



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, <http://www.kke.gr>
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: Για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων και των επιβατών στους αερολιμένες της χώρας, με αφορμή τον θάνατο εργαζόμενου στον αερολιμένα «Ελευθέριο Βενιζέλο» των Αθηνών

Στις 14/09/2022 άλλο ένα τραγικό συμβάν βάρυνε τον αεροπορικό χώρο. Ένας εργαζόμενος ενός φορέα επίγειας εξυπηρέτησης αεροδρομίου έχασε τη ζωή του δουλεύοντας στον αερολιμένα «Ελευθέριο Βενιζέλο» των Αθηνών, κατά το ξεφόρτωμα των αποσκευών από το αφικνούμενο αεροσκάφος της British Airways πτήσης 637.

Δικαίως το Διοικητικό Συμβούλιο του Εργατικού Κέντρου Λαυρίου – Ανατολικής Αττικής καταγγέλλει την εντατικοποίηση της εργασίας, τα κομμένα ρεπό, τις κόντρα βάρδιες, την ελλιπή στελέχωση των πόστων, τα ελλιπή μέτρα προστασίας των εργαζομένων στο αεροδρόμιο, καταθέτοντας τις ανησυχίες του για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων αλλά και τον φόβο του για ατυχήματα, λόγω αυτής της κατάστασης, που τελικά συμβαίνουν ή έχουν συμβεί επανειλημμένα στο πρόσφατο παρελθόν στα αεροδρόμια.

Από την άλλη πλευρά, το κράτος αντί να προστατεύει τους πολίτες και να ενισχύει τους κρατικούς μηχανισμούς ελέγχου της εργασίας και των εργασιακών συνθηκών για την ουσιαστική πρόληψη ατυχημάτων, τους απαξιώνει και τους καταργεί προκειμένου ιδιωτικές εταιρείες να λειτουργούν ανεξέλεγκτα και να μην θίγονται τα υπερκέρδη τους.

Ένας από τους επιβαλλόμενους μηχανισμούς ελέγχου στα αεροδρόμια είναι η Κρατική Αεροπορική Αρχή του Αερολιμένα, που προβλέπεται σε σωρεία Κανονισμών και Συμβάσεων και καταργείται με τον απαράδεκτο νόμο Ν. 4757/2020 από μια Κυβέρνηση που σέβεται την νομιμότητα και τις συμβάσεις μόνο όταν αυτές πρόκειται να χρηματοδοτήσουν ιδιωτικές εταιρείες διαχείρισης αεροδρομίων (π.χ. ενίσχυση Fraport με 310,000,000 ευρώ και «Ελευθέριος Βενιζέλος» με 130,000,000) αλλά όχι όταν αυτές προβλέπουν την προστασία και την ασφάλεια των εργαζομένων και των επιβατών στα αεροδρόμια.

Στα πολλά καθήκοντα της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής συγκαταλέγεται και ο έλεγχος επάρκειας προσωπικού στους Φορείς Επίγειας Εξυπηρέτησης, όπως προβλέπεται από τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης (Άρθρο 20 και 16.5 ΦΕΚ 1138/3-6-2011) και από τις Αερολιμενικές Διατάξεις (Άρθρο 6.43 ΦΕΚ 30/19-1-1996).

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εργατικού Κέντρου Λαυρίου – Ανατολικής Αττικής, «...Ο συνάδελφος άφησε την τελευταία του πνοή από ανακοπή κατά τη διάρκεια της εργασίας του κάτω από αεροσκάφος όπου εργαζόταν μόνος του και είναι ερωτηματικό το πόση ώρα είχε πάθει το συμβάν μένοντας αβοήθητος. Οι ευθύνες και της εταιρίας επίγειας εξυπηρέτησης που εργαζόταν ο συνάδελφος αλλά και του αεροδρομίου Αθηνών είναι τεράστιες μιας και ο συνάδελφος που έχασε την ζωή του ασκούσε τα καθήκοντά του μόνος του, σε πόστο που και παραπάνω άτομα χρειαζόνταν, αλλά και η επικινδυνότητα της εργασίας του ήταν πάρα πολύ υψηλή...». Αυτή η καταγγελία, εφόσον αληθεύει, είναι πολύ βαριά και πρέπει να εξεταστεί ενδελεχώς, γιατί πράγματι, σύμφωνα με τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης (Άρθρο 14.1.5 και 14.1.13 ΦΕΚ 1138/3-6-2011), πέρα από το γεγονός ότι θα έπρεπε να υπάρχει επαρκής αριθμός

εργαζομένων για την εκφόρτωση των αποσκευών, απαιτείται και η παρουσία υπεύθυνου εξυπηρέτησης του αεροσκάφους κατά το χρονικό διάστημα παροχής των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αλλά και υπεύθυνου για την επίβλεψη της φόρτωσης κάθε αεροσκάφους.

Φαίνεται πως δεν είναι τυχαία τα συνεχόμενα περιστατικά που αφορούν τον ίδιο Φορέα Επίγειας Εξυπηρέτησης, ούτε είναι τυχαίο ότι αυτά συμβαίνουν στα παραχωρημένα σε ιδιώτες αεροδρόμια, ιδιαίτερα μετά την συνεχόμενη απαξίωση των αερολιμενικών οργάνων και της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής Αεροδρομίου που έχουν αφηθεί στην τύχη τους, χωρίς προσωπικό και με νομοθετικές ρυθμίσεις για την πλήρη κατάργησή τους. Να σημειώσουμε ότι με τον ίδιο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης φαίνεται να έχουν σημειωθεί σωρεία περιστατικών τα τελευταία χρόνια και τουλάχιστον τρία από τα τέσσερα θανατηφόρα περιστατικά, όπως το πρόσφατο των Αθηνών (14/09/2022), της Κέρκυρας (8/8/2017) και της Σάμου (19/08/2020 και 12/10/2018).

Δυστυχώς η ανθρώπινη ζωή, η ασφάλεια αλλά και η νομιμότητα απαξιώνονται συνεχώς μπροστά στην πολιτική της ανεξέλεγκτης δράσης των κερδοσκόπων στα αεροδρόμια της χώρας και το κράτος δείχνει πλήρη αδιαφορία. Η προανάκριση που έπρεπε να ξεκινήσει άμεσα δεν έγινε ακόμα και το προανακριτικό υλικό έχει χαθεί πλέον. Ούτε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αλλά ούτε και η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δεν μετέβησαν άμεσα στο σημείο του συμβάντος, ούτε καν την ίδια μέρα. Η Υ.Π.Α. λόγω αναρμοδιότητας πλέον με βάση τον απαράδεκτο Ν. 4757/2020 και η Α.Π.Α. λόγω της μη παρουσίας της στους αερολιμένες, παρ' όλο που το συγκεκριμένο συμβάν συνέβη στην μοναδική έδρα της στην Αθήνα. Εδώ είναι καταφανές ότι η Α.Π.Α., υπό την περιορισμένη δομή της που προβλέπεται στον απαράδεκτο Ν. 4757/2020, έχει αποτύχει ακόμα και για το μοναδικό αεροδρόμιο των Αθηνών που βρίσκεται στην έδρα της αλλά και που είναι το μεγαλύτερο και με την υψηλότερη κίνηση αεροδρόμιο της Ελλάδας.

Κατόπιν των ανωτέρω, **ΕΡΩΤΑΤΑΙ ο κ. Υπουργός:**

1. Θα γίνει προανάκριση για τις συνθήκες θανάτου του εργαζομένου; Ποιος θα την πραγματοποιήσει; Πώς μπορεί να διενεργηθεί ουσιαστική προανάκριση για το συμβάν χωρίς την άμεση συγκέντρωση προανακριτικού υλικού από τον τόπο του συμβάντος; Πόσο αξιόπιστη μπορεί να είναι μια προανακριτική διαδικασία όταν ημέρες μετά το συμβάν, η προανακριτική αρχή δεν έχει παρουσία στον αερολιμένα;
2. Θα εξεταστούν οι συνθήκες εργασίας στην συγκεκριμένη εταιρεία; Ποιος θα τις ελέγξει; Θα ελεγχθεί ο αριθμός προσωπικού, η επάρκειά του και οι απαιτήσεις του έργου της εταιρείας στην συγκεκριμένη ώρα και ημέρα; Θα ελεγχθεί αν υπήρχε παρουσία υπεύθυνου εξυπηρέτησης του αεροσκάφους κατά το χρονικό διάστημα παροχής των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στο συγκεκριμένο αεροσκάφος αλλά και υπεύθυνου για την επίβλεψη της φόρτωσης του αεροσκάφους; Θα προχωρήσει σε έλεγχο κομμένων ρεπτό, κόντρα βαρδιών, ελλιπή στελέχωση πόστων κ.λ.π.; Εάν η προανακριτική αρχή δεν κάνει άμεση αυτοψία την στιγμή του συμβάντος, πως θα γνωρίζει πόσο και ποιο προσωπικό πραγματικά υπηρετούσε εκείνη τη στιγμή; Θα αρκεστεί σε μια τυπική ενημέρωση από την εταιρεία εκ των υστέρων;
3. Ποια είναι σήμερα η πολιτική του Υπουργείου Μεταφορών σε σχέση με την ασφάλεια και προστασία των εργαζομένων στα αεροδρόμια; Η ύπαρξη και δράση Κρατικής Αεροπορικής Αρχής προβλέπεται τόσο στο νόμο περί κυρώσεως της Σύμβασης για το Διεθνές Αερολιμένα των Σπάτων, όσο και στις δύο συμβάσεις παραχώρησης με τη Fraport (παράγραφος 5 του άρθρου 229 Ν. 4389/2016) αλλά και στη Σύμβαση του Ηρακλείου (παράγραφος 3.1.103B Σύμβασης Ηρακλείου που κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του Ν. 4612/2019). Τελικά θα σεβαστεί τις Συμβάσεις του Ελληνικού Κράτους για τα παραχωρούμενα αεροδρόμια και θα υπάρξει Κρατική Αεροπορική Αρχή στα αεροδρόμια για την εφαρμογή της αεροπορικής νομοθεσίας και την ασφάλεια και

προστασία των πτήσεων, των εργαζομένων και των επιβατών; Ή θα συνεχίσει την παραβίαση αυτών των Συμβάσεων σε βάρος της ασφάλειας και της νομιμότητας, του δημοσίου συμφέροντος, της προστασίας της ζωής των επιβατών και των εργαζομένων, υπηρετώντας την κερδοσκοπία κάποιων ιδιωτικών εταιρειών;

Οι Βουλευτές

Κατσώτης Χρήστος

Καραθανασόπουλος Νίκος

Κομνηνάκα Μαρία

Μαρίνος Γιώργος

Παπαναστάσης Νίκος

Παφίλης Θανάσης

Στολτίδης Λεωνίδας

Συντυχάκης Μανώλης