



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΟΙΚΗΤΗ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
Γραφείο Νομικών &
Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην ερώτηση βουλευτών υπ' αρ. 2820/22-01-2025.

ΣΧΕΤ: Έγγραφο ΥΠΟΜΕ υπ' αρ. 156473/29-09-2025.

Σε συνέχεια ανωτέρω σχετικού, σε ό,τι αφορά στις αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, σας γνωστοποιούμε ότι:

Ερώτημα 1: Κατά την αρχική προσέγγιση του αεροσκάφους στο διάδρομο προσγείωσης 01, εξαιτίας της έντασης ανέμου στο τελικό στάδιο της προσέγγισης του συγκεκριμένου διαδρόμου (1500 πόδια με ένταση ανέμου 20 κόμβους), ελήφθη από το πλήρωμα διακυβέρνησης η απόφαση προσέγγισης στον έτερο διαθέσιμο διάδρομο προσγείωσης 19.

Το πλήρωμα διακυβέρνησης του αεροσκάφους ακολούθησε τις προβλεπόμενες διαδικασίες προσέγγισης στον διάδρομο προσγείωσης 19, κατά την διάρκεια της οποίας αποφάσισε ότι δεν ήταν ασφαλής η περαιτέρω συνέχεια και εκτέλεσε επανακύκλωση (Go- Around), την οποία ακολούθησε η ασφαλής προσγείωση του αεροσκάφους. Σύμφωνα με την αναφορά του κυβερνήτη στην Εθνική Βάση Αναφοράς Περιστατικών Αεροπορικής Ασφάλειας, της απόφασης επανακύκλωσης προηγήθηκε ζήτημα οπτικής επαφής του πληρώματος με τα pari lights του διαδρόμου 19.

Ερώτημα 2: Σε απαιτητικές συνθήκες πτήσης όπως οι συνθήκες που επικρατούσαν, δηλαδή προσέγγιση εξ όψεως, νυχτερινή ώρα, η συνεχής συνεργασία μεταξύ των χειριστών αλλά και γενικότερα η ανάγκη για απρόσκοπτη λειτουργία κατά την διάρκεια της πτήσης, καθιστά αδύνατη την ενημέρωση των επιβατών, καθώς αυτή μπορεί να αποπροσανατολίσει την προσοχή του πληρώματος και να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια της πτήσης. Η ενημέρωση επιβατών δεν προβλέπεται ούτε απαιτείται κατά την διάρκεια της προσέγγισης ή της επανακύκλωσης.

Ερώτημα 3: Αντλώντας στοιχεία από την Εθνική Βάση Αναφοράς Περιστατικών Αεροπορικής Ασφάλειας, η οποία διατηρείται στο ECCAIRS2 (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems), η επανακύκλωση του αεροσκάφους πραγματοποιήθηκε κατόπιν απόφασης του πληρώματος διακυβέρνησης του αεροσκάφους και σύμφωνα με τους κανόνες ασφάλειας πτήσεων που εφαρμόζονται σε ανάλογες περιπτώσεις.

Ερώτημα 6: Όσο αφορά στον Κρατικό Αερολιμένα Χίου καθώς και εννέα ακόμη αεροδρόμια (Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Ιωάννινα, Κάρπαθος, Κύθηρα, Λήμνος, Μήλος, Σύρος, Σητεία), τα οποία βρίσκονται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και όφειλαν να είχαν πιστοποιηθεί έως την 31/12/2017, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) ανέλαβε άμεσα δράση με την έναρξη λειτουργίας της, την 7^η Ιανουαρίου 2022, με αποτέλεσμα, μετά από πλήθος επιθεωρήσεων και ελέγχων, το καθεστώς πιστοποίησης των ελληνικών αεροδρομίων να έχει αποκατασταθεί, με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Φορέα Λειτουργίας Αεροδρομίου στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), καθώς και Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στα ανωτέρω δέκα αεροδρόμια υπό τη διαχείρισή της, τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο 2025.

Ερώτημα 8: Κατόπιν στενής συνεργασίας μεταξύ της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να περαιωθούν οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό 139/2014 διαδικασίες πιστοποίησης του αεροδρομίου, ο Κρατικός Αερολιμένας Χίου έλαβε Πιστοποιητικό Αεροδρομίου σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, την 14^η Φεβρουαρίου 2025.

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία/διευκρίνιση.

Η ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΗ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΛΥΚΟΥ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Εσωτερική Διανομή

- Γραφείο Αναπληρώτριας Διοικητή Α.Π.Α.
- ΓΔΑΔ
- ΓΔΟΕΔΥ
- Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών
- Α1
- Α2
- Α5
- Α5/Η