



Αθήνα 23/11/2022

## ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

**Θέμα: «Σημαντικές παραλείψεις σε κρίσιμους ελέγχους στα περιφερειακά αεροδρόμια»**

Σύμφωνα με τις Ελληνικές Πληροφορίες Αεροναυτιλιακών Διαδικασιών (AIPGREECE) και με τις παραγράφους EnRoute ENR 1.10, ENR 1.11 και ENR 1.2.13, πριν από την πραγματοποίηση οποιασδήποτε πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και των εξ όψεως (VFR), είναι υποχρεωτική η κατάθεση σχεδίου πτήσης. Σύμφωνα δε, με τον ισχύοντα Κανονισμό Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών (ΦΕΚ. 1360/02-09-2010), τα υπερελαφρά αεροσκάφη ελέγχονται από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (άρθρο 10 & 11) ως προς το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το πιστοποιητικό νηολογίου αεροσκάφους, την άδεια σταθμού αεροσκάφους, την βεβαίωση ασφάλισης για ζημιές έναντι τρίτων και για αποζημίωση επιβαινόντων (άρθρο 5) καθώς και ως προς την άδεια χειριστή, τις προϋποθέσεις ανανέωσης της άδειας και το πιστοποιητικό υγείας εν ισχύ (άρθρο 7). Μετά δε την ψήφιση του ν. 4757/2020 αυτές οι αρμοδιότητες μεταβιβάστηκαν στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) και καταργήθηκε η επιτόπια παρουσία των αεροπορικών αρχών στα περιφερειακά αεροδρόμια με αποτέλεσμα να υπάρχει ελλιπής έλεγχος σε αυτά.

Χαρακτηριστικά δύο πρόσφατα ατυχήματα αναδεικνύουν το έλλειμμα στο πεδίο των ελέγχων της πολιτικής αεροπορίας, και συγκεκριμένα το ατύχημα προσγείωσης σε μη αδειοδοτημένο πεδίο προσγείωσης ελικοπτέρου στα τέλη Ιουλίου (25/7) και ο τραγικός θάνατος στις 19/10/2022, όταν 79χρονος! συνταξιούχος προσπάθησε να προσγειωθεί σε ιδιωτικό πεδίο προσγείωσης σε αγροτική περιοχή της Θήβας. Και τα δύο αυτά ατυχήματα θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί, εάν οι έλεγχοι της πολιτικής αεροπορίας δεν ήταν πλέον ουσιαστικά ανύπαρκτοι, κατόπιν εφαρμογής του παραπάνω νόμου.

Δυστυχώς και στα μεγάλα αεροσκάφη, μετά την κατάργηση των Αεροπορικών Αρχών στα αεροδρόμια δεν πραγματοποιούνται οι αντίστοιχοι προβλεπόμενοι έλεγχοι πτυχίων και πιστοποιητικών ιπτάμενου προσωπικού και αεροσκαφών και αντίστοιχων ασφαλιστηρίων αλλά ούτε και οι πρόσθετοι έλεγχοι, που απαιτούνται για μεγάλα επιβατικά αεροσκάφη, όπως είναι το αλκοτέστ στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών βάσει του ΦΕΚ Β' 1380/03-08-2007 περί ελέγχου προσώπων που ασχολούνται στη συντήρηση, προετοιμασία και πτήση πολιτικών αεροσκαφών για την διαπίστωση οινόπνευματος, ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό τους ή οι προβλεπόμενοι έλεγχοι κατάστασης αεροσκαφών από το πρόγραμμα Ramp Inspections (SAFA-SACA) της EASA βάσει του REGULATION EU 965/2012. Για παράδειγμα, το 2019 πραγματοποιήθηκαν μόνο στο αεροδρόμιο Ηρακλείου Κρήτης σχεδόν 100 επιθεωρήσεις αεροσκαφών, όταν φέτος, μέχρι τις αρχές Οκτώβρη, δεν είχε γίνει καμία. Επειδή όμως είναι υποχρεωτικός ο έλεγχος ενός ελάχιστου αριθμού αεροσκαφών, που η ΑΠΑ ποτέ δεν πραγματοποίησε, ζητήθηκε από τους αερολιμενικούς του αερολιμένα Ηρακλείου να συμβάλλουν στην εκπλήρωση της ελάχιστης απαίτησης, ξεκινώντας μόλις από τον Οκτώβριο 2022. Επισημαίνεται ότι αφού η ΑΠΑ ουσιαστικά δεν υπάρχει με τον Αθηνοκεντρικό Ν. 4757/20 για τους περιφερειακούς αερολιμένες, το έργο της ασκείται αναγκαστικά από την ΥΠΑ σε αυτούς, όπως αναφέρουν οι αερολιμενικοί, κυρίως για να μην εκτεθεί

η χώρα έναντι των υποχρεώσεων της στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (European Union Aviation Safety Agency - EASA).

Όμως, πέρα από τις υποχρεώσεις μας έναντι των Ευρωπαϊκών Κανονισμών, υπάρχει και η πραγματικότητα, που δημιουργείται από την έλλειψη ελέγχων. Αξίζει να αναφερθεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: Στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου (KANA) βρισκόταν σταθμευμένο αεροσκάφος με νηολόγιο SX-LWC του ελληνικού αερομεταφορέα LUMIWINGS, από 22/2/2022 και επρόκειτο να αναχωρήσει κατά τα τέλη Μαΐου 2022, μετά από ακινησία τριών περίπου μηνών, χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί τεχνικός έλεγχος, δοκιμή ή λειτουργία σε όλο αυτό το διάστημα. Ενώ προγραμματιζόταν η αναχώρησή του, ο αερολιμενικός υπηρεσίας του αερολιμένα Νέας Αγχιάλου προχώρησε σε αρχικό έλεγχο και μετά από ευρήματα που διαπίστωσε, εστάλη αναφορά-έκθεση της κατάστασης του αεροσκάφους στην Διοίκηση της ΥΠΑ. Σε αυτή την αναφορά επισημάνθηκαν σημεία έντονης ρύπανσης και αδικαιολόγητες ελλείψεις επί μακρού χρονικού διαστήματος, προστατευτικών καλυμμάτων σε κρίσιμα σημεία για την πλοϊμότητα του αεροσκάφους και που σε άλλες αντίστοιχες περιπτώσεις υπήρξαν αιτίες ατυχημάτων. Η αναφορά, που συνοδευόταν από φωτογραφικό υλικό, διαβιβάστηκε αρχικά στην ΥΠΑ και κατόπιν προωθήθηκε στην ΑΠΑ, η οποία αμέσως καθήλωσε το αεροσκάφος και του αφαίρεσε προσωρινά την άδεια πλοϊμότητας μέχρι να προβεί η εταιρεία σε συγκεκριμένες τεχνικές ενέργειες και έλεγχο. Είναι προφανώς κατανοητή η σοβαρότητα της κατάστασης που οδήγησε την ΑΠΑ σε τόσο δραστικά και άμεσα εφαρμόσιμα μέτρα κάτι που δεν θα είχε γίνει, αν δεν υπήρχε αερολιμενικός στον αερολιμένα. Επισημαίνεται ότι η ΑΠΑ ποτέ δεν μετέβη για έλεγχο του αεροσκάφους στον αερολιμένα.

Επειδή ο έλεγχος των πληρωμάτων και πλοϊμότητας των αεροσκαφών είναι εξαιρετικά σημαντικός.

### **Ερωτάται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**

1. Πότε και από ποια όργανα πραγματοποιούνται έλεγχοι στα αεροδρόμια αλλά και στα πεδία προσγείωσης, σχετικά με τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας των αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά νηολογίου αεροσκαφών, των αδειών σταθμού αεροσκάφους, της βεβαίωσης ασφάλισης για ζημιές έναντι τρίτων και για αποζημίωση επιβαινόντων, των αδειών χειριστή, της ισχύος των προϋποθέσεων ανανέωσης της άδειας και του πιστοποιητικού υγείας των πιλότων κ.λ.π.;
2. Πόσοι τέτοιοι έλεγχοι έχουν πραγματοποιηθεί από την ψήφιση του νόμου 4757/20 μέχρι και σήμερα και ποιο είναι το ποσοστό αυτών των δειγματοληπτικών ελέγχων επί του συνόλου των αεροσκαφών και του ιπταμένου προσωπικού που κυκλοφορούν στη χώρα μας;
3. Πότε και από ποιους πραγματοποιούνται έλεγχοι αλκοτέστ στα αεροδρόμια αλλά και στα πεδία προσγείωσης βάσει του ΦΕΚ Β' 1380/03-08-2007 περί ελέγχου προσώπων που ασχολούνται στη συντήρηση, προετοιμασία και πτήση πολιτικών αεροσκαφών για την διαπίστωση οινόπνεύματος, ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό τους; Ποια είναι η αρμόδια Υπηρεσία και πότε προμηθεύτηκε και πιστοποίησε τον εξοπλισμό και τα απαραίτητα αναλώσιμα για την διεξαγωγή των ελέγχων αλκοτέστ; Πόσοι τέτοιο έλεγχοι έχουν πραγματοποιηθεί;
4. Είναι νόμιμο, να πραγματοποιούνται έλεγχοι αεροσκαφών από το πρόγραμμα RampInspections (SAFA-SACA) της EASA από αερολιμενικούς της ΥΠΑ σε περιφερειακό αεροδρόμιο; Γιατί δεν επανέρχονται οι Αεροπορικές Αρχές στα αεροδρόμια ώστε να υπάρχει η δυνατότητα νόμιμων ελέγχων;
5. Εάν δεν υπήρχε Αερολιμενικός της Αεροπορικής Αρχής της ΥΠΑ στον αερολιμένα της Νέας Αγχιάλου, ποιος θα έκανε αρχικό έλεγχο στο αεροσκάφος της LUMIWINGS, ώστε, βάση των ευρημάτων του, να του αφαιρεθεί η άδεια πλοϊμότητας μέχρι να προβεί η εταιρεία σε συγκεκριμένες τεχνικές ενέργειες και έλεγχο;

**Οι ερωτώντες Βουλευτές**

**Γιαννούλης Χρήστος**

Αλεξιάδης Τρύφων

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος

Βαρδάκης Σωκράτης

Βέττα Καλλιόπη

Δρίτσας Θεόδωρος

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Θραψανιώτης Εμμανουήλ

Καλαματιανός Διονύσιος – Χαράλαμπος

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

Λάππας Σπυρίδων

Μάλαμα Κυριακή

Μάρκου Κωνσταντίνος

Μπαλάφας Ιωάννης

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)

Παπαηλιού Γεώργιος

Παππάς Νικόλαος

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Ραγκούσης Ιωάννης

Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)

Συρμαλένιος Νικόλαος

Τζάκρη Θεοδώρα

Τζούφη Μερόπη

Τόλκας Άγγελος

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος (Αλέκος)

Φάμελλος Σωκράτης

## Χρηστίδου Ραλλία