



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ



@ΣΗΔΕ ΙΡΙΔΑ
6a8c5b6eb42592aba57a63ed
ΑΠ:28627
Υπογραφή: 26/08/26 14:05
Διανομή: 26/08/26 15:37

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

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ' αρ. 7649/14-08-2026 Ερώτηση Βουλευτή.

ΣΧΕΤ: Το με αρ. πρωτ. 133894/17.08.2026 διαβιβαστικό έγγραφό σας.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού εγγράφου και κατά τον λόγο αρμοδιότητας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

- Η ΑΠΑ έλαβε την πρώτη αναφορά για το περιστατικό στις 10.07.2026, ήτοι κατά την ημέρα εκδήλωσής του, μέσω της πλατφόρμας του ECCAIRS2.
- Το συγκεκριμένο αεροσκάφος, με στοιχεία νηολόγησης 9H-QEU, καθώς και η αεροπορική εταιρεία MALTA AIR, δεν υπάγονται στην εποπτική αρμοδιότητα της ΑΠΑ, καθόσον η εν λόγω εταιρεία διαθέτει πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC) από την αρμόδια εθνική αρχή πολιτικής αεροπορίας της Μάλτας, ενώ και το αεροσκάφος είναι νηολογημένο στη Μάλτα.

Επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο αρμοδιοτήτων της ΑΠΑ εμπίπτει εν προκειμένω μόνον η διενέργεια επιθεωρήσεων SAFA/SACA, οι οποίες αφορούν επιθεωρήσεις αεροσκαφών στην πίστα (ramp inspections).

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων SAFA/SACA καταρτίζεται σε ετήσια βάση σύμφωνα με το εφαρμοστέο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Ειδικότερα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), στο πλαίσιο των καθηκόντων συντονισμού που ασκεί, καθορίζει ετήσιους στόχους επιθεωρήσεων ανά

αερομεταφορέα, βάσει προσέγγισης αξιολόγησης κινδύνου, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό πτήσεων και τα συναφή δεδομένα ασφαλείας. Οι στόχοι αυτοί διαβιβάζονται στα κράτη μέλη για το επόμενο έτος το αργότερο έως την 1^η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους και επικαιροποιούνται τουλάχιστον μία φορά κατά τη διάρκεια του έτους εφαρμογής τους. Περαιτέρω, προσδιορίζονται ανά κράτος μέλος και ανά κατηγορία αερομεταφορέων, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Part-ARO, Subpart RAMP.

Συνεπώς, ο αριθμός των επιθεωρήσεων SACA που διενεργούνται στα ελληνικά αεροδρόμια σε αεροσκάφη αερομεταφορέων όπως η RYANAIR και η MALTA AIR δεν καθορίζεται αυτοτελώς από την ΑΠΑ, αλλά εντάσσεται στο ετήσιο πρόγραμμα επιθεωρήσεων ανά αερομεταφορέα και στους σχετικούς στόχους που καθορίζονται και διαβιβάζονται από την EASA, σύμφωνα με το εφαρμοστέο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο.

- Σύμφωνα δε με τα επίσημα στοιχεία της κεντρικής ευρωπαϊκής βάσης δεδομένων, το συγκεκριμένο αεροσκάφος δεν έχει υποβληθεί, κατά τα τελευταία έτη, σε επιτόπιο έλεγχο στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA/SACA ούτε από τις ελληνικές αρμόδιες Αρχές ούτε από άλλη συμμετέχουσα χώρα στο πρόγραμμα. Ως προς τις ελληνικές αρμόδιες Αρχές, επισημαίνεται ότι η ΑΠΑ υλοποιεί τους ετήσιους στόχους επιθεωρήσεων που καθορίζονται από την EASA ανά αερομεταφορέα. Επιπλέον, το εφαρμοστέο ευρωπαϊκό πλαίσιο προβλέπει τη δυνατότητα διενέργειας επιθεωρήσεων σε περιπτώσεις αεροσκαφών για τα οποία υφίστανται ειδικές ενδείξεις ή πληροφορίες σχετικές με ζητήματα ασφάλειας (suspected aircraft), περίπτωση που δεν συνέτρεξε εν προκειμένω.
- Περαιτέρω, όσον αφορά τους πραγματοποιηθέντες ελέγχους SACA κατά τα έτη 2025 και 2026 σε αεροσκάφη της RYANAIR και της MALTA AIR στα ελληνικά αεροδρόμια, σύμφωνα με τους ετήσιους στόχους επιθεωρήσεων που έχουν καθοριστεί και διαβιβαστεί από την EASA, σας γνωρίζουμε ότι οι στόχοι και τα αποτελέσματα των ελέγχων για τους εν λόγω αερομεταφορείς διαμορφώνονται ως εξής:

RYANAIR

Έτος 2025: Πραγματοποιήθηκε ένας (1) έλεγχος (βάσει στόχου).

Έτος 2026: Πραγματοποιήθηκε ένας (1) έλεγχος (βάσει στόχου).

Αποτελέσματα: Κατά τις ανωτέρω επιθεωρήσεις, οι Επιθεωρητές Ξένων Αεροσκαφών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατέγραψαν συνολικά **ένα (1) εύρημα**.

MALTA AIR

Έτος 2025: Πραγματοποιήθηκαν δύο (2) έλεγχοι (βάσει στόχου), στους οποίους καταγράφηκαν **τρία (3) ευρήματα**.

Έτος 2026: Έχει πραγματοποιηθεί ένας (1) έλεγχος έως τώρα, με καταγραφή **ενός (1) ευρήματος**.

Ο δεύτερος προγραμματισμένος έλεγχος εκκρεμεί προς υλοποίηση εντός του τρέχοντος έτους.

Τα απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα κλιμακώνονται ανάλογα με την κατηγορία και τη σοβαρότητα του κάθε ευρήματος. Ειδικότερα, εφόσον το εύρημα είναι κατηγορίας 2 ή 3, οι αερομεταφορείς υποχρεούνται στα εξής:

1. να προσδιορίσουν τη γενεσιουργό αιτία του ευρήματος (root cause analysis),
2. να καταθέσουν επίσημο πλάνο διορθωτικών ενεργειών (corrective action plan) και
3. να εφαρμόσουν τα μέτρα για την οριστική εξάλειψη και την αποτροπή επανεμφάνισης του προβλήματος.

Τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία και οι ενέργειες συμμόρφωσης υποβάλλονται από τους αερομεταφορείς στην ευρωπαϊκή πλατφόρμα SAFA/SACA και αξιολογούνται από τους αρμόδιους επιθεωρητές για το οριστικό κλείσιμο των ευρημάτων.

- Η ΑΠΑ δεν έχει γίνει αποδέκτης αιτήματος πρόσθετου ελέγχου μετά τα ευρήματα της προκαταρκτικής έκθεσης, κατά το μέρος που το ζήτημα εμπίπτει στις αρμοδιότητές της.
- Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας παρακολουθεί και αξιολογεί διαρκώς τις επιχειρησιακές και εποπτικές ανάγκες που ανακύπτουν στους τομείς αρμοδιότητάς της, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις της ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας, τα διεθνή πρότυπα και την εξέλιξη της αεροπορικής δραστηριότητας στη χώρα. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώνει και προτεραιοποιεί το εποπτικό της έργο κατά τρόπο που διασφαλίζει την επαρκή και απρόσκοπτη ανταπόκρισή της στις απαιτήσεις εποπτείας, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων αυξημένης θερινής κίνησης.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε επιπλέον πληροφορία/διευκρίνιση.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ Α.Π.Α.

Δρ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ

Εσωτερική Διανομή

- Γραφείο Διοικητή Α.Π.Α.
- Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών
- ΓΔΑΔ
- ΓΔΟΕΔΥ
- Α2
- Α2/Β
- Α/5
- Α5/Η