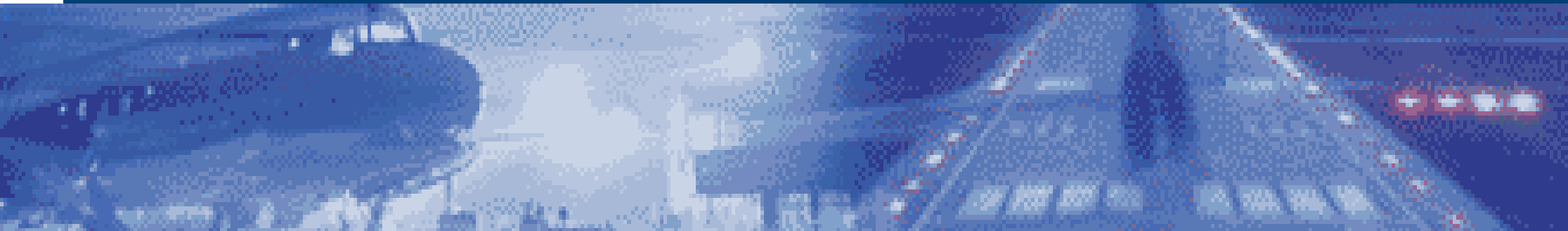


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

Βασικές αρχές και ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου

*Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)
και άλλες διατάξεις*



Αθήνα, Ιούλιος 2010

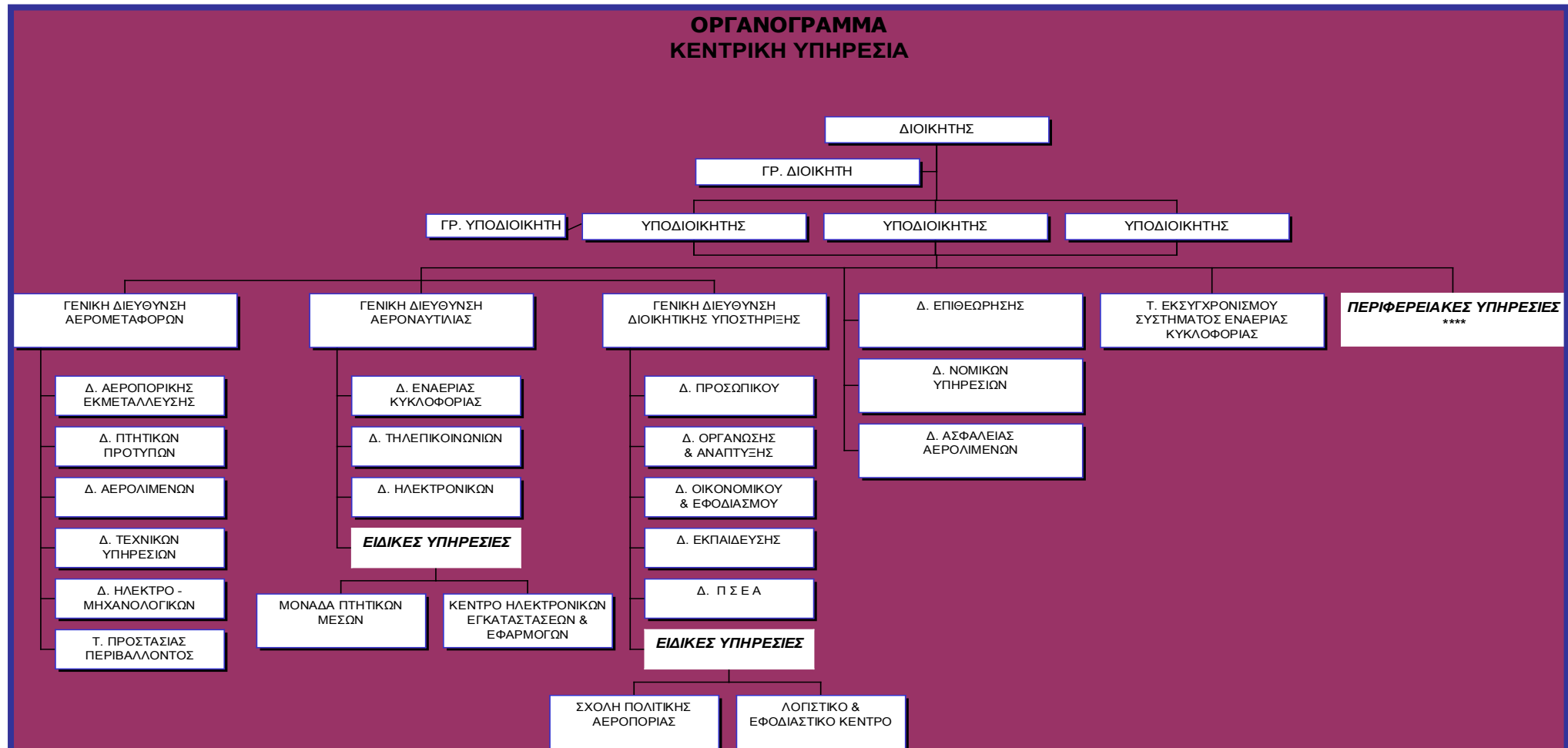
Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Στόχος

- Η ανάγκη για την αναβάθμιση και την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ υπαγορεύεται από τις διεθνείς πρακτικές και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς περί *Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού* που αποσκοπούν στη βελτίωση των επιδόσεων και της βιωσιμότητας του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας.
- Με τη σημερινή της δομή, η ΥΠΑ ασκεί κανονιστικό και εποπτικό έργο ενώ, ταυτόχρονα, παρέχει και υπηρεσίες αεροναυτιλίας, χωρίς να υπάρχει λειτουργικός διαχωρισμός αυτών των αρμοδιοτήτων.
- Στόχος του παρόντος σχεδίου νόμου είναι να διαρθρώσει την ΥΠΑ κατά τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρξει σαφής και ευδιάκριτος διαχωρισμός των δύο επιπέδων λειτουργίας της, δηλαδή να διαχωριστεί το ρυθμιστικό/κανονιστικό επίπεδο από εκείνο της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Η σημερινή δομή της ΥΠΑ



Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

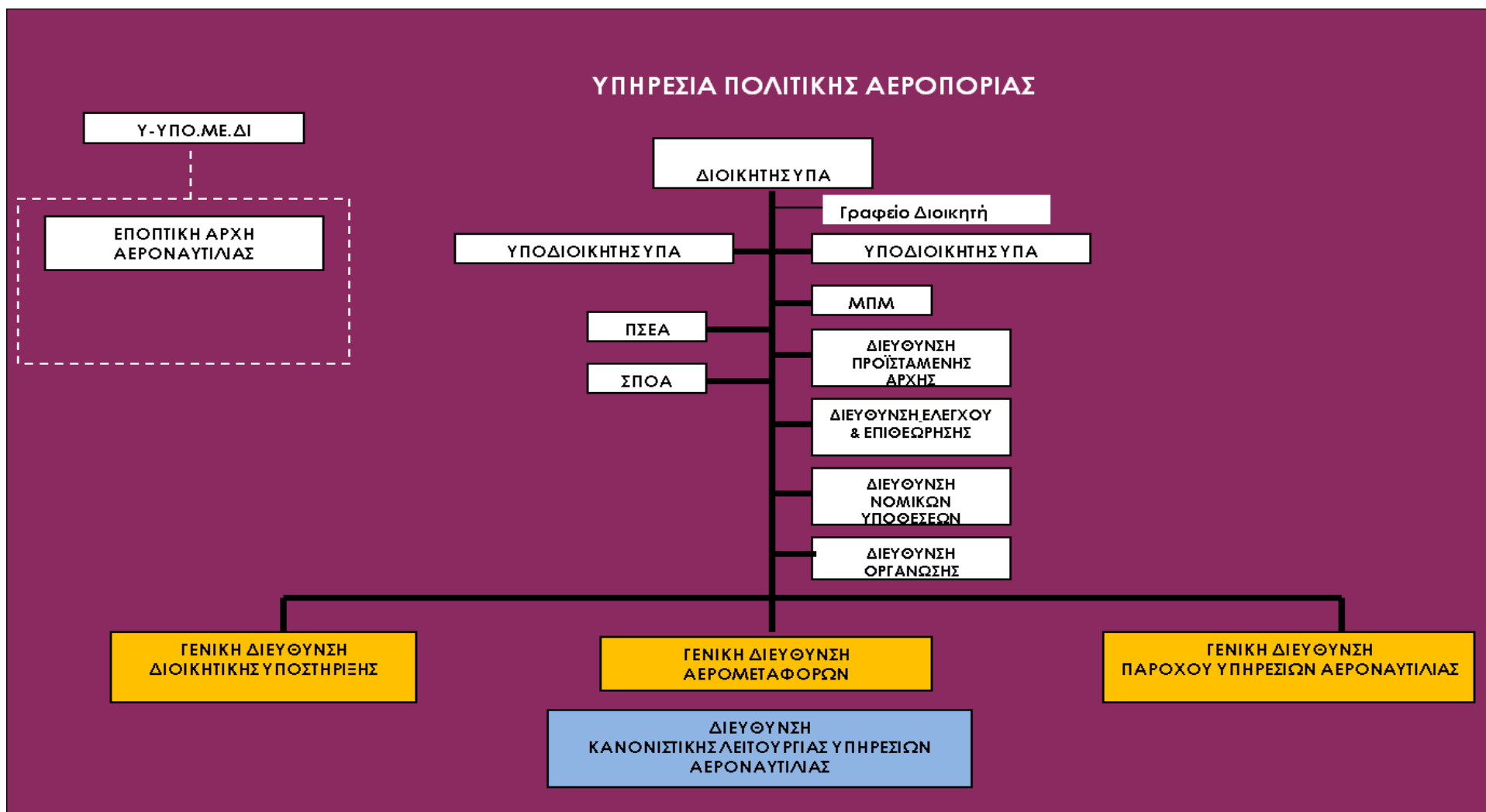
Βασικές δομικές αλλαγές

A. Η νέα δομή της ΥΠΑ

- ❖ Διατηρεί τον ίδιο αριθμό Γενικών Διευθύνσεων (3),
 - Τη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.
 - Τη Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών.
 - Τη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης.
- ❖ Δημιουργούνται τέσσερις νέες Διευθύνσεις.
- ❖ Διατηρεί τον ίδιο αριθμό τμημάτων, παρ' όλο που τα νέα αντικείμενα που ορίζουν οι Κανονισμοί είναι πολλαπλάσια και τα συστήματα αεροναυτιλίας (CNS/ATM) που έχουν εγκατασταθεί και υποστηρίζονται από το 1989 μέχρι σήμερα ή αναμένεται να λειτουργήσουν στο μέλλον είναι τουλάχιστον δεκαπλάσια.

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

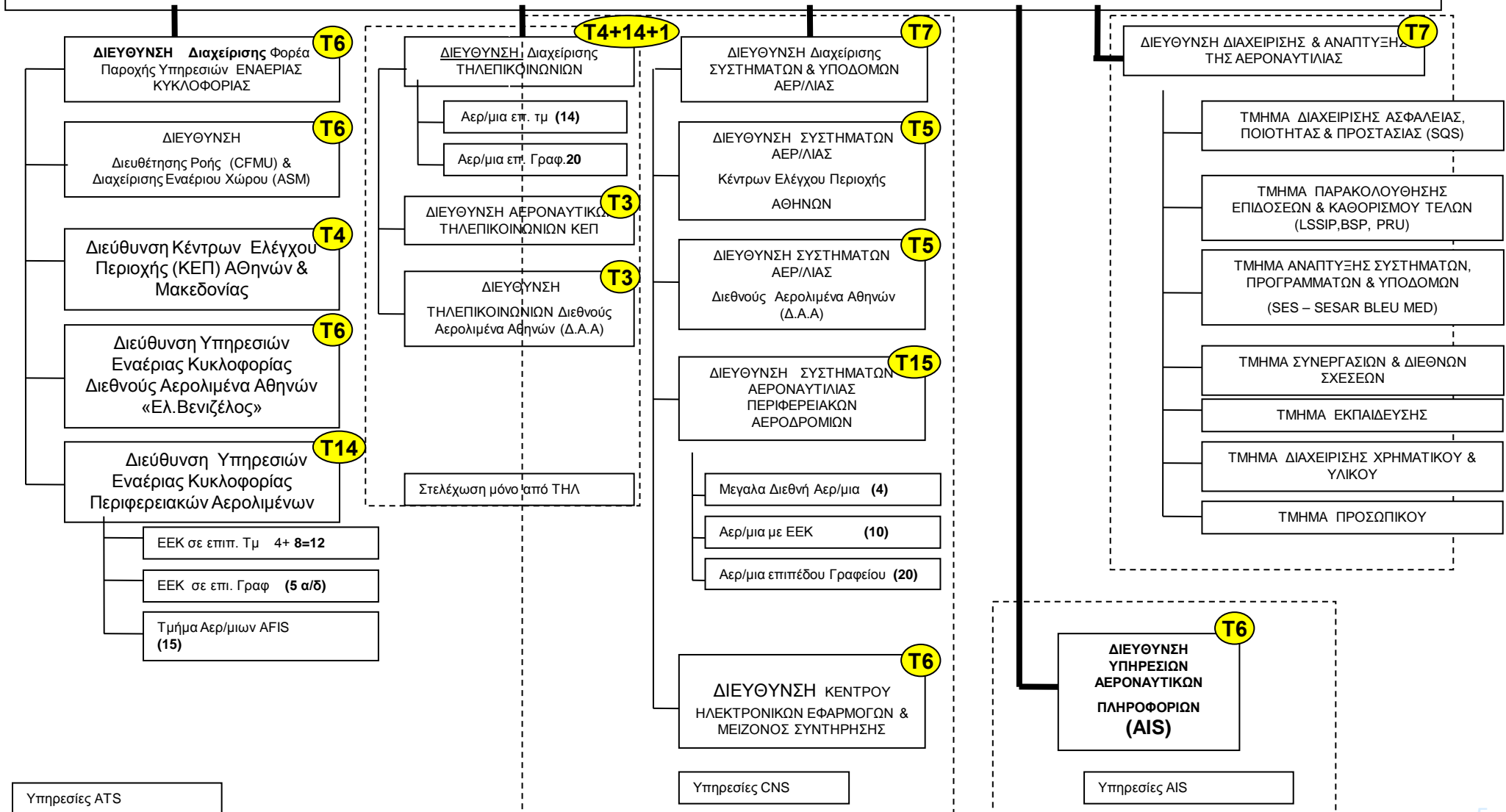
Η νέα δομή της ΥΠΑ



Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

ΠΑΡΟΧΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ



Υπηρεσίες ATS

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Βασικές δομικές αλλαγές

Β. Δημιουργία Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Βάσει του κανονισμού 549/2004 ΕΚ (άρθρο 2) για τον *Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό*:

- Η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας μετεξελίσσεται σε *Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας*, δηλαδή:
- Η συγκεκριμένη Διεύθυνση θα είναι στο εξής ο Φορέας που θα παρέχει τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και θα λειτουργεί σύμφωνα με τα κοινοτικά και διεθνή πρότυπα ασφαλείας ώστε να επιτυγχάνεται η ασφαλής διακίνηση των αεροσκαφών.

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Βασικές δομικές αλλαγές

Β. Δημιουργία «Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας»

Οι βασικοί πυλώνες παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οριοθετούνται ευδιάκριτα και λειτουργικά με το διαρθρωτικό διαχωρισμό τους σε τρεις επί μέρους φορείς:

1. Τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS),
που θα έχει την ευθύνη για:

- Τη διαχείριση του εναέριου χώρου.
- Τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- Τις υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

2. Τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Επικοινωνιών Πλοήγησης και Επιτήρησης (CNS) ,
που θα έχει την ευθύνη για τη μελέτη, την προμήθεια και τη διαχείριση όλων των συστημάτων και υποδομών Αεροναυτιλίας.

3. Τον Φορέα Παροχής Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIS),
που θα έχει την ευθύνη για την οργάνωση, την ανάπτυξη και τη διαχείριση του συστήματος των Αεροναυτικών Πληροφοριών.

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Βασικές δομικές αλλαγές

Η δημιουργία φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας - στο πλαίσιο της ΥΠΑ- επιτρέπει την πιστοποίηση του εν λόγω φορέα από την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (άρθρο 25 του ν. 3446/2006 και π.δ. 150/2007), η οποία παραμένει σε εκκρεμότητα.

Γ. Σύσταση Διεύθυνσης Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

- Στη Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών της Υ.Π.Α. συστήνεται *Διεύθυνση Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας*.
- Η ανάγκη σύστασης αυτής της Διεύθυνσης προκύπτει από την αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση της Υ.Π.Α.

Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Θέματα προσωπικού

Καταβολή τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής

- Διατηρείται ρητά ο τρόπος κατανομής των τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό (*Eurocontrol*) για την ασφάλεια των πτήσεων στο Ελληνικό Δημόσιο.
- Οι επιδόσεις και η αποδοτικότητα της ΥΠΑ προκύπτουν από τη συμμετοχή του συνόλου του προσωπικού της στην παροχή των σχετικών υπηρεσιών και καταδεικνύεται με την ποσοστιαία χορήγηση αποζημιώσεων ανά κλάδο.

Αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων (πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών)

Στόχος

- Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα εξυπηρετούνται από ένα δίκτυο 40 αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια αυτά απορροφούν το 80-85 % περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης.
- Δεδομένου ότι τα αεροδρόμια είναι οι «Πύλες εισόδου» στην χώρα μας και αποτελούν το πρώτο σημείο επαφής του ξένου επισκέπτη με το ελληνικό κράτος, θα πρέπει να γίνουν έργα σε αρκετά αεροδρόμια που ο προϋπολογισμός τους υπερβαίνει το **1 δις €**. Πρόκειται για επεκτάσεις κτιρίων, επιμηκύνσεις διαδρόμων προσγείωσης, αυξήσεις χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, έργα συντήρησης και ασφαλείας αερομεταφορών κ.λ.π.
- Εάν στα παραπάνω έργα συμπεριληφθεί η κατασκευή του νέου αεροσταθμού στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, κόστους 1 δις €, το συνολικό κόστος των έργων που θα πρέπει να εκτελεστούν στα κρατικά αεροδρόμια της χώρας τα επόμενα χρόνια ανέρχεται στα **2 δις €**.

Το παρόν σχέδιο νόμου έχει στόχο:

- Την αξιοποίηση και ανάπτυξη των υποδομών των κρατικών αεροδρομίων με όσο το δυνατόν αποδοτικότερο τρόπο για το ελληνικό Δημόσιο.
- Τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες των αεροδρομίων.



Αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων (πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών)

Βασικές ρυθμίσεις

1. Αξιολογούνται τα κρατικά αεροδρόμια ανάλογα με τις δυνατότητες της εμπορικής αξιοποίησής τους, μετά από εκπόνηση μελέτης (Masterplan) για κάθε αεροδρόμιο.
2. Η αξιοποίηση και η ανάπτυξη των υποδομών των κρατικών αεροδρομίων μπορεί να γίνεται με 2 τρόπους:

A. Συμβάσεις παραχώρησης:

Με συμβάσεις παραχώρησης-για ορισμένο χρονικό διάστημα-η διοίκηση, η οργάνωση και η εκμετάλλευση μεμονωμένων ή ομάδας κρατικών αεροδρομίων περιέρχεται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά νομικά πρόσωπα. Μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης, η διοίκηση, η οργάνωση και η εκμετάλλευση των κρατικών αεροδρομίων περιέρχεται εκ νέου στο ελληνικό δημόσιο.



Αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων (πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών)

Βασικές ρυθμίσεις

B. Ίδρυση ανώνυμων εταιρειών:

Προβλέπεται η δυνατότητα ίδρυσης ανώνυμων εταιρειών όπου το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου τους θα ανήκει στο ελληνικό Δημόσιο. Η ανώνυμη εταιρεία θα μπορεί να ασκεί τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία, την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων αεροδρομίων.

Λαμβάνεται πρόνοια για τη μεταφορά του υπεράριθμου προσωπικού της ΥΠΑ.

3. Σε όλα τα αεροδρόμια, ανεξαρτήτως καθεστώτος λειτουργίας, η ΥΠΑ εξακολουθεί να ασκεί τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πτήσεων.

Απελευθέρωση παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες

Στόχοι

- Για πέντε σχεδόν δεκαετίες και μέχρι το 2000, η επίγεια εξυπηρέτηση όλων των αεροδρομίων της χώρας γινόταν αποκλειστικά από την *Olympic Handling*. Στο διάστημα 1998-2004, η επίγεια εξυπηρέτηση απελευθερώθηκε σε 5 αεροδρόμια (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και Αερολιμένες Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κερκύρας), ενώ στα υπόλοιπα 34 περιφερειακά αεροδρόμια ίσχυε το μονοπωλιακό καθεστώς το οποίο εκπροσωπούσε μια αγορά ακαθάριστων εσόδων συνολικού ύψους περίπου 350.000.000 €.
- Η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης στα 34 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας έχει στόχο:
 - Την ποιοτική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών,
 - Τη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού,
 - Την αύξηση θέσεων απασχόλησης.

Απελευθέρωση παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες


Αναμενόμενα οφέλη

- Το κόστος του handling ανά επιβάτη που σήμερα φτάνει έως και 30 €, θα μειωθεί έως και 50%, όπως συνέβη στα ήδη απελευθερωμένα αεροδρόμια.
- Θα αυξηθούν οι πτήσεις προς τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν την πιο συμφέρουσα εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης.
- Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες έγκρισης δραστηριοποίησης των εταιριών επίγειας εξυπηρέτησης και στα 34 περιφερειακά αεροδρόμια. Αναλυτικότερα, σε 6 αεροδρόμια, οι υπηρεσίες αποσκευών και πίστας παρέχονται από 3 εταιρίες, στα 11 αεροδρόμια, οι ίδιες υπηρεσίες παρέχονται από 2 εταιρίες, ενώ στα 14 αεροδρόμια δραστηριοποιείται 1 εταιρεία handling. Στα 5 αεροδρόμια της χώρας όπου οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης είχαν ήδη απελευθερωθεί κατά την περίοδο 1998-2004, σήμερα δραστηριοποιούνται 3 εταιρίες.
- Θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας : εκτιμάται ότι με το νέο καθεστώς της απελευθέρωσης της επίγειας εξυπηρέτησης στα περιφερειακά αεροδρόμια δημιουργούνται περισσότερες από 350 νέες θέσεις εργασίας.

Ρύθμιση θεμάτων σχετικά με τους κανονισμούς επίγειας εξυπηρέτησης στα ελληνικά αεροδρόμια.

Βασικές διατάξεις

- Με τις διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου ρυθμίζεται **το περιεχόμενο του βασικού και των οικείων κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης** που θα ισχύουν για κάθε αεροδρόμιο ή για ομάδα αεροδρομίων που παρουσιάζουν τα ίδια χαρακτηριστικά. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αναγκαίες στο νέο περιβάλλον της απελευθέρωσης της επίγειας εξυπηρέτησης στα 34 κρατικά αεροδρόμια της χώρας.
- Δίνεται η δυνατότητα διενέργειας διαγωνισμού για την επιλογή φορέων παροχής υπηρεσιών *Handling* σε ομάδες αεροδρομίων οι οποίες μπορούν να περιλαμβάνουν αεροδρόμια τα οποία δεν παρουσιάζουν υψηλή εμπορική κίνηση.



Σύσταση Διεύθυνσης Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στόχοι

Η **Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων** συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου ο αρμόδιος Υπουργός να ασκεί κατά τρόπο αποτελεσματικό τις αρμοδιότητές του για την ανάπτυξη και αξιοποίηση των κρατικών αεροδρομίων (βλ. σχετική διάταξη), καθώς και τις αρμοδιότητες σχετικά με την ίδρυση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας (υδατοδρόμια).

Δομή

Η Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων διαρθρώνεται σε δύο τμήματα:

- Το Τμήμα Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων επί χερσαίας επιφάνειας και,
- Το Τμήμα Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθορίζονται οι αρμοδιότητες κάθε Τμήματος.

Μεταφορά προσωπικού στην ΥΠΑ

Στόχοι

Η αποφυγή μεταφοράς 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 αυτή θα προκαλέσει προβλήματα στη λειτουργία της λόγω αδυναμίας ένταξης τους.

Βασικές ρυθμίσεις

- Στο πλαίσιο παλαιότερων ρυθμίσεων (άρθρο 11, Ν. 3783/2009 και παρ. 10, άρθρου 1 της ΠΝΠ της 16.9.2009) που προβλέπουν τη δημιουργία ισάριθμων με τις σχετικές αιτήσεις προσωποπαγών θέσεων, μεγάλος αριθμός ιπτάμενων χειριστών και μηχανικών υπέβαλαν αιτήσεις για να μεταφερθούν στην ΥΠΑ από τις εταιρείες της π. Ολυμπιακής. Ωστόσο, οι υπηρεσιακές ανάγκες και οι υφιστάμενες κτιριακές και υλικοτεχνικές υποδομές της ΥΠΑ δεν επιτρέπουν την απορρόφηση ενός τόσο μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού.
- Με την ρύθμιση του παρόντος οι Ιπτάμενοι Χειριστές και Μηχανικοί της πρώην Ολυμπιακής μεταφέρονται, σε φορείς και υπηρεσίες του Δημοσίου και ευρύτερου δημόσιου τομέα και όχι αποκλειστικά στην ΥΠΑ.

Ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας πολιτικής αεροδρομίων από έκνομες ενέργειες

Στόχοι

Η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς (300/2008 και 185/2010) και τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) στον τομέα της ασφάλειας των αεροδρομίων από έκνομες ενέργειες.

Βασικές ρυθμίσεις

Προβλέπεται ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του νέου **Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ)**, με το οποίο ρυθμίζονται θέματα όπως: έλεγχος ιστορικού εργαζομένων, μέτρα ασφάλειας αερολιμένων, ασφάλειας αεροσκαφών, οι έλεγχοι πρόσβασης, οι έλεγχοι ασφάλειας προσώπων, χειραποσκευών, αποσκευών, τα μέτρα ασφάλειας φορτίου και ταχυδρομείου, προμηθειών πτήσης ή προμηθειών αερολιμένα, μέτρα ασφάλειας κατά την πτήση, πρόσληψη προσωπικού που εμπλέκεται στους ελέγχους ασφαλείας, προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών στους αερολιμένες από ιδιωτικούς φορείς και οι συναφείς υποχρεώσεις τους, τα προσόντα, οι πιστοποιήσεις, ο τρόπος εποπτείας και ελέγχου του προσωπικού τους καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις όσων δεν τηρούν τις σχετικές υποχρεώσεις.

Ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας πολιτικής αεροδρομίων από έκνομες ενέργειες

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ), περιλαμβάνει:

1. Τον **Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ)**,
2. Τις **Τεχνικές Οδηγίες Ασφαλείας (ΤΟΑ)** καθώς και τις λοιπές διοικητικές πράξεις που αφορούν στο αντικείμενο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, και θα εξειδικεύουν τις λεπτομέρειες των μέτρων ασφάλειας και εκδίδονται από τον Διοικητή της ΥΠΑ,
3. Το **Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας**, που ρυθμίζει τα θέματα εκπαίδευσης αεροπορικής ασφάλειας του προσωπικού που παρέχει υπηρεσίες ελέγχων ασφάλειας αερομεταφορών, καθώς και όλων των φορέων που εμπλέκονται στα θέματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες,
4. Το **Εθνικό Πρόγραμμα Ποιοτικού Ελέγχου της Ασφάλειας**, που ρυθμίζει τις απαιτούμενες από την Ευρωπαϊκή Ένωση δραστηριότητες παρακολούθησης συμμόρφωσης με στόχο την εποπτεία, τον έλεγχο και την παρακολούθηση της εφαρμογής των θεσμοθετημένων προτύπων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες.

Καθορισμός ύψους, υπόχρεων καταβολής και διαδικασίας είσπραξης ανταποδοτικού τέλους υπέρ της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΑΣΠ)

Στόχοι

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της χρηματοδότησης της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, η οποία συστήθηκε με το ν. 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40). Οι διατάξεις του άρθρου 5 του ανωτέρω νόμου προέβλεπαν την επιβολή ανταποδοτικών τελών στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση των υπηρεσιών της αρχής (προγραμματισμού και συντονισμού αερολιμένων).

- Η θέσπιση όμως των ανωτέρω τελών, κατά τρόπο έμμεσο, δημιουργεί σοβαρά ζητήματα ως προς τη νομιμότητα επιβολής τους με αποτέλεσμα να μην έχουν εκδοθεί οι σχετικές ΚΥΑ για τον καθορισμό του ύψους των εν λόγω τελών. Επιπλέον, δεν ρυθμίζεται στο νόμο η διαδικασία είσπραξης των ανωτέρω τελών.
- Με τις προτεινόμενες διατάξεις (ρητή θέσπιση ανταποδοτικών τελών, καθορισμός του ύψους αυτών και της διαδικασίας είσπραξής τους) επιδιώκεται να αντιμετωπιστούν τα ανωτέρω προβλήματα.