



www.eeeke.gr

ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Περιοδική έκδοση της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004 – ΤΕΥΧΟΣ 1

Ολυμπιακοί Αγώνες



Κοινή επιτροπή Πύργου, Προσέγγισης, με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου των Σπάτων μέχρι σήμερα, εξετάζει τόσο τη διαθεσιμότητα των τεχνικών μέσων, όσο και τη δυνατότητα τροποποίησης κάθε μορφής διαδικασιών. Σκοπός είναι η βελτίωση και η απλοποίηση των συνθηκών λειτουργίας και εργασίας ενόψει της προσδοκώμενης κίνησης του 2004.

Παρακαλούνται οι συνάδελφοι που ενδιαφέρονται να στελεχώσουν τις επιτροπές που θα συστηθούν για την οργάνωση και διεξαγωγή του συνεδρίου, να επικοινωνήσουν στα τηλέφωνα 2684 Κοσ Δανιηλίδης) ή 2779 Κοσ Μαργέτος

**22ο ΠΕΡΙΟΧΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ**

IFATCA

ΡΟΔΟΣ

14-16/10/2005

Λίγα λόγια για την έκδοση

Η ΕΕΕΚΕ θέλοντας να έχει μία πιο άμεση και εποικοδομητική σχέση και επικοινωνία με τα μέλη της, έχει την πρόθεση να εκδώσει ένα περιοδικό. Σε αυτό θα κοινοποιούνται θέσεις-τάσεις και γεγονότα που αφορούν τον κλάδο μας επαγγελματικά και συνδικαλιστικά. Μέχρι όμως να εξασφαλιστούν τα εχέγγυα της βιωσιμότητας και της συνέχειας αυτής της προσπάθειας, η ένωση επιθυμεί να καλύψει το κενό της πληροφόρησης ανοίγοντας ένα παράθυρο επικοινωνίας με το παρόν δελτίο.

ΘΕΜΑΤΑ TWR



Περιβάλλον

Το Πανεπιστήμιο Αθηνών πραγματοποίησε περιβαλλοντική μελέτη στους χώρους του Πύργου των Σπάτων. Ανεπισημάτως τα αποτελέσματα φαίνεται να δείχνουν ότι η ακτινοβολία είναι αρκετά χαμηλή, ενώ υπάρχουν αυξημένοι ρύποι από αιωρούμενα σωματίδια. Αυτά μάλλον οφείλονται στη συχνότητα καθαρισμού των φίλτρων και την επιδαπέδια μοκέτα. Η Ένωση κατ' αρχήν συνηγορεί και συμμετέχει ενεργά στη προσπάθεια για άμεση αγορά δύο καθαριστών αέρα. Αυτονόητα δε, θα στηρίξει ένθερμα κάθε τι που θα εξαλείφει τις αιτίες και τις εστίες κάθε μορφής ρύπανσης

ΘΕΜΑΤΑ APP

Έντονο προβληματισμό και ανησυχία προκαλεί στους ανθρώπους της προσέγγισης το γνωστό και μη εξαιρετέο θέμα των συχνοτήτων. Υπάρχει πρόβλημα ποιοτικό και ποσοτικό που ταλανίζει επί μακρόν όλους τους εργαζόμενους.

Ομοίως μία από τις επιχειρησιακές οθόνες της προσέγγισης είναι U/S. Επειδή δεν υπάρχει πια διαθεσιμότητα οθονών αυτού του τύπου, ο σκεπτικισμός είναι ιδιαίτερα μεγάλος. Επίσης ειδικό πρόβλημα δημιουργείται από την χωροθέτηση των εδρών εργασίας και της στελέχωσης των. Σαν αποτέλεσμα έχουμε ο συντονισμός μεταξύ των θέσεων εργασίας και των μονάδων να μην είναι ο καλύτερος δυνατός.

Σύντομα αναμένεται να αναλάβει η προσέγγιση τη διαχείριση της κυκλοφορίας που διακινείται μέσα στην περιοχή ευθύνης της. Ήδη για το σκοπό αυτό εγκρίθηκε η μετάθεση τεσσάρων νέων συναδέλφων από τα περιφερειακά στη προσέγγιση.

Συζητείται ευρέως το ενδεχόμενο μετακίνησης της προσέγγισης στο κτίριο της ΥΕΠ. Ασφαλώς όμως η υλοποίηση θα γίνει μετά τους ολυμπιακούς αγώνες και σε βάθος χρόνου.

Η Αττική Οδός και τα διόδια

Μετά την ολοκλήρωση των έργων στην Αττική Οδό, προβληματισμοί και ανησυχία προκαλούν στους συναδέλφους μας του Πύργου οι αυξήσεις στα διόδια. Η σημερινή επιβάρυνση με κόστος ανά διαδρομή 2 € κυμαίνεται ετησίως μεταξύ 300 έως 327 χιλιάδων δραχμών, ενώ εάν πραγματοποιηθεί η κυκλοφορούμενη φήμη για αύξηση της διέλευσης στα 3 €, τότε η αναμενόμενη δαπάνη θα είναι μεταξύ 400 έως 490 χιλιάδων δραχμών. Αυτό σημαίνει αντίστοιχη μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων, η οποία μέχρι στιγμής, δεν συγκινεί κανένα Διοικητή, επιτελάρχη, ή επιτελή της Διοίκησης. Βεβαίως η Διοίκηση και οι επιτελείς της είναι σοβαρά απασχολημένοι με τις φιάστες για την προώθηση της πολιτιστικής κουλτούρας των εργαζομένων στην ΥΠΑ.



Ελπίζουμε κάποια στιγμή να τους δοθεί ο χρόνος να δαπανήσουν λίγο από τη φαιά τους ουσία ασχολούμενοι και με τα υπαρκτά προβλήματα των εργαζομένων, όχι ερμηνεύοντας τους νόμους, αλλά δημιουργώντας τις προϋποθέσεις νέων συνθηκών ή νέων διατάξεων που θα καλύπτουν το κενό που υπάρχει. Υποθέτουμε ότι είναι μέσα στα καθήκοντα τους. Διαφορετικά, φοβόμαστε ότι θα προσγειωθούν ανώμαλα.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Στο υπ. αρ. 4Α/15/12004 ΦΕΚ δημοσιεύτηκε το Π.Δ. με το οποίο καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας της ειδικότητας λόγω αδυναμίας, θανάτου ή ασθένειας.

Επιτέλους μια προσπάθεια που διήρκησε επί μακρόν, έφτασε στο τέλος της. Μια προσπάθεια που πέρασε από ατέλειωτες συζητήσεις, μεγάλες και συνεχείς αντιδράσεις και υπονομεύσεις, σχοινοτενείς βυζαντινολογίες και μάλλον συστηματικές υποκρισίες και κωλυσιεργίες. Αλλά, συνοδεύτηκε επίσης από τη βαθιά πίστη στην επίτευξη του στόχου, του μεγάλου στόχου παρά τα συνεχή σκαμπανεβάσματα που στέγνωσαν τη ψυχή μας.

Ενός στόχου που αποζημιώνει όσους νυχθημερόν μόχθησαν κάτω από δύσκολες συνθήκες για την ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών. Όσους βοήθησαν στην μεταμόρφωση και πρόοδο του συστήματος. Όσους αγωνίστηκαν για τη βελτίωση των εργασιακών συνθηκών και όσους έκτισαν πριν από μας για εμάς πιστεύοντας στην αλληλεγγύη των γενεών.

Παράλληλα αποτελεί φόρο τιμής και αναγνώρισης σε αυτούς που η μοίρα επιφυλάσσει τη δυσάρεστη πλευρά της.

Περίληπτικά το Π.Δ. προβλέπει :

Αποζημίωση λόγω αντικειμενικής αδυναμίας.

Ως αντικειμενική αδυναμία άσκησης καθηκόντων νοείται ιδίως η λόγω ηλικίας αδυναμία συγκέντρωσης ή η μείωση των απαιτητήτων για την άσκηση καθηκόντων ειδικότητας αντακλαστικών του υπαλλήλου.

Απώλεια ειδικότητας για λόγους υγείας.

Αυτή διαπιστώνεται ύστερα από γνωμοδότηση της Ανωτάτης Υγειονομικής Επιτροπής του Κ.Α.Ι. κατόπιν ερωτήματος της Υπηρεσίας που γίνεται μετά από σχετική αίτηση του υπαλλήλου.

Καταβολή αποζημίωσης λόγω θανάτου.

Αυτή καταβάλλεται όταν διαπιστωθεί ότι ο θάνατος επήλθε λόγω βλάβης της υγείας του υπαλλήλου ένεκα της άσκησης του επαγγέλματος του Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας.

Για τη διαπίστωση των προϋποθέσεων ασφάλισης του πτυχίου του Ελεγκτού ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών πενταμελής επιτροπή με πρόεδρο ένα Υποδιοικητή της ΥΠΑ. Αυτή αξιολογεί εντός διμήνου την αίτηση του υπαλλήλου και ακολουθώς υποβάλλει την απόφαση της στον Διοικητή της ΥΠΑ, ο οποίος εντός μηνός από την περιέλευση σε αυτόν της απόφασης, εκδίδει τη σχετική διαπιστωτική πράξη.

Λεπτομέρειες θα γνωστοποιηθούν από την κοινοποίηση του Π.Δ. προς τα μέλη.

Προσδοκάται ότι αυτή η πρωτοπόρος θεσμική τομή που ασφαλώς είναι μεγίστης σημασίας θα αποτελέσει την αφετηρία και θα οδηγήσει τον κλάδο προς την πορεία της θεσμικής εναρμόνισης με τις χώρες του σκληρού Ευρωπαϊκού πυρήνα

ΘΕΣΕΙΣ Balkan ACC

Σε ειδική σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις 20/11/2003 στο ΥΠΕΞ με θέμα : 'Τριμερής πρωτοβουλία Ελλάδας, Αλβανίας, ΠΓΔΜ και Ιταλική πρωτοβουλία' αποφασίστηκε η υλοποίηση της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία ενός Βαλκανικού Κέντρου Εναέριας Κυκλοφορίας.

Η θέση της Ένωσης είναι κατ' αρχήν θετική. Πιστεύουμε ότι με επιχειρησιακή έδρα τη Θεσσαλονίκη, είναι προτιμότερο η χώρα να ηγείται σε περιφερειακό επίπεδο ομάδας κρατών, με προοπτικές περαιτέρω διεύρυνσης, τουλάχιστον προς τη Σερβία. Θεωρούμε ότι είναι καλύτερο, πιο συμφέρον και πολλαπλώς επωφελέστερο να συμμετέχουμε δυναμικά σαν leader στις ευρωπαϊκές ανακατατάξεις και στην αναδιοργάνωση του εναέριου χώρου, που μάλλον αναπόφευκτη φαίνεται, παρά να συρθούμε σαν συνέταιροι στο υπό την επικυριαρχία του Μπρίντζι - Ιουστινιάνειο ACC'.

Ενδεχόμενα προβλήματα τεχνικής φύσης με επιμονή και διορατικότητα δύνανται κάλλιστα να διευθετηθούν.

ΣΚΕΨΕΙΣ

Δημοκρατικός Προγραμματισμός

Μία πρωτοποριακή και πρωτόγνωρη διαδικασία, τουλάχιστον για τα δικά μας δεδομένα, προγραμματίζει το Δ.Σ. της Ένωσης. Προκειμένου να χαράξει το νέο διεκδικητικό πλαίσιο των επομένων ετών, επιθυμεί εκτός από τη διεθνή εμπειρία να αφουγκρασθεί και να ενδυναμωθεί από τις θέσεις και τις απόψεις των συναδέλφων. Για το λόγο αυτό θα αρχίσει πολύ σύντομα μία συνεχή και δημιουργική συζήτηση με όλους, στα πλαίσια ενός δημοκρατικού διαλόγου για την συνδιαμόρφωση των νέων στόχων.

ΑΠΟΨΕΙΣ

Περί Τρομοκρατίας

Η πρόσφατη "κατάληψη" του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής από τους ρεπόρτερ του τηλεοπτικού σταθμού Alpha ανεπιτόδια, χωρίς τον παραμικρό έλεγχο, κατέδειξε και μία άλλη πτυχή των υπηρεσιών που προσφέρονται από την Ε.Κ στο κοινωνικό σύνολο.

Η ομαλή, ταχεία και ασφαλής κυκλοφορία των χιλιάδων διακινουμένων α/φών θα ήταν εκτεθειμένη στο έλεος της διαστροφής.

Α/φη σε πορεία σύγκρουσης

Α/φη σε άνοδο ή κάθοδο

Α/φη σε φάση διαχωρισμού

Α/φη σε διαδικασία προσέγγισης

Χιλιάδες α/φη να αναμένουν οδηγίες.

Το περιστατικό αυτό φανέρωσε τη δυνατότητα να υπάρξει τρόμος και χάος στον ουρανό και τη γη. Έδειξε ότι χώρια από την πανθομολογούμενη υπευθυνότητα και σημαντικότητα του ελεγκτή και την υπαρκτή πιθανότητα, όλοι οι κόπτοι, όλα τα δις, όλα τα σχέδια, τα προγράμματα, τα σενάρια, οι διεθνείς διακρατικές συνεργασίες ν' ανατιναχθούν κυριολεκτικά στον αέρα.

Η νέκρωση του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής ή ακόμη και ο «ουσιαστικός έλεγχος» του κέντρου από στρατευμένους τρομοκράτες πιθανολογούν σενάρια τουλάχιστον εφάμιλλα με αυτά που αντίκρισε η ανθρωπότητα στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 στην Νέα Υόρκη.

Παράλληλα αναδεικνύεται μία απεφευκτέα ασύλληπτη προοπτική. Είναι καιρός πια οι αρμόδιοι να κάνουν ορθολογικότερη ιεράρχηση των προτεραιοτήτων τους. Να δώσουν βάρος εκεί που χρειάζεται.

Πρέπει να προσέχουν με ιδιαίτερη επιμέλεια, φροντίδα και συνέχεια την καρδιά του συστήματος των αερομεταφορών ως κόρη οφθαλμού. Γιατί, εκτός των άλλων, σηματοδοτεί και αληθινή πηγή Ασφάλειας, εκατομμυρίων ανυποψίαστων επιβατών. Ιδίως δε κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, που όλα θα κινούνται στο show των εντυπώσεων και που η προσοχή δις θεατών θα είναι στραμμένη στη χώρα μας, τότε η υπό προϋποθέσεις “ καρδιά του συστήματος” θα μπορούσε ν’ αναγορευθεί σε ισορροπιστή της παγκόσμιας ασφάλειας και συνοχής. Είναι πραγματική Τράπεζα Ασφάλειας. Επομένως τα μέτρα προστασίας των εργαζομένων και του συστήματος έπρεπε ήδη να είχαν δρομολογηθεί. Δεν χρειάζεται καμιά πρωτοπορία. Η εμπειρία υπάρχει στη διεθνή κοινότητα. Είναι επιτέλους καιρός να εναρμονισθούμε με αυτήν. Απλώς χρειάζεται σοβαρότητα, υπευθυνότητα, ταχύτητα και δράση. Τέρμα πια στα παχιά λόγια. Τέρμα στις ισορροπίες και στην αναβλητικότητα. Έφθασε η ώρα της ευθύνης και των αποφάσεων.

ΘΕΜΑΤΑ ACC

Σε εξέλιξη βρίσκεται η πλήρης κάλυψη του FIR με κεφαλές ραντάρ, σύμφωνα με το πρόγραμμα PHARO. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει την εγκατάσταση και λειτουργία 3 long range radar στις θέσεις: Αττάβυρος, Κάρπαθος και Θάσος

Από αυτά

α) Το ραντάρ της Καρπάθου λειτουργεί εδώ και 2 χρόνια,

β) Στο ραντάρ της Ρόδου (Αττάβυρος) έγινε ήδη ο από αέρας έλεγχος της σωστής λειτουργίας (PAT) και εκτιμάται ότι πολύ σύντομα θα καταστεί επιχειρησιακό,

γ) Στη Θάσο, η υλοποίηση της εγκατάστασης εκκρεμεί εδώ και 3 χρόνια. Είχαν φτιαχτεί όλες οι οικοδομικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, αλλά αυτές καταστράφηκαν από κατοίκους της περιοχής που προφασίστηκαν περιβαλλοντικούς λόγους. Γι αυτό η κατασκευάστρια εταιρεία ζητά αποζημιώσεις τόσο για την καταστροφή των υλικών, όσο και για τις καθυστερήσεις στην πρόοδο των εργασιών.

Το ραντάρ αυτό θεωρείται μεγάλης σημασίας, αφού θα προσφέρει επιπλέον κάλυψη στο Β.Α τμήμα του FIR, ιδίως σε περίπτωση απομάκρυνσης για στρατιωτικούς λόγους της κεφαλής του Πηλίου. Φυσικά εναπόκειται στην πολιτική βούληση του Υπουργείου Μεταφορών να προχωρήσει στη ρύθμιση των εκκρεμοτήτων. Επίσης, υπηρεσιακοί παράγοντες, γνώστες της σύμβασης εκτιμούν, ότι η μη ενεργοποίηση του ραντάρ της Θάσου μέχρι 31/12/2004, βάζει σε κίνδυνο τη χρηματοδότηση όλων των projects της ΥΠΑ στο ταμείο συνοχής.

Η προγραμματισμένη αλλαγή των οθονών του planner, με οθόνες 2K X 2K, όπως και η αναγκαία αντικατάσταση υπαρχουσών οθονών των executive, λιμνάζουν στα σκουριασμένα γρανάζια της γραφειοκρατίας, τουλάχιστον από το 1999. Ευελπιστούμε κάποιος, κάπου, κάποτε να ενεργοποιηθούν.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ FLOW MANAGEMENT ΣΤΗΝ ΕΚ

Το Flow Management είναι η υπηρεσία που παρέχεται για να υποβοηθήσει τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας. Αντικειμενικός της στόχος είναι η καλύτερη δυνατή ροή Εναέριας Κυκλοφορίας σε περιοχές όπου η ζήτηση (demand) υπερβαίνει τη διαθέσιμη χωρητικότητα (capacity) του συστήματος ATC, καθώς και η επίτευξη ισορροπίας ανάμεσα στους παράγοντες ζήτηση – ικανότητα συστήματος ATC.

Το Flow Management εξασφαλίζει την ασφαλή, κανονική, ταχεία και οικονομική ροή της κυκλοφορίας, η οποία πρέπει να είναι συμβατή με τη χωρητικότητα του συστήματος ATC, σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και συγκεκριμένη περιοχή. Ο παράγων ασφαλεία (SAFETY) παίζει πρωταρχικό ρόλο.

Στις αρμοδιότητες του Flow Management περιλαμβάνεται και ο καθορισμός της χωρητικότητας. Χωρητικότητα (ATC CAPACITY) μιας Περιοχής Ελέγχου, ενός τομέα μέσα σε μία Περιοχή Ελέγχου ή ενός Αεροδρομίου είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να προσδιορισθεί ο μέγιστος αριθμός των πτήσεων που μπορούν να εξυπηρετηθούν με ασφάλεια από την αρμόδια Μονάδα Εναερίου Κυκλοφορίας. Η χωρητικότητα εκφράζεται σαν ο μέγιστος αριθμός αεροσκαφών που μπορούν να γίνουν αποδεκτά σε έναν Εναέριο Χώρο ή σε ένα Αεροδρόμιο. Ιδιαίτερα το τελευταίο διάστημα, με τη δημιουργία του νέου δικτύου αεροδιαδρόμων στο ανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα του FIR, το Flow Management προσπαθεί για την ορθή οργάνωση και εκμετάλλευση των νέων δεδομένων. Στόχος του είναι η μέγιστη αξιοποίηση των ωφελειών που προκύπτουν από το νέο καθεστώς, καθώς και η ορθολογικότερη κατανομή της κυκλοφορίας, ώστε να πετύχει την εκμετάλλευση του capacity των τομέων εργασίας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Για το λόγο αυτό έχει συσταθεί επιτροπή από έμπειρους Ελεγκτές με έργο την εξέταση της ανάγκης για νέα τομεοποίηση, τον προσδιορισμό της χωρητικότητας των νέων Τομέων και την υποβολή προτάσεων για την όδευση της κυκλοφορίας στην περιοχή.

Παράλληλα το Flow Management ασχολείται:

A. με συλλογή και ανάλυση στοιχείων των πτήσεων που πρόκειται να κινηθούν στην ευρύτερη περιοχή.

B. με τον προσδιορισμό του αναμενόμενου φόρτου κυκλοφορίας και σύγκρισή του με τη διαθέσιμη χωρητικότητα.

Γ. με συνεργασίες για την αύξηση της χωρητικότητας, όπου είναι δυνατόν.

Δ. με τη λήψη ATFM μέτρων.

Ειδικότερα, το χρονικό διάστημα που διανύουμε προ των Ολυμπιακών Αγώνων, δίνεται μεγάλη φροντίδα στην αξιοποίηση στατιστικών στοιχείων για την πρόβλεψη των κινήσεων των αεροσκαφών κατά το κρίσιμο αυτό διάστημα και την καλύτερη δυνατή αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα προκύψουν.

Η συλλογή όλων αυτών των δεδομένων προέρχεται από το CFMU, το οποίο υποχρεούται να παρέχει δεδομένα Flight Plan, σχεδιασμό της Εναέριας Κυκλοφορίας στις Ευρωπαϊκές Χώρες (ECAC) και να προστατεύει τον εναέριο χώρο από υπερφόρτωση. Συνεπώς τα άτομα που στελεχώνουν το FMP πρέπει να είναι ειδικοί γνώστες των ιδιαιτεροτήτων της λειτουργίας του ATC της χώρας τους.

ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Το Δ.Σ της ΕΕΕΚΕ, εδώ και πολλά χρόνια παρακολουθεί ανελλιπώς όλα τα ευρωπαϊκά και παγκόσμια συνέδρια της IFATCA.

Τον Μάρτιο του 2003 αντιπροσωπεία της ΕΕΕΚΕ συμμετείχε στο Παγκόσμιο Συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στο Μπουένος Άιρες της Αργεντινής και ακολούθως τον Σεπτέμβριο στο συνέδριο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης στη Σόφια της Βουλγαρίας. Τον δε Οκτώβριο στο Πανευρωπαϊκό συνέδριο που έγινε στο Πόρτο της Πορτογαλίας.

Κυρίαρχο θέμα συζήτησης σε όλα τα συνέδρια ήταν οι αλλαγές της νομικής μορφής, που έχουν εν τω μεταξύ συντελεστεί.

Οι αντιπροσωπείες αντάλλαξαν εμπειρίες και το γενικότερο συμπέρασμα στο οποίο κατέληξαν είναι ότι κατά γενική ομολογία τα αποτελέσματα είναι απολύτως θετικά. Ειδικότερα από τις χώρες της Ε.Ε σημειώνεται ότι η μοναδική χώρα στην οποία δεν έχει αλλάξει τίποτα είναι η Ελλάδα, ενώ οι τελευταίες χώρες που έχουν πραγματοποιήσει αλλαγή του νομικού καθεστώτος είναι η Δανία, Νορβηγία και Ιταλία. Σήμερα σε διαδικασία μετατροπής είναι και η Γαλλία.

Εντύπωση προκαλεί, το ότι οι χώρες του πρώην Ανατολικού Συνασπισμού, όπως η Ρουμανία, η Βουλγαρία και η Αλβανία έχουν ήδη αναδιοργανωθεί εδώ και χρόνια, ενώ σε διαδικασία αναδιοργάνωσης εκτός της Γαλλίας είναι η Πολωνία και το FYROM. Σύμφωνα με τις επίσημες αναφορές των συνδικαλιστικών οργάνων των παραπάνω χωρών, αλλά και από τις κατ' ιδίαν πολύ σημαντικές off the record συζητήσεις, κατά την αλλαγή, δεν δημιουργήθηκαν αξιωμαθόμενα προβλήματα. Τουναντίον, οι Υπηρεσίες Ελέγχου εξακολουθούν να ανήκουν 100% στο κράτος, έχουν εξασφαλίσει την μονιμότητα του προσωπικού, το ωράριο τους κυμαίνεται μεταξύ 30-35 ώρες και οι αποδοχές τους έχουν μάλλον θεαματική άνοδο, μηδὲ και των πρώην ανατολικών χωρών εξαιρουμένων.

Συμπερασματικά, θεωρείται ότι οι λειτουργικοί μετασχηματισμοί των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, στις οποίες όλοι οι Ευρωπαίοι έχουν προσχωρήσει, δεν δημιουργούν προβλήματα. Η προσαρμογή στα νέα δεδομένα, στη νέα εποχή κατ' ουσία μόνο κέρδη στους εργαζόμενους και στη δυναμική προοπτική του κλάδου των ΕΕΚ μπορούν να προσφέρουν. Η μέχρι σήμερα εμπειρία, αυτό έχει καταδείξει. Αρκεί να επιδειχθεί σοβαρότητα, ενότητα και διορατικότητα.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Ο κ. Τζογάνης κατηγορούμενος

Μετά από μηνυτήρια αναφορά της ΕΕΕΚΕ και προανακριτική διαδικασία που διήρκησε περίπου 2 χρόνια, ο τ. Διοικητής της ΥΠΑ πτέραρχος Αθ. Τζογάνης παραπέμπεται σε δίκη. Κατηγορείται για λάθη και παραλείψεις, για την γνωστή υπόθεση του βενζολίου, που παρατηρήθηκε κυρίως στο ΚΕΠΑΘ και τους λοιπούς χώρους της ΥΕΠ. Η τακτική δικάσιμος ορίστηκε αρχικά για τις 19/12/2003.

Επειδή όμως, ο κατηγορούμενος πρώην διοικητής της ΥΠΑ μέσω του συνηγόρου του, δήλωσε ότι βρισκόταν ως ασθενής στο νοσοκομείο και αδυνατούσε να παραστεί στη δίκη, ζήτησε αναβολή την οποία και έλαβε. Η νέα δικάσιμος ορίστηκε για τις 28/5/2004.

Μικρά και Σπουδαία

Σε διαδικασία τοποθέτησης είναι η εγκατάσταση οθονών σε Πύργο και Προσέγγιση για τη παροχή δεδομένων FMP. Εκτιμάται ότι η άμεση λήψη αυτών, από τους ενδιαφερομένους θα περιορίσει τις επικοινωνίες και θα συμβάλλει στο καλύτερο συντονισμό τους. Σε συνεχείς συσκέψεις είναι αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες με τους επιτελείς του ΓΕΑ και της ΕΛΑΣ για την ασφαλέστερη διεξαγωγή των ολυμπιακών αγώνων. Για το σκοπό αυτό εκπονούνται σενάρια και θα διεξαχθούν ασκήσεις για την πληρέστερη ετοιμότητα σε περίπτωση που πραγματοποιηθούν ανεπιθύμητες ή ασυνήθεις ενέργειες.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Ηράκλειο

Στο τοπικό σύλλογο Ηρακλείου όπου συμμετέχουν ελεγκτές, ηλεκτρονικοί και τηλεπικοινωνιακοί διεξήχθησαν εκλογές μετά την κρίση που προκλήθηκε από την εξαγγελία του ΥΠΜΕ ότι το νέο αεροδρόμιο Καστελίου θα είναι στα πρότυπα διοίκησης των Σπάτων. Επειδή όμως στο νέο επταμελές Δ.Σ. εξελέγησαν έξι ελεγκτές και ένας ηλεκτρονικός, ο συνάδελφος Μ. Μανωλάκης παραιτήθηκε προκειμένου να συμμετάσχει και εκπρόσωπος των τηλεπικοινωνιακών, όπως προβλέπτεται άγραφη συμφωνία. Η πράξη του συναδέλφου είναι αξιοσημείωτη και ασφαλώς περιποιεί τιμήν τόσο στον ίδιο όσο και στους συναδέλφους του Ηρακλείου που τον έχουν εκλέξει σαν αντιπρόσωπο τους και στην Ένωση.

Μυτιλήνη

Μεγάλη δυσαρέσκεια έχει προκαλέσει η παράταση του ωραρίου που έγινε μονομερώς από την διοίκηση. Επίσης οι συνάδελφοι της Μυτιλήνης εκτιμούν ότι οι διαδικασίες, οι γενικότερες συνθήκες και η μορφολογία επιβάλλουν την τοποθέτηση I.L.S. στον RWY 15 προκειμένου οι προσεγγίσεις να είναι ασφαλέστερες για όλους. Για το λόγο αυτό επικαλούνται σχετικές μελέτες και προτάσεις αρμοδίων παραγόντων.

Σάμος

Οι ελεγκτές της Σάμου διαμαρτύρονται γιατί έχει καθυστερήσει για διάστημα σχεδόν οκτώ μηνών η μετεγκατάσταση του Τμήματος ΠΕΑ στο νέο κτίριο, χωρίς να υπάρχει στον ορίζοντα σαφής προοπτική για τη μεταφορά. Σημειώνεται ότι όλα τα άλλα τμήματα του αεροδρομίου έχουν ήδη εγκατασταθεί στο νέο κτίριο. Περιμένουν για την ταχύτερη επίλυση του προβλήματος.

Λήμνος – Χίος

Η παράταση στο ωράριο λειτουργίας των αερολιμένων προκειμένου να εξυπηρετηθεί γνώστη εταιρία cargo, έχει προκαλέσει έντονη δυσφορία στο προσωπικό. Θεωρείται εξαιρετικά προκλητική η στάση της αρμόδιας διεύθυνσης Δ3/Β που αγνόησε ολοκληρωτικά τις απόψεις των αεροδρομίων.

Υπεύθυνος Έκδοσης:

Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας
Τ.Θ. 73880 1677 10 ΕΛΛΗΝΙΚΟ

ΤΗΛ:210-9972787 FAX: 210- 9644734

www.eeeke.gr E-mail: info@eeeke.gr