

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1698
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 748
Ημερομ. Κατάθεσης: 20/11/2024



Αθήνα, 20.11.2024

Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Η κατάργηση της παρουσίας του κράτους στα αεροδρόμια έφερε παραβιάσεις
κανονισμών και απαξίωση ζητημάτων ασφαλείας»

Με το Ν4427/2016 θεσμοθετήθηκε ο διαχωρισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) σε δύο οντότητες, με απόλυτα διακριτούς ρόλους. Τη (νέα) ΥΠΑ, που αποτελεί τον πάροχο αεροπορικών υπηρεσιών, και τη νεοσύστατη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), η οποία ανέλαβε τον εποπτικό/ρυθμιστικό ρόλο των αερομεταφορών της χώρας μας. Ο εν λόγω διαχωρισμός κρίθηκε απαραίτητος και ήταν αποτέλεσμα των έντονων πιέσεων από την ΕΕ, αφού η προηγούμενη δομή της ενιαίας ΥΠΑ, με τον ελέγχοντα να είναι και ελεγχόμενος, είχε κριθεί ως δυσλειτουργική.

Η σύσταση όμως της ΑΠΑ, με το Ν4757/2020, επεφύλασσε την κατάργηση των Αεροπορικών Αρχών στα αεροδρόμια και τη δημιουργία μιας συρρικνωμένης, Αθηνοκεντρικής υπηρεσίας, με ωράριο 07:30 – 15:30, Δευτέρα έως Παρασκευή, εκτός από εορτές και αργίες. Αντί λοιπόν ενός μοντέλου με αποκεντρωμένο σύστημα ελέγχου, η κυβέρνηση της ΝΔ επέλεξε η ΑΠΑ να είναι ανύπαρκτη στους αερολιμένες της χώρας. Εκεί δηλαδή που υφίστανται τα μεγάλα θέματα ασφαλείας των πτήσεων και γενικά το αεροπορικό έργο, εκεί όπου πραγματικά υπάρχει ανάγκη επαρκούς εποπτείας των αερομεταφορών, σε πραγματικό χρόνο.

Με την κατάργηση των τοπικών Αεροπορικών Αρχών, αφαιρέθηκαν από τα αεροδρόμια και τα αρμόδια όργανα ελέγχου και εποπτείας τους, δηλαδή οι Αερολιμενικοί υπάλληλοι, οι οποίοι καθημερινά, με συστηματικούς και δειγματοληπτικούς αερολιμενικούς ελέγχους, διασφάλιζαν την εφαρμογή των κανονισμών και της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Ενδεικτικά, πλέον δεν υφίσταται καμία αρμόδια κρατική υπηρεσία στα διάσπαρτα ανά την Ελλάδα αεροδρόμια, για την προστασία των αναπήρων και των δικαιωμάτων των επιβατών, για την εφαρμογή των Αερολιμενικών Διατάξεων, του Αεροπορικού Κώδικα και του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ), για τη διενέργεια Προανακριτικών Πράξεων σε περίπτωση σοβαρού αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος, για την εφαρμογή διαβαθμισμένων Σχεδίων, όπως είναι το Σχέδιο Αντιμετώπισης Ειδικών Έκνομων Ενεργειών κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας (Αεροπειρατεία κτλ) υπό την Κωδική Ονομασία 'ΙΚΑΡΟΣ', για την ενεργοποίηση του Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών, για τον έλεγχο των σωστικών μέσων των αεροσκαφών, για τη διενέργεια αλκοολομέτρησης σε πληρώματα και πολλά άλλα.

Όλα αυτά, σε μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, όπως η Ελλάδα, με 42 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης (αεροδρόμια κατηγορίας Β) και με 3 αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί κατακόρυφα την επόμενη πενταετία. Στα προηγούμενα προστίθεται και η απαίτηση παρακολούθησης

αεροπορικών εταιριών, φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών αεροδρομίων, διαχειριστών αεροδρομίων, σχολών αεροπορίας, πτυχίων, εξειδικεύσεων και ιστορικού προσωπικού κτλ.

Καταλαβαίνει κανείς ότι η εποπτεία των παραπάνω, ειδικά όταν πολλά αεροδρόμια βρίσκονται σε απομακρυσμένες, δυσπρόσιτες, νησιωτικές περιοχές, είναι αδύνατη από ένα γραφείο στην Αθήνα. Ιδιαίτερα σήμερα, με την ιδιωτικοποιημένη μορφή πολλών και κομβικών αεροδρομίων, με την επικείμενη ιδιωτικοποίηση και των τελευταίων 22 αεροδρομίων που είναι ακόμα υπό τον έλεγχο της ΥΠΑ και με την κορύφωση της τουρκικής προκλητικότητας, ο αυξημένος κρατικός έλεγχος και η φυσική παρουσία της ΑΠΑ στα αεροδρόμια είναι περισσότερο αναγκαία από ποτέ.

Κάτι που είναι άλλωστε και συμβατική υποχρέωση της χώρας μας έναντι των επενδυτών των ελληνικών αεροδρομίων – προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, στη σύμβαση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, αλλά και σε εκείνη για το αεροδρόμιο στο Καστέλι. Συγκεκριμένα, το ελληνικό κράτος έχει υποχρέωση να εγκαταστήσει και να στελεχώσει την κρατική αεροπορική αρχή σε καθένα από αυτά τα αεροδρόμια και να ασκεί εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο.

Όμως, με το μοντέλο δομής στην Αθήνα που δημιούργησε η κυβέρνηση της ΝΔ, εδώ και τρία χρόνια περίπου που η ΑΠΑ ξεκίνησε τη λειτουργία της, είχαμε σωρεία αεροπορικών συμβάντων, στα οποία η Αρχή ήταν απύσχα. Υπάρχουν σχετικές καταγγελίες από τους εργαζομένους, έχουν κατατεθεί ερωτήσεις στη Βουλή, ακόμα και από Βουλευτές της κυβέρνησης, ενώ και η ΕΕ έχει ξεκινήσει διαδικασία επί παραβάσει, με την αποστολή προειδοποιητικής επιστολής στην Ελλάδα.

Θα γίνει αναφορά αρχικά σε τρία μόνο από τα δεκάδες πρόσφατα συμβάντα. Τον περασμένο Αύγουστο, στο αεροδρόμιο της Σαντορίνης, έπειτα από εισαγγελική παρέμβαση σταμάτησαν πτήσεις ιδιωτικών ελικοπτέρων, επειδή κρίθηκαν επικίνδυνες. Παρενέβη δηλαδή Εισαγγελέας για θέματα ασφάλειας πτήσεων ελικοπτέρων και όχι η αρμόδια κρατική αρχή, γιατί άραγε; Επειδή η ΑΠΑ βρισκόταν στην Αθήνα.

Και πάλι τον Αύγουστο, αυτή τη φορά στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, ματαιώθηκε ξαφνικά η χρήση του διαδρόμου προσγείωσης, λόγω απροειδοποίητης παρουσίας γερανού, ύψους περίπου 30μ. Στην περίπτωση αυτή, το συμβάν αντιμετωπίστηκε από το Γραφείο Αερολιμενικού Ελέγχου (πρώην αεροπορική αρχή), μάλιστα κατά παράβαση του νόμου, αφού οι Αερολιμενικοί υπάλληλοι δεν έχουν πλέον αρμοδιότητα να επεμβαίνουν.

Τρίτο παράδειγμα, πρόσφατα στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, όπου 119 επιβάτες εγκαταλείφθηκαν από αεροπορική εταιρία μετά την ακύρωση της πτήσης τους, χωρίς να έχουν καμία ενημέρωση για το πότε θα φτάσουν στον προορισμό τους και αν θα αποζημιωθούν για την ταλαιπωρία τους. Κάτι που ποτέ δε θα είχε συμβεί, αν υπήρχε η αρμόδια κρατική αρχή, αφού θα είχε υποχρεώσει την εταιρία σε άμεση επίλυση του προβλήματος.

Αλλά και λίγο πιο παλιά συμβάντα, όλοι θυμόμαστε το περιστατικό με τον Υπουργό Ν. Δένδια, όπου η έλλειψη εποπτείας διαδικασίας VIP οδήγησε σε σοβαρό τραυματισμό εργαζομένου στη Θεσσαλονίκη. Ή και πάλι τον σοβαρό τραυματισμό εργαζομένου στην Κέρκυρα, λόγω έλλειψης εποπτείας σε εκτέλεση έργων. Όπως επίσης, το συμβάν με τη μη διενέργεια αλκοολομέτρησης σε πλήρωμα αεροσκάφους, έπειτα από καταγγελία της ίδιας της αεροπορικής εταιρίας κατά του πληρώματός της, στον αερολιμένα Ηρακλείου. Κι όμως, το αεροπλάνο έταξε με 'ύποπτο' πλήρωμα - ευτυχώς αποφύγαμε τα χειρότερα..

Ακόμα και για τα ατυχήματα, η διερεύνηση πραγματοποιείται από τον ιδιώτη που διαχειρίζεται το αεροδρόμιο, ο οποίος όμως θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για το ατύχημα. Όπως έγινε

πρόσφατα στην Κεφαλονιά, με τον τραυματισμό τριών γυναικών με κινητικά προβλήματα κατά την επιβίβασή τους στο αεροσκάφος. Με τη Fraport να αναφέρει ουκ ολίγες φορές ότι το Τμήμα Αερολιμενικού Ελέγχου της ΥΠΑ στο αεροδρόμιο είναι υπηρεσία «ανύπαρκτη», την οποία δεν αναγνωρίζει. Και φυσικά, η ΑΠΑ τηρεί σιγή ιχθύος. Δεν συζητάμε βεβαίως και πόσα συμβάντα συγκαλύπτονται και δεν τα γνωρίζουμε, λόγω της υποχρεωτικής, δια νόμου, απαγόρευσης κυκλοφορίας και ελέγχων τοπικών αερολιμενικών στα αεροδρόμια.

Με την κατάργηση των αεροπορικών αρχών στα αεροδρόμια 'άνοιξε ο ασκός του Αιόλου'. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, μια από τις πρώτες ενέργειες του νέου Διοικητή της ΥΠΑ, να αναθέσει τον αερολιμενικό έλεγχο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) σε διοικητικούς υπαλλήλους της πρώην Αεροπορικής Αρχής του ΔΑΑ, μέχρι αυτό να το αναλάβει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ). Δηλαδή, το έργο των Αερολιμενικών υπαλλήλων, οι οποίοι έχουν εκπαιδευτεί γι' αυτό, καλούνται να το ασκήσουν άσχετης ειδικότητας (διοικητικοί), κατηγορίας ΔΕ υπάλληλοι.

Με αυτή την απόφαση όμως, ο Διοικητής της ΥΠΑ 'παραδέχεται' ουσιαστικά ότι το έργο του αερολιμενικού ελέγχου είναι αρμοδιότητα της ΑΠΑ. Κάτι που προκύπτει άλλωστε και από το νέο Οργανόγραμμα της ΥΠΑ, όπου, σύμφωνα με πληροφορίες μας, δεν περιέχει τους Αερολιμενικούς. Ενώ όμως το αναγνωρίζει αυτό, μάλλον θεωρεί ότι οι εν λόγω υπάλληλοι είναι απαραίτητοι εκτός αεροδρομίων και οι αρμοδιότητές τους ανατίθενται – έστω προσωρινά – σε μη εκπαιδευμένους διοικητικούς υπαλλήλους, άσχετου κλάδου.

Σημειώνεται ότι για τον κ. Σαουνάτσο δεν δόθηκαν ποτέ πειστικές απαντήσεις για το αν ο διορισμός του είναι νόμιμος – είχε τεθεί ζήτημα ασυμβίβαστου, επειδή η σύζυγός του είναι Τομεάρχης Λειτουργιών Αεροσταθμού στο ΔΑΑ. Σε κάθε περίπτωση, φαίνεται πρόθυμος να ακολουθήσει την πολιτική που φαίνεται να επιθυμούν οι ιδιώτες διαχειριστές αεροδρομίων, δηλαδή της μη ελεγκτικής κρατικής παρουσίας στα αεροδρόμια, στην οποία φαίνεται να ευθυγραμμίζεται και το Υπουργείο σε βάρος της Ασφάλειας του Πολίτη και του Δημοσίου Συμφέροντος.

Στην Ελλάδα του 2024, που, σύμφωνα με έκθεση της European Travel Commission (ETC), διατηρεί την τέταρτη θέση στις προτιμήσεις των Ευρωπαίων για διακοπές, τα επίπεδα αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας βρίσκονται στο 74,9%, όταν στις ευρωπαϊκές χώρες που διαθέτουν περιφερειακές μονάδες ελέγχου, τα επίπεδα είναι πχ στη Γαλλία 97,4% - και μάλιστα το 2020 -, 93% στη Γερμανία το 2021 και 90% στην Ιταλία το 2022, σύμφωνα με τα στοιχεία του ICAO.

Το έλλειμα ασφαλείας είναι υψηλό και μια χώρα που ενδιαφέρεται για την ασφάλεια των πολιτών της και την οικονομία της, που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο τουριστικό προϊόν, οφείλει να αντιμετωπίσει το θέμα με τη δέουσα σοβαρότητα. Στην Ελλάδα των 42 αεροδρομίων, το Υπουργείο Μεταφορών αποφάσισε η ΑΠΑ να συγκροτείται από 120 άτομα – ενώ προβλέπονται 172 οργανικές θέσεις. Την ίδια στιγμή, στην Πορτογαλία των 11 αεροδρομίων, η αντίστοιχη Αρχή έχει 250 άτομα. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι μια τέτοια πρόβλεψη προσωπικού για την ελληνική ΑΠΑ θέτει ζητήματα ασφαλείας στις αερομεταφορές της χώρας.

Από την κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών, έχουν ενταθεί τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφαλείας στα αεροδρόμια, τα ανεξέλεγκτα συμβάντα, τα άγνωστα συμβάντα, και οι κανονισμοί παραβιάζονται, φυσικά με διαφυγόντα κέρδη για το δημόσιο, κυρίως όμως σε βάρος της ασφαλείας των επιβατών. Ενώ και οι Αερολιμενικοί καταγγέλλουν με συγκεκριμένα στοιχεία ότι ο ιδιώτης διαχειριστής των αεροδρομίων παρακάμπτει πολλές φορές αυθαίρετα τις διαδικασίες ασφαλείας στο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η επανασύσταση όλων των Αεροπορικών Αρχών Αεροδρομίων, τουλάχιστον στα Διεθνή αεροδρόμια της χώρας, όπως άλλωστε προβλέπεται και στα αεροδρόμια με ιδιώτη διαχειριστή, με βάση τις Συμβάσεις Παραχώρησης;
2. Σκοπεύει η κυβέρνηση να αυξήσει το προσωπικό της ΑΠΑ σε 289 άτομα, κατανεμημένο σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας, όπως προβλεπόταν από το ΦΕΚ/Β/1406/19;
3. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία επί παραβάσει που έχει ξεκινήσει η ΕΕ σε βάρος της χώρας μας για θέματα ασφάλειας, τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με την ανασύσταση των καταργημένων τοπικών Αεροπορικών Αρχών στα αεροδρόμια και την αύξηση του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και μάλιστα τοπικά στα αεροδρόμια, εκεί που υπάρχει το πρόβλημα;

Ζητείται επιπλέον η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών σε ό,τι αφορά το διορισμό του Διοικητή της ΥΠΑ, Γ. Σαουνάτσου.

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)

Τζανακόπουλος Δημήτριος

Τζούφη Μερόπη

Τσακαλώτος Ευκλείδης

Φερχάτ Οζγκιούρ

Φωτίου Θεανώ