



Αθήνα, 12.01.2026

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Black out στο FIR Αθηνών και οι αιτίες ακόμα αναζητούνται...»

Χάος και μεγάλη ταλαιπωρία για πλήθος επιβατών έλαβε χώρα το πρωί της Κυριακής 4 Ιανουαρίου 2026 στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, αφού το FIR Αθηνών τέθηκε σε καθεστώς δραστικού περιορισμού πτήσεων, λόγω τεχνικού προβλήματος. Ειδικότερα, καταγράφηκαν συνεχείς συριγμοί στην ακρόαση των συχνοτήτων, με αποτέλεσμα η επικοινωνία των πιλότων με τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας να μην είναι εφικτή. Αεροσκάφη καθηλωμένα στο έδαφος, καθυστερήσεις και ακυρώσεις πτήσεων συνέθεταν την εικόνα του “Ελευθέριος Βενιζέλος”, αλλά και των υπόλοιπων αεροδρομίων της χώρας.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), σε σχετική ανακοίνωσή της, ‘δείχνει’ τον ΟΤΕ, αφού αναφέρει ότι «η μέχρι στιγμής διερεύνηση, φαίνεται να εντοπίζει το πρόβλημα σε τηλεπικοινωνιακές υποδομές», ενώ υπογραμμίζει ότι «παράλληλα υπήρξε δυσλειτουργία στις γραμμές τηλεφωνικής διασύνδεσης και στα κυκλώματα δεδομένων HELLASCOM».

Ωστόσο, στην ίδια ανακοίνωση, για ακόμα μια φορά αναφέρεται στο ‘φιλόδοξο’ πρόγραμμα επενδύσεων σε ό,τι αφορά τα συστήματα αεροναυτιλίας – έργα που παρεμπιπτόντως δεν πρόκειται να έχουν ολοκληρωθεί πριν από το 2029. Αλλά και γεγονός οξύμωρο, αφού για το συμβάν της 04.01.2026 κατά την ΥΠΑ δεν ευθύνονται τα συστήματά της.

Οι καθ’ ύλην αρμόδιοι υπάλληλοι της ΥΠΑ, οι Ηλεκτρονικοί Μηχανικοί Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΗΜΑΕΚ), μέσω του Προέδρου τους Κ. Κανδεράκη σημειώνουν, μεταξύ άλλων, ότι «δεν ήταν συστημικό, δικό μας, το πρόβλημα... παραλίγο να καταρρεύσει το σύστημα, αλλά το κρατήσαμε όρθιο, δεν χρειάστηκε να κάνουμε κάποια εξαναγκασμένη επανεκκίνηση σε όλο το ραδιοτηλεφωνικό σύστημα, γεγονός που δείχνει ότι οφειλόταν στο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο». Ενώ παράλληλα, σε ανακοίνωσή τους αναδεικνύουν και πάλι, όπως πολλές φορές τα τελευταία χρόνια, «τα διαχρονικά προβλήματα που συνδέονται με τα συστήματα αεροναυτιλίας».

Ο ΟΤΕ από την πλευρά του ‘έσπευσε’ να ανακοινώσει ότι «ο πρώτος έλεγχος στις ραδιοσυχνότητες επικοινωνίας των ελληνικών αεροδρομίων δεν κατέδειξε τεχνικό πρόβλημα σε κυκλώματα του ΟΤΕ».

Όσον αφορά στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, ζητούν άμεση διερεύνηση της υπόθεσης, παράλληλα όμως τονίζουν ότι «η κατάσταση με τον εξοπλισμό στην ΥΠΑ δεν μπορεί να παραμείνει ως έχει. Αν δεν γίνουν κινήσεις να αλλάξει, τότε το σύστημα της εναέριας κυκλοφορίας στη χώρα δεν θα μπορέσει να αντεπεξέλθει στην κυκλοφορία της επερχόμενης καλοκαιρινής περιόδου».

Μάλιστα, η Αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, Ολγα Τόκη, επισημαίνει ότι «εμείς βιώνουμε προβλήματα στις συχνότητες κάθε μέρα, κάθε μέρα έχουμε συχνότητες εκτός λειτουργίας, κάθε μέρα συχνότητες με θορύβους, κάθε μέρα συχνότητες με παρεμβολές. Εφόσον θα αναμειχθεί και ο εισαγγελέας, θέλουμε πάρα πολύ να διαβάσει τα δελτία συμβάντων και τα δελτία ραδιο-βοηθημάτων που συμπληρώνονται καθημερινά στις βάρδιες, για να δει πόσο απαράδεκτη είναι η κατάσταση στα ραδιο-βοηθήματα και στα συστήματα επιτήρησης».

Διαβάζουμε στην ανακοίνωση της ΥΠΑ ότι οι Ηλεκτρονικοί Μηχανικοί της υπηρεσίας κινητοποιήθηκαν σε όλους τους αναμεταβιβαστικούς σταθμούς (Υμηττός, Πήλιο, Θάσος, Ακαρνανικά, Μοναστήρι, Κέρκυρα, Ρόδο, Γεράνεια κ.α.) για να ελέγξουν επιτόπου τα συστήματα. Όλα αυτά φυσικά μετά το συμβάν, ενώ αν η ΥΠΑ ήταν επαρκώς στελεχωμένη, θα υπήρχε ικανός αριθμός Ηλεκτρονικών Μηχανικών, έτσι ώστε να εργάζονται σε βάρδιες σε κάθε τηλεπικοινωνιακό σταθμό, όπως άλλωστε γινόταν μέχρι το 2010, όταν και οι τελευταίες καταργήθηκαν με το πρώτο μνημόνιο. Αν οι βάρδιες ίσχυαν σήμερα, το συμβάν της 04.01.2026 θα ήταν απλά μια βλάβη ρουτίνας, η οποία θα είχε επιλυθεί σε λίγα λεπτά, χωρίς να επηρεάσει τις αναχωρήσεις και τις αφίξεις των πτήσεων.

Η πρώτη αντίδραση του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών ήταν – ακόμα – μια ανακοίνωση για το ‘περίφημο’ Σχέδιο Δράσης (Action Plan) που υλοποιείται από το Υπουργείο, σε ό,τι αφορά τις παραβάσεις και τη συμμόρφωση με το ενωσιακό δίκαιο στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Και έπειτα, να συστήσει – τι άλλο; – μια Επιτροπή, η οποία θα αναλάβει τη διερεύνηση του συμβάντος και την αποσαφήνιση των αιτιών του.

Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, ο Διοικητής της Εθνικής Αρχής Κυβερνοασφάλειας και μέλος της Επιτροπής, Μ. Μπλέτσας, δήλωσε ότι «*το black out στο FIR Αθηνών δεν σχετίζεται με παρεμβολές ή κακόβουλη ενέργεια τρίτων, αλλά με εκτεταμένη αστοχία τηλεπικοινωνιακού συστήματος*».

Η εν λόγω Επιτροπή συστάθηκε υπό τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), Χ. Τσίτουρα. Για ποια ΑΠΑ όμως μιλάμε; Την ΑΠΑ επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας, μια Αρχή συρρικνωμένη, Αθηνοκεντρική και ανύπαρκτη στους αερολιμένες της χώρας, η οποία αδυνατεί να ασκήσει τον ελεγκτικό και εποπτικό της ρόλο. Κι ενώ η φυσική παρουσία της στα αεροδρόμια είναι απαραίτητη, σήμερα μάλιστα περισσότερο από ποτέ, με την ιδιωτικοποιημένη μορφή πολλών και κομβικών αεροδρομίων και με την επικείμενη ιδιωτικοποίηση και των τελευταίων 22 αεροδρομίων που είναι ακόμα υπό τον έλεγχο της ΥΠΑ. Άλλωστε, είναι και συμβατικό δικαίωμα της χώρας μας σε σχέση με τους επενδυτές των ελληνικών αεροδρομίων, αφού προβλέπεται στις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Όλα αυτά όμως μάλλον είναι ‘ψιλά γράμματα’ για την κυβέρνηση της ΝΔ, αφού φαίνεται ότι τα ιδιωτικά συμφέροντα είναι πιο πάνω από την ασφάλεια και το δημόσιο συμφέρον. Σε κάθε περίπτωση, γεγονός παραμένει ότι εδώ και περισσότερο από τέσσερα χρόνια που η ΑΠΑ ξεκίνησε τη λειτουργία της, έχουμε συνεχή αύξηση αεροπορικών συμβάντων, στα οποία η ΑΠΑ ήταν απούσα, αδυναμία επιβολής της νομιμότητας, ενώ πολλά συμβάντα είτε δεν διερευνώνται είτε αποκρύπτονται.

Η πολιτική υποβάθμισης στην αεροναυτιλία είναι εμφανής και από τους ανθρώπους που η κυβέρνηση έχει επιλέξει ως επικεφαλής στην ΥΠΑ και την ΑΠΑ, οι οποίοι έχουν ‘στα χέρια’ τους την ‘τύχη’ της πολιτικής αεροπορίας. Πρόκειται για ανθρώπους με τουλάχιστον αμφιλεγόμενα βιογραφικά, με δηλώσεις – μνημεία κινδυνολογίας για κάποιους, όπως το περίφημο «Τέμπη στον αέρα», με ασυμβίβαστα και συγκρούσεις συμφερόντων, τα οποία αναδείχθηκαν κατά την ακρόασή τους στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, και των οποίων οι σχέσεις τους με τους υπαλλήλους είναι κάθε άλλο παρά καλές. Και όλα αυτά σήμερα, που το βλέμμα όλων μας είναι στραμμένο στην ασφάλεια των μεταφορών, άρα και των αερομεταφορών.

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

- 1. Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί το Υπουργείο ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα πραγματοποιηθεί εξονυχιστικός και με διαύγεια έλεγχος του συμβάντος της 4^{ης} Ιανουαρίου 2026;**

2. Ποια τεχνικά και οργανωτικά μέτρα έχει λάβει το Υπουργείο από τις 04.01.2026, ώστε να μην επαναληφθεί αντίστοιχο συμβάν;
3. Έχει αξιολογηθεί επαρκώς η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα των μισθωμένων τηλεπικοινωνιακών κυκλωμάτων που χρησιμοποιούνται για τις επικοινωνίες στην εναέρια κυκλοφορία; Αν ναι, ποια είναι τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης;
4. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η στελέχωση των βασικών τηλεπικοινωνιακών σταθμών της ΥΠΑ με ΗΜΑΕΚ, ώστε στο μέλλον να αντιμετωπίζονται ανάλογα συμβάντα στο χρόνο γέννησής τους;
5. Πώς εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία της εναέριας κυκλοφορίας ενόψει της επερχόμενης θερινής περιόδου, δεδομένων των διαχρονικών προβλημάτων που καταγγέλλουν οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας και οι ΗΜΑΕΚ;
6. Πόσα αεροπορικά συμβάντα σχετιζόμενα με συστήματα αεροναυτιλίας έχουν καταγραφεί την τελευταία τετραετία, ποια από αυτά διερευνήθηκαν και ποια Πορίσματα έχουν δημοσιοποιηθεί;
7. Τα έργα αναβάθμισης των συστημάτων αεροναυτιλίας δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν πριν το 2029. Ποια μέτρα έχει λάβει το Υπουργείο για το μεταβατικό διάστημα μέχρι τότε;
8. Είναι στις προθέσεις του Υπουργείου η ενίσχυση της ΑΠΑ, η οποία αποτελεί το Εθνικό Εποπτικό Ρυθμιστικό και Ελεγκτικό Όργανο της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας, με δίκτυο Αεροπορικών Αρχών σε όλη την ελληνική επικράτεια, ώστε να ασκείται ο έλεγχος, αλλά και η διερεύνηση ενός συμβάντος άμεσα και επιτόπια;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

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