



Αθήνα, 13.03.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Προβλήματα και ελλείψεις στα συστήματα αεροναυτιλίας θέτουν ζητήματα ασφάλειας των αερομεταφορών

Στον απόηχο της 'μαύρης' επετείου από το έγκλημα στα Τέμπη κι ενώ η προσοχή όλων μας είναι στραμμένη στην ασφάλεια των μεταφορών, εκπρόσωποι της αεροναυτιλίας, με σχετικές ανακοινώσεις τους, προειδοποιούν για σοβαρά προβλήματα και ελλείψεις που άπτονται της ασφάλειας των πτήσεων.

Η Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΗΜΑΕΚ) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) υπενθυμίζει ότι ακριβώς πριν από ένα χρόνο, αμέσως μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα, είχε εκθέσει αναλυτικά τα σοβαρά προβλήματα που υπάρχουν στα συστήματα αεροναυτιλίας, τα οποία μέχρι και σήμερα δεν έχουν επιλυθεί. Ειδικότερα:

- Η Διοίκηση της ΥΠΑ και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, παρά την παρέλευση ενός έτους, δεν έχουν προβεί σε αντικατάσταση των Radar που βρίσκονται εκτός λειτουργίας λόγω σημαντικής βλάβης. Μάλιστα ήταν οι ίδιοι οι ΗΜΑΕΚ που προέβησαν σε επικουρικές τεχνικές λύσεις για το κρίσιμο αυτό θέμα, γεγονός που όμως δεν αποτελεί μόνιμη λύση του ζητήματος. Ενώ τονίζουν ότι προκύπτουν συνεχώς δαπάνες αμφιβόλου αναγκαιότητας, για τις οποίες κινούνται άμεσα οι διαδικασίες προμηθειών και βρίσκονται οι πόροι, όχι όμως για την τόσο σημαντική περίπτωση της αντικατάστασης των συστημάτων αεροναυτιλίας.
- Αλλά και για τα Radar που λειτουργούν, εντοπίζονται πολλά προβλήματα διαθεσιμότητας ανταλλακτικών και ανά πάσα στιγμή αυτά μπορεί να κλείσουν λόγω βλάβης, όπως ισχύει και για πολλούς πομπούς και δέκτες επικοινωνιών.
- Δεν υπάρχει καμία πρόοδος στη διαδικασία προμήθειας των συστημάτων του Κεντρικού Κτηρίου Αεροναυτιλίας στο Ελληνικό. Ενώ η θερινή τουριστική περίοδος ξεκινάει σε λιγότερο από ένα μήνα, θα εξυπηρετηθεί με το αναλογικό σύστημα επικοινωνιών που μετρά ήδη 25 και πλέον έτη.
- Το αρμόδιο Υπουργείο αποφάσισε μονομερώς να καταργήσει τους Πύργους Ελέγχου που λειτουργούν στα 14 παραχωρημένα αεροδρόμια στη Fraport και να τους αντικαταστήσει με απομακρυσμένους ψηφιακούς Πύργους Ελέγχου (Digital/Remote Towers), τους οποίους θα διαχειρίζονται Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας από την Αθήνα ή και άλλο σημείο του κόσμου. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με προϋπολογισμό 71 εκ. ευρώ.

Για το εν λόγω έργο, δε ζητήθηκε η επιστημονική άποψη των ΗΜΑΕΚ, οι οποίοι έχουν και την αντίστοιχη τεχνογνωσία και εμπειρία, ενώ δεν προηγήθηκαν οι απαιτούμενες μελέτες, με την εξαίρεση μιας «πρόχειρης» μελέτης, στην οποία και οι ίδιοι δεν ενεπλάκησαν. Παράλληλα, ενώ μέχρι πρότινος η ΥΠΑ, ως αναθέτουσα αρχή, είχε την αποκλειστική αρμοδιότητα να προμηθεύεται συστήματα αεροναυτιλίας, η εν λόγω αρμοδιότητα εκχωρήθηκε στη Διεύθυνση Υποδομών Αεροδρομίων του Υπουργείου, η οποία όμως δεν είναι πιστοποιημένη.

Σημειώνεται ότι η μελέτη ξεκίνησε για τα μη παραχωρημένα αεροδρόμια, όμως, με παρέμβαση του τότε Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών Κ. Καραμανλή, κατέληξε μόνο για τα αεροδρόμια της Fraport, η οποία είναι και η μόνη που σίγουρα επωφελείται, αφού γλιτώνει το κόστος που καταβάλλεται για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας κάθε μέρα, όλο το 24ωρο.

Η κατάσταση γίνεται ακόμα χειρότερη, αν σκεφτεί κανείς την υποστελέχωση της Υπηρεσίας, με τον αριθμό του προσωπικού να κινείται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ενώ οι ΗΜΑΕΚ καταγγέλλουν τα προβλήματα που υπάρχουν ακόμα και με τις 50 προσλήψεις που έχουν εξασφαλιστεί στον κλάδο τους μέσω ΑΣΕΠ, αφού η κυβέρνηση αρχικά δεν ενέταξε στο διαγωνισμό 15 θέσεις ΠΕ, ενώ και από τις υπόλοιπες 35 θέσεις ΤΕ, με βάση τα προσωρινά αποτελέσματα, αναμένεται να ενταχθούν στην Υπηρεσία μόλις 7 – με την Ένωση να έχει εξαρχής προειδοποιήσει, μέσω σχετικής επιστολής, ότι η προτεινόμενη διαγωνιστική διαδικασία δεν θα φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Κι ενώ όλο και περισσότεροι υπάλληλοι συνταξιοδοτούνται, 46 υπάλληλοι που έχουν μεταταχθεί στον κλάδο των ΗΜΑΕΚ ήδη από το 2019, δεν έχουν ακόμα τοποθετηθεί σε οργανικές μονάδες συστημάτων ασφαλείας.

Αλλά και η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας (ΕΕΕΚΕ) κρούει τον κώδωνα του κινδύνου σε ό,τι αφορά την έλλειψη σύγχρονων και αξιόπιστων συστημάτων. Μιλούν για ιδιαίτερα γηρασμένο και τεχνολογικά ξεπερασμένο εξοπλισμό, την ίδια στιγμή που το Υπουργείο προχωρά με το έργο των Remote Towers, που είναι *«αχρείαστο, επικίνδυνο και μη εφαρμόσιμο»*. Ειδικά για το συγκεκριμένο έργο, και οι αντιδράσεις διεθνών Ενώσεων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας είναι σφόδρες, αφού θέτουν ακόμα και θέματα ασφάλειας των πτήσεων.

Η ΕΕΚΕ προειδοποιεί επίσης ότι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας θα καταρρεύσει, μην μπορώντας να ανταπεξέλθει στον όλο και αυξανόμενο όγκο κυκλοφορίας. Σημειώνει παράλληλα ότι οι Πύργοι Ελέγχου σε όλα σχεδόν τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας χρήζουν αναβάθμισης, ενώ θέτει επίσης και το ζήτημα της υποστελέχωσης του κλάδου.

Δυστυχώς η ΥΠΑ έχει μετατραπεί σε ‘φτωχό συγγενή’ και πλέον κινδυνεύει να χάσει και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, με το ‘άλλοθι’ ότι μέσα στα χρόνια, οι Πύργοι Ελέγχου αφέθηκαν στην εγκατάλειψη και χωρίς προσωπικό, αφού, ακόμα και στα παραχωρημένα αεροδρόμια, δεν έγιναν οι απαραίτητες επενδύσεις. Με το να περάσει όμως η εναέρια κυκλοφορία σε ‘ξένα χέρια’, δημιουργείται και θέμα κυριαρχικών δικαιωμάτων για την ΥΠΑ – ας μην ξεχνάμε ότι η Fraport διαχειρίζεται και το αεροδρόμιο της Αττάλειας στην Τουρκία. Το πιο σημαντικό όμως είναι τα θέματα ασφαλείας που τίθενται – ειδικά μετά τα Τέμπη, αυτή είναι άραγε η πολιτική της κυβέρνησης;

Στις παραπάνω προειδοποιήσεις των συνδικαλιστικών οργανώσεων της πολιτικής αεροπορίας, η κυβέρνηση όχι μόνο κωφεύει, αλλά απαντά και με αυταρχισμό. Έτσι τουλάχιστον αντιμετωπίστηκε η απεργία των εργαζομένων της ΥΠΑ, με αφορμή τη συμπλήρωση ενός έτους από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Πραγματικά, με τη ΝΔ στην κυβέρνηση, τίθεται σε αμφισβήτηση και το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα στην απεργία. Κι όλα αυτά, ενώ ο ίδιος ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρθηκε πρόσφατα στο ότι πρέπει να αποφευχθεί ο κίνδυνος *«αεροπορικών Τεμπών»*.

Μάλιστα, η ανησυχητική αυτή κατάσταση βρίσκει την ΥΠΑ ‘ακέφαλη’, ουσιαστικά χωρίς Διοίκηση εδώ και μήνες. Κι αυτό, με ευθύνη του Υπουργείου, το οποίο μέχρι πρότινος προσπαθούσε ανεπιτυχώς να ορίσει νέα Διοίκηση, αφού με την ‘εμμονή’ του να τοποθετήσει Διοικητή της ΥΠΑ τον Α.Τζιόλα, χάθηκαν δύο μήνες. Για να καταλήξει τελικά η πρόσκληση αυτή σε ‘ναυάγιο’, λόγω ασυμβίβαστου με τη θέση που κατέχει ο κ. Τζιόλας στην EASA.

Προβλήματα όμως πιθανόν θα προκύψουν και με τη νέα επιλογή του Υπουργού για τη θέση του Διοικητή της ΥΠΑ, Γ. Σαουνάτσου, η ακρόαση του οποίου ολοκληρώθηκε πριν λίγες μέρες από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής. Κι αυτό διότι και σ’ αυτή την περίπτωση φαίνεται να υπάρχει ζήτημα

ασυμβίβαστου, λόγω της εργασίας της συζύγου του ως Τομεάρχης Λειτουργιών Αεροσταθμού στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, γεγονός που αναδείξαμε και στη Βουλή.

Το μόνο στοιχείο που δόθηκε για να αποδειχθεί το αντίθετο, ήταν σχετική γνωμοδότηση από ιδιώτη δικηγόρο, η οποία μάλιστα χορηγήθηκε έπειτα από παραγγελία του υποψηφίου. Ο Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών – απολαμβάνοντας και την προστασία του Προέδρου της Επιτροπής – απέφυγε να απαντήσει στις επίμονες ερωτήσεις μας για το αν η συγκεκριμένη γνωμοδότηση αρκεί για να αποδειχθεί ότι δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων. Ενώ θέσαμε και το ζήτημα γνωμοδότησης από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, για το οποίο και πάλι ο κ. Σταϊκούρας δεν έδωσε κάποια απάντηση. Τελικά, η ακρόαση του υποψηφίου ολοκληρώθηκε, χωρίς να έχει ξεκαθαριστεί ένα τόσο κρίσιμο ζήτημα, το οποίο μπορεί να φέρει και πάλι την ΥΠΑ χωρίς Διοίκηση, μετά από τόσους μήνες και με τη θερινή τουριστική περίοδο προ των πυλών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η θέση του Υποδιοικητή της ΥΠΑ, με αρμοδιότητα τη διαχείριση αερολιμένων και υδατοδρομίων, στην οποία είχε τοποθετηθεί πριν δύο μήνες ο κ. Σαουνάτσος, αλλά μέχρι σήμερα δεν είχε αναλάβει καθήκοντα, μένει πλέον και επισήμως κενή. Για τη συγκεκριμένη θέση, η διαδικασία θα ξεκινήσει από την αρχή, με νέο διαγωνισμό, οπότε όλοι καταλαβαίνουμε πόσος ακόμα χρόνος θα πάει χαμένος, σε έναν νευραλγικό τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

1. Τι προτίθεται να κάνει το Υπουργείο για τα προβλήματα που υπάρχουν στα συστήματα αεροναυτιλίας;
2. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου σε ό,τι αφορά την υποστελέχωση που συναντάται σε κρίσιμους κλάδους της αεροναυτιλίας;
3. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου σε ό,τι αφορά το έργο των απομακρυσμένων ψηφιακών Πύργων Ελέγχου (Digital/Remote Towers);
4. Αν το Υπουργείο προχωρήσει με το έργο των Remote Towers στα 14 παραχωρημένα αεροδρόμια στη Fraport, ποιος είναι ο σχεδιασμός του για τους ανθρώπους που εργάζονται στα εν λόγω αεροδρόμια και πλέον δε θα έχουν αντικείμενο εργασίας; Θα μεταφερθούν σε άλλες υπηρεσίες στην Αθήνα;
5. Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί το Υπουργείο για να αποσαφηνιστεί πέραν κάθε αμφιβολίας ότι δεν υπάρχει ασυμβίβαστο στην τοποθέτηση του Γ.Σαουνάτσου στη θέση του Διοικητή της ΥΠΑ;
6. Ποια είναι η διαδικασία και ποιο το χρονοδιάγραμμα που θα ακολουθήσει το Υπουργείο για να καλυφθεί η θέση του Υποδιοικητή της ΥΠΑ, με αρμοδιότητα τη διαχείριση αερολιμένων και υδατοδρομίων;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

**Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φερχάτ Οζγκιούρ
Φωτίου Θεανώ**