



Αθήνα 28/9/2022

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Ποιος διενεργεί προανάκριση για το θάνατο εργαζομένου στον αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» των Αθηνών»

Στις 14/09/2022 και ώρα 17:26, 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. 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 τους για ατυχήματα από αυτήν την κατάσταση που τελικά συμβαίνουν ή έχουν συμβεί επανειλημμένα στο πρόσφατο παρελθόν στα αεροδρόμια (<https://eklavrio.blogspot.com/>).

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εργατικού Κέντρου Λαυρίου – Ανατολικής Αττικής (<https://eklavrio.blogspot.com/>), «...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 χρειάζονταν, 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. Πως είναι δυνατόν να ήταν μόνος του;

Τα συνεχόμενα περιστατικά που αφορούν τον ίδιο Φορέα Επίγειας Εξυπηρέτησης, συμβαίνουν στα παραχωρημένα σε ιδιώτες αεροδρόμια, ιδιαίτερα μετά την συνεχόμενη απαξίωση των αερολιμενικών οργάνων και της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής Αεροδρομίου που έχουν αφεθεί 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).

Η προανάκριση που έπρεπε να ξεκινήσει άμεσα δεν έγινε ακόμα. 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.

Επειδή η ύπαρξη και η δράση της 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).

Επειδή στα 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).

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί

Θα διενεργηθεί προανάκριση για τις συνθήκες θανάτου του εργαζομένου; Ποιος θα την πραγματοποιήσει; Πως 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;

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;

Εάν η προανακριτική αρχή δεν κάνει άμεση αυτοψία την στιγμή του συμβάντος, πως θα γνωρίζει πόσο και ποιο προσωπικό πραγματικά υπηρετούσε εκείνη τη στιγμή; Αρκεί μια τυπική ενημέρωση από την εταιρεία εκ των υστέρων;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γιαννούλης Χρήστος

Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Θραψανιώτης Εμμανουήλ

Καλαματιανός Διονύσιος - Χαράλαμπος

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)
Μουζάλας Ιωάννης
Μπαλάφας Ιωάννης
Μπάρκας Κωνσταντίνος
Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
Νοτοπούλου Αικατερίνη
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Παπανάτσιου Αικατερίνη
Παππάς Νικόλαος
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)
Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος (Αλέκος)
Φάμελλος Σωκράτης
Φίλης Νικόλαος
Φωτίου Θεανώ
Χρηστίδου Ραλλία
Ψυχογιός Γεώργιος