρεχαν σωρευτικά οι προϋποθέσεις της προαναφερθείσας παραγράφου και επομένως παράτυπα τους κατεβλήθη η αποζημίωση. Οι εν λόγω αναφερόμενες προϋποθέσεις ήταν: «να έχουν υποστεί εκπαίδευση σε αντίστοιχες Αρχές της αλλοδαπής, να είναι εφοδιασμένοι με πιστοποιητικό Επιθεωρητή της αλλοδαπής Αρχής και να έχουν εξουσιοδοτηθεί με Αποφάσεις του Διοικητή Υ.Π.Α. να διενεργούν ελέγχους». Ωστόσο, η συγκεκριμένη προϋπόθεση περί κατοχής Πιστοποιητικού Επιθεωρητού αλλοδαπής Αρχής προφανώς

συμπεριελήφθη εκ παραδρομής καθ' όσον δεν ήταν ούτε αντικειμενικά ούτε λογικά δυνατόν να συντρέχει τέτοια στο πρόσωπο κανενός από τους πιστοποιηθέντες Επιθεωρητές, αφού από το νομοθετικό πλαίσιο προκύπτει ότι οι Επιθεωρητές θα είναι Έλληνες υπάλληλοι με συγκεκριμένη προϋπηρεσία και προσόντα και, επομένως, δεν θα ήταν δυνατόν να είναι ταυτόχρονα και Επιθεωρητές ξένου Κράτους. Αποτέλεσμα της εν λόγω κρίσης του Ελεγκτικού Συνεδρίου, (που εν τω μεταξύ έχει προσβληθεί και εκκρεμεί η εκδίκαση της), ήταν ότι η καταβολή της αποζημίωσης διεκόπη πάραυτα και δεν επαναφέρθηκε. Με αφορμή, όμως, το γεγονός αυτό διασύρθηκε και διασύρεται κατά διαστήματα στον εγχώριο και ξένο Τύπο η Υ.Π.Α. και το Σώμα των Επιθεωρητών της, διότι η έλλειψη ενός και μόνον στοιχείου τυπικής νομιμότητας για την καταβολή της αποζημίωσης παρερμηνεύθηκε και παρερμηνεύεται συχνά ως έλλειψη συνολικής νομιμότητας της λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών. Δεδομένου ότι τούτο ούτε ευσταθούσε ούτε ευσταθεί, το «Σώμα Επιθεωρητών Ασφαλείας Πτήσεων» της Υ.Π.Α. ουδέποτε διέκοψε την λειτουργία του, αλλά εξακολουθεί να ασκεί αδιαλείπτως τα καθήκοντα του, με τις εκάστοτε αναγκαίες από την διεθνή Νομοθεσία προσαρμογές του νομικού του πλαισίου, χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε πρόσθετης αποζημίωσης. Όπως έχει προκύψει δε από τους συνεχείς ελέγχους Διεθνών Οργανισμών και Φορέων, οι Επιθεωρητές διαθέτουν υψηλή εξειδίκευση, επαγγελματισμό και άριστες τεχνικές γνώσεις, που υπερκαλύπτουν τις διεθνείς προδιαγραφές και εξασφαλίζουν σε κάθε έλεγχο θετικά αποτελέσματα και επιδοκιμασίες για το έργο που επιτελεί το Σώμα και κατ' επέκταση η Υπηρεσία Πολιτικής Υπηρεσίας στον τομέα της ασφαλείας πτήσεων.

3. Το 2007 έγινε πράγματι έλεγχος από τους Επιθεωρητές Δημόσιας Διοίκησης στην Υ.Π.Α. Μετά την υποβολή του σχετικού πορίσματος και σε ό,τι αφορά την άσκηση του αντίστοιχου πειθαρχικού ελέγχου, με την ΥΠΑ/Δ9/Α/Ε.233/242/16.03.2007 Απόφαση κλήθηκε σε απολογία ο ένας από τους ασκήσαντες καθήκοντα Διευθυντή της καθ' ύλην αρμόδιας Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων, ενώ για τους άλλους δύο η άσκηση πειθαρχικού ελέγχου παρείλκε, (λόγω συνταξιοδότησης του ενός και λόγω διετούς παραγραφής που συνέτρεχε για τον άλλο). Με την ΥΠΑ/Δ9/Α/Ε.297/Ε.367/10.04.2007 Απόφαση Διοικητή Υ.Π.Α, ο πειθαρχικός προϊστάμενος του απολογηθέντος υπαλλήλου, ήτοι ο Διοικητής Υ.Π.Α, έπειτα από αξιολόγηση και εκτίμηση των διαλαμβανομένων στην απολογία του, τον απάλλαξε από την πειθαρχική κατηγορία που του είχε αποδοθεί.

4. Σ' ό,τι αφορά την κατάργηση θέσεων υπαλλήλων στην Υ.Π.Α, με την με 2531/23.10.2013 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΦΕΚΒ'2698), καταργήθηκαν οι μη αναγκαίες 249 θέσεις ιπτάμενων χειριστών και μηχανικών αεροσκαφών, κατ' εφαρμογή της παρ.1 του άρθρου 90 του ν.4172/2013(ΦΕΚΑ'167). Σε συνέχεια αυτής εκδόθηκε κ.υ.α όπου τέθηκαν πρόσθετα ειδικά προσόντα χειριστών και μηχανικών,

προκειμένου να επιλεγούν αυτοί που θα κάλυπταν τις υπάρχουσες κενές οργανικές θέσεις. Η διαδικασία αυτή έχει ήδη ολοκληρωθεί. Τυχόν ανάγκες που θα προκύψουν σε διάφορες ειδικότητες του προσωπικού της Υ.Π.Α. θα καλυφθούν μέσω της διαδικασίας της κινητικότητας των υπαλλήλων του Δημοσίου.

5. Όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας πτήσεων στα οποία αναφέρεται η εν λόγω Ερώτηση, επισημαίνεται ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν αποτελεί «τεράστιο Οργανισμό», αλλά Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με μείζον και πολυσχιδές έργο, το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ πολλών άλλων, την οργάνωση, την ανάπτυξη και τον έλεγχο του συστήματος αερομεταφορών της χώρας, καθώς και την μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον αρμόδιο Υπουργό για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά. Για να ανταποκριθεί σε αυτό το πράγματι τεράστιο έργο, η Υ.Π.Α απασχολεί σήμερα περίπου 2.500 υπαλλήλους διαφόρων ειδικοτήτων, άρτια εκπαιδευμένων στο αντικείμενό τους, μεγάλο ποσοστό δε από αυτούς έχει Πανεπιστημιακή εκπαίδευση και μεταπτυχιακούς τίτλους ειδίκευσης, ενώ ένας αξιοσημείωτος αριθμός, διαθέτει και διδακτορικό δίπλωμα. Τούτο δεν απαντάται συχνά σε Αεροπορικές Αρχές ξένων Κρατών.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον Ιδρυτικό ν.5100/1931(ΦΕΚΑ΄35), απαιτείτο από τους τεχνικούς υπαλλήλους της Πολιτικής Αεροπορίας να είναι *«απόφοιτοι μιας αναγνωρισμένης μηχανολογικής ή ηλεκτρολογικής σχολής της ημεδαπής ή αλλοδαπής»* (άρθρο 13), ενώ οι ίδιοι: *«υποχρεούνται να εκτελώσι διατεταγμένας πτήσεις διά την άσκησιν του ελέγχου επί των γραμμών εναερίου συγκοινωνίας και προς εκτέλεσιν οιασδήποτε συναφούς υπηρεσίας»* (άρθρο 19). Παράλληλα, ειδική μέριμνα ελήφθη για την συνεχή εκπαίδευση του τεχνικού προσωπικού (άρθρο 35)

Εξάλλου, ο οργανισμός της Υ.Π.Α αναπτύχθηκε παράλληλα και σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις, που προέκυπταν από την ραγδαία ανάπτυξη των αερομεταφορών στην χώρα μας, αλλά και διεθνώς, κατά τις τελευταίες δεκαετίες και ειδικότερα, μετά το 1950, με την δρομολόγηση αεριοπροωθούμενων (JET) αεροσκαφών. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το προσωπικό που υπηρετούσε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας το 1955 ήταν 397 άτομα, το 1959–548 άτομα, 1963–567 άτομα, 1966–940 άτομα, 1969–1.200 άτομα, 1970–1.385 άτομα, 1974–1.649 άτομα, 2014–περίπου 2.500 άτομα. Σήμερα, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν υπηρετεί κανένας βιβλιοθηκάριος, ενώ οι πλέον πρόσφατες προσθήκες στην στελέχωση της Υπηρεσίας, πραγματοποιήθηκαν με την μεταφορά υπαλλήλων της πρώην Ολυμπιακής Αεροπορίας, τεχνικών, χειριστών και διοικητικών. Σε αυτούς υπήρχαν ενδεχομένως οι περισσότερες από τις ειδικότητες, στις οποίες γίνεται αναφορά.

6. Ο έλεγχος της Υ.Π.Α από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), τον Δεκέμβριο του 2000, δεν ήταν ο πρώτος, αφού η Υ.Π.Α έχει υποστεί, μέχρι σήμερα, πλειάδα ελέγχων από διεθνείς Φορείς και Οργανισμούς. Συνεχίζει δε να υφίσταται τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, σχεδόν σε ετήσια βάση, με τα αποτελέσματα των ελέγχων της τελευταίας, τουλάχιστον, δεκαετίας, να την αναδεικνύουν στις υψηλότερες θέσεις της ασφάλειας των πτήσεων, ανάμεσα στις «μεγάλες» Ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και διεθνώς (Επιθεωρήσεις EASA, ICAO-USOAP).

7. Παρ' όλ' αυτά, η ανάπτυξη των αερομεταφορών τις τελευταίες κυρίως δεκαετίες κατέστησε αναγκαία την καλύτερη οργάνωση και ενίσχυση των Διεθνών και Κρατικών Συστημάτων εποπτείας της ασφάλειας των πτήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, όλα τα Κράτη-μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και ειδικότερα του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), που πλέον έχει σήμερα μετασχηματισθεί σε όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EASA), αναδιοργάνωσαν την δεκαετία του 1990 τα συστήματα πιστοποίησης και επιθεωρήσεων των αεροπορικών φορέων αρμοδιότητάς τους, προκειμένου να υλοποιήσουν τις διατάξεις της διεθνούς Αεροπορικής Νομοθεσίας και να ανταπεξέλθουν επιτυχώς στους ελέγχους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των εν λόγω διεθνών Οργανισμών.

Τον Δεκέμβριο του 2000, η Ελληνική Υ.Π.Α πράγματι υποβιβάσθηκε από την Αμερικανική FAA (Federal Aviation Administration), στην κατηγορία 2, εκ μόνου του λόγου ότι η χώρα μας δεν διέθετε αξιόπιστο μηχανισμό επιθεώρησης, (δεν διέθετε ικανό αριθμό επιθεωρητών πτητικής ικανότητας αεροσκαφών, επιθεωρητών πτητικής λειτουργίας αεροσκαφών και επιθεωρητών πτυχίων και αδειών, σε σχέση με τον αριθμό των προς έλεγχο αεροσκαφών και την διαχείριση μεγάλου αριθμού πτυχίων και αδειών). Την ίδια περίοδο, (20 Δεκεμβρίου 2000), η Αμερικανική FAA εξέδωσε σχετική ανακοίνωση (Press Release No. APA 96-00). Ο ισχυρισμός, όμως, ότι «...οποιαδήποτε αεροσκάφος προερχόμενο από την Ελλάδα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως δημόσιος κίνδυνος...», είναι απολύτως ανακριβής όπως προκύπτει από απλή εξέταση των διατιθέμενων στοιχείων. Στην ανωτέρω ανακοίνωση της Αμερικανικής FAA, η οποία ακόμη και σήμερα είναι αναρτημένη στην ιστοσελίδα της, αναφέρεται σχετικά με την υποβάθμιση μιας χώρας σε κατηγορία 2, ότι «The assessments are not an indication of whether individual foreign carriers are safe or unsafe», δηλαδή ότι «οι έλεγχοι που διεξάγονται δεν αποτελούν ένδειξη για το εάν ένας μεμονωμένος αερομεταφορέας ξένου κράτους είναι ασφαλής ή όχι». Κατά συνέπεια, τα αεροπλάνα, τα οποία προέρχονταν από την Ελλάδα δεν θεωρούνταν «δημόσιος κίνδυνος», αλλά, αντιθέτως, συνέχισαν τις πτήσεις τους προς Αμερική με αυξημένη μόνον, επιτήρηση από την Αμερικανική FAA, καθ' όλη την περίοδο που η Ελληνική ΥΠΑ ήταν υποβαθμισμένη στην κατηγορία 2. Τούτο προκύπτει και από τον ορισμό της FAA κατηγορίας 2, ο οποίος περιλαμβάνεται στην ίδια ανωτέρω ανακοίνωση: «While in Category 2 status, carriers

from these countries will be permitted to continue operations at current levels under heightened FAA surveillance».

Η αναφορά ότι μόνον οι μηχανικοί αεροσκαφών είναι αρμόδιοι για τον έλεγχο των αεροσκαφών είναι εσφαλμένη, δεδομένου ότι διεθνώς ισχύουν τελείως διαφορετικά κριτήρια (διπλωματούχοι μηχανικοί, ηλεκτρονικοί, κ.λπ. – Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2042/2003, όπως ισχύει).

9. Οι υπηρετούντες επιθεωρητές το 2000 ήταν 15, (αν και δεν υφίστατο τότε ο όρος «επιθεωρητής» παρά μόνον για τους ελέγχους αεροσκαφών). Το 2007 ανήλθαν σε 24 και σήμερα είναι 35.

Όσον αφορά τα τυπικά τους προσόντα, το 2000 καθορίζονταν από το β.δ. 634/70. Από το 2007 και μέχρι σήμερα καθορίζονται από το π.δ.147/2005.

Η εκπαίδευση το 2000 ήταν η προβλεπόμενη για το σύνολο των υπαλλήλων της Υ.Π.Α, χωρίς ρητή αναφορά σε επιθεωρητές, ενώ η διαδικασία εκπαίδευσης από το 2007 και μέχρι σήμερα καθορίζεται από το π.δ.147/2005.

Τα αεροσκάφη το 2000 ήταν 438, το 2007 532 και σήμερα είναι 571.

10. Η χώρα μας ουδέποτε υποβαθμίσθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), σημειώνεται, μάλιστα, ότι σχετικοί έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν στην ΥΠΑ το 2006 και το 2013 είχαν πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα. Το 2005 δεν έγινε έλεγχος από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας αλλά το 2006 από τον οποίο δεν προέκυψε ότι οι επιθεωρητές δεν πληρούσαν τα κριτήρια προσόντων. Επί πλέον, θα πρέπει να τονισθεί ότι δεν ορίζει η Ομοσπονδιακή Διοίκηση της αεροπορίας των ΗΠΑ τους διεθνείς κανονισμούς, αλλά ο Διεθνής Οργανισμός πολιτικής αεροπορίας. Επίσης, δεν έγινε έλεγχος στην ΥΠΑ τον Σεπτέμβριο του 2013,.

11. Τα ερωτήματα με αριθ.30–32 που αφορούν σε προγράμματα σπουδών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και σε επαγγελματικά δικαιώματα αποφοίτων δεν εντάσσονται στον κύκλο αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κα Μακρή Ραχήλ
2. Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης
και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
Γραφείο Υπουργού
3. Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων
Γραφείο Υπουργού.

