



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Ανδρέας Πουλάς

Βουλευτής Ν. Αργολίδας

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 19 Μαΐου 2026

Προς τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

Θέμα: «Επιχειρησιακή ετοιμότητα, τεχνική υποστήριξη, στελέχωση και θεσμική μετάβαση των εναέριων μέσων του Πυροσβεστικού Σώματος (ΥΕΜΠΣ – νέα Διεύθυνση Εναερίων Μέσων)»

Η Υπηρεσία Εναερίων Μέσων του Πυροσβεστικού Σώματος (ΥΕΜΠΣ) αποτελεί κρίσιμο επιχειρησιακό πυλώνα για την πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και για την υποστήριξη αποστολών έρευνας-διάσωσης και αεροδιακομιδών.

Ωστόσο, παρά τη βαρύνουσα σημασία του ρόλου της, προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ασυνέχειας στον επιχειρησιακό σχεδιασμό και στη διαχείριση των διαθέσιμων εναέριων μέσων. Ειδικότερα, η διακοπή της προηγούμενης σύμβασης τεχνικής υποστήριξης, που αφορούσε ελικόπτερα τύπου BK-117 C1 και AS-332 L1 Super Puma του Πυροσβεστικού Σώματος, καθώς και η επιλογή διαδικασίας απευθείας ανάθεσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, δημιουργούν εύλογα ερωτήματα ως προς τον έγκαιρο προγραμματισμό, τη διαφάνεια και, κυρίως, τη διασφάλιση της επιχειρησιακής συνέχειας σε ένα πεδίο όπου η ασφάλεια πτήσεων και η πλοϊμότητα δεν επιδέχονται εκπτώσεις.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι μετά τη λήξη της σύμβασης τεχνικής υποστήριξης (31.5.2025), προκύπτει ότι δύο (2) ελικόπτερα τύπου BK-117 C1 παρέμειναν επιχειρησιακά ενεργά κατά την αντιπυρική περίοδο του 2025, χωρίς να έχει αποσαφηνιστεί επαρκώς εάν υφίστατο ενεργή και νόμιμη σύμβαση συντήρησης. Το ζήτημα εγείρει κρίσιμα ερωτήματα τόσο ως προς τη νομιμότητα των διαδικασιών όσο και –κυρίως– ως προς τη διαχείριση κινδύνου και την ασφάλεια των πτητικών επιχειρήσεων.

Περαιτέρω, προκαλεί εύλογο προβληματισμό το γεγονός ότι στις 18 Μαρτίου 2026 διατάχθηκε προκαταρκτική εξέταση από την Εισαγγελία για τη διερεύνηση ενδεχόμενων κακουργηματικών πράξεων σε βάρος του Δημοσίου που σχετίζονται με τη διαχείριση των ελικοπτέρων και της σχετικής σύμβασης, ενώ ακολούθησαν ενέργειες κατάσχεσης εξοπλισμού. Παρά ταύτα, λίγες ημέρες μετά την εισαγγελική παρέμβαση, το Υπουργείο προχώρησε στην υπογραφή σύμβασης απευθείας ανάθεσης την 1η Απριλίου 2026 με την ίδια εταιρεία που είχε εμπλακεί στην προηγούμενη σύμβαση και στη διακοπή της. Το γεγονός αυτό εντείνει τα ερωτήματα ως προς τη διαφάνεια, τη χρηστή διοίκηση και την επάρκεια του ελέγχου κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων, ιδίως όταν πρόκειται για κρίσιμες λειτουργίες που επηρεάζουν άμεσα τη διαθεσιμότητα και ασφάλεια επιχειρήσεων του Πυροσβεστικού Σώματος.

Ταυτόχρονα, η πραγματική διαθεσιμότητα των υφιστάμενων εναέριων μέσων ενόψει αντιπυρικής περιόδου, καθώς και η επάρκεια και η σύνθεση των πληρωμάτων, αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την αποτελεσματικότητα της Πολιτικής Προστασίας. Η εικόνα που διαμορφώνεται αναδεικνύει την ανάγκη για πλήρη και σαφή αποτύπωση της επιχειρησιακής ικανότητας του Πυροσβεστικού Σώματος σε επίπεδο στόλου, συντήρησης, διαθεσιμότητας, εκπαίδευσης και εφεδρειών.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί η κατάσταση του ανθρώπινου δυναμικού. Η ηλικιακή κατανομή των χειριστών, σε συνδυασμό με την απουσία σαφούς και συνεκτικού σχεδίου ανανέωσης και εκπαίδευσης νέων στελεχών, εγείρει ζήτημα βιωσιμότητας του επιχειρησιακού έργου σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ειδικά για ένα Σώμα που καλείται να διατηρεί υψηλό επίπεδο ετοιμότητας, η διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού πρέπει να αντιμετωπίζεται ως κρίσιμη επένδυση και όχι ως δευτερεύον διοικητικό θέμα.

Παράλληλα, η υλοποίηση του προγράμματος «ΑΙΓΙΣ» και η ένταξη νέων ελικοπτέρων (όπως AW139 και H215) συνιστούν σημαντική επένδυση για την Πολιτική Προστασία. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα της επένδυσης εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ολοκληρωμένου σχεδίου αξιοποίησης, το οποίο να περιλαμβάνει: (α) επαρκή εκπαίδευση και πιστοποίηση χειριστών και τεχνικών, (β) σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ επιχειρησιακού σκέλους και επιτελικών δομών, (γ) αξιόπιστο πλαίσιο συντήρησης και υποστήριξης και (δ) διασφάλιση της επιχειρησιακής αυτοδυναμίας του Πυροσβεστικού Σώματος.

Σε αυτό το σημείο προστίθεται ένας ακόμη κρίσιμος παράγοντας: η ίδρυση και λειτουργία της νέας Διεύθυνσης Εναερίων Μέσων στο Αρχηγείο του Πυροσβεστικού Σώματος. Η νέα Διεύθυνση, με αρμοδιότητες που άπτονται των επιχειρήσεων, της ασφάλειας πτήσεων, των πτητικών/τεχνικών προτύπων και των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, μπορεί να αποτελέσει θεσμική αναβάθμιση. Ωστόσο, χωρίς σαφή οριοθέτηση ρόλων, γραμμές ευθύνης και διαδικασίες συνεργασίας με την ΥΕΜΠΣ και το Ε.Σ.Κ.Ε.ΔΙ.Κ., υπάρχει κίνδυνος εμφάνισης νέων λειτουργικών προβλημάτων: επικαλύψεων αρμοδιοτήτων, ασάφειας στη λήψη αποφάσεων, καθυστερήσεων στη διάθεση μέσων, κατακερματισμού της τεχνικής ευθύνης και, τελικά, υπονόμευσης της επιχειρησιακής συνέχειας που υποτίθεται ότι υπηρετεί η θεσμική μεταρρύθμιση.

Τέλος, ζητήματα όπως το πλαίσιο συνεργασίας με το ΕΚΑΒ για αεροδιακομιδές, καθώς και η διάρκεια/έκταση ανάθεσης κρίσιμων λειτουργιών σε ιδιωτικούς φορείς μέσω διεθνών μηχανισμών (π.χ. NSPA του ΝΑΤΟ), καθιστούν αναγκαία την πλήρη ενημέρωση της Βουλής και την ύπαρξη διαφανούς, τεκμηριωμένου και μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, ώστε να διασφαλίζεται τόσο η αποτελεσματικότητα όσο και η θεσμική λογοδοσία σε έναν τομέα υψηλού δημόσιου ενδιαφέροντος.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Για ποιους λόγους διεκόπη η προηγούμενη σύμβαση τεχνικής υποστήριξης των ελικοπτέρων του Πυροσβεστικού Σώματος και για ποιο λόγο επιλέχθηκε η διαδικασία απευθείας ανάθεσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 32);
2. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου για τη μακροχρόνια τεχνική υποστήριξη των εναερίων μέσων του Πυροσβεστικού Σώματος μετά τη λήξη της υφιστάμενης σύμβασης;
3. Με ποιο νομικό και επιχειρησιακό καθεστώς πραγματοποιήθηκε η συντήρηση και η λειτουργία των ελικοπτέρων του Πυροσβεστικού Σώματος από 1.6.2025 έως και την 1.4.2026 και ποιες υπηρεσίες του Υπουργείου σας είχαν την ευθύνη εποπτείας και πιστοποίησης της αξιοπλοΐας τους; Ποια συγκεκριμένα έγγραφα/πιστοποιητικά πλοϊμότητας (airworthiness) και ποια πρωτόκολλα ασφάλειας πτήσεων (flight safety) ίσχυαν για το ανωτέρω διάστημα, και ποιος υπέγραφε την τελική επιχειρησιακή έγκριση διάθεσης κάθε μέσου;
4. Επιβεβαιώνει το Υπουργείο ότι δύο ελικόπτερα τύπου BK-117 C1 παρέμειναν επιχειρησιακά ενεργά χωρίς ενεργή σύμβαση συντήρησης; Αν ναι, πώς διασφαλιζόταν η αξιοπλοΐα τους; Σε περίπτωση που τα ελικόπτερα επιχειρούσαν χωρίς ισχύουσα σύμβαση, ποια ήταν η διαδικασία ελέγχου κινδύνου που εφαρμόστηκε, ποιος την ενέκρινε και ποια αντισταθμιστικά μέτρα λήφθηκαν;
5. Ποια συγκεκριμένα περιστατικά οδήγησαν στην εισαγγελική παρέμβαση της 18ης Μαρτίου 2026 και υπήρξε σχετική ενημέρωση, αναφορά ή εμπλοκή υπηρεσιών του Υπουργείου σας;
6. Για ποιους λόγους το Υπουργείο σας προχώρησε στην υπογραφή σύμβασης απευθείας ανάθεσης την 1η Απριλίου 2026 με την ίδια εταιρεία, ενώ εκκρεμούσε εισαγγελική έρευνα που την αφορούσε, και ποια υπηρεσιακά όργανα εισηγήθηκαν τη σχετική απόφαση;
7. Ποια αξιολόγηση κινδύνου και ποιος έλεγχος νομιμότητας πραγματοποιήθηκε από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου σας πριν τη σύναψη της σύμβασης και ελήφθησαν υπόψη τα δεδομένα της εισαγγελικής έρευνας; Ποια ήταν τα εναλλακτικά σενάρια που εξετάστηκαν (π.χ. ανοικτός

διαγωνισμός με ταχεία διαδικασία, πολυετής συμφωνία-πλαίσιο, κατανομή αντικειμένου σε περισσότερους αναδόχους) και γιατί απορρίφθηκαν;

8. Πόσα από τα υφιστάμενα ελικόπτερα της ΥΕΜΠΣ είναι επιχειρησιακά διαθέσιμα ενόψει της τρέχουσας αντιπυρικής περιόδου και πόσα πληρώματα υπάρχουν ανά τύπο ελικοπτέρου; Ποιος είναι ο δείκτης διαθεσιμότητας (availability rate) ανά τύπο μέσου τους τελευταίους 12 μήνες και ποιοι ήταν οι κύριοι λόγοι μη διαθεσιμότητας (π.χ. έλλειψη ανταλλακτικών, καθυστερήσεις συντήρησης, έλλειψη πιστοποιημένου προσωπικού); Ποιο είναι το επιχειρησιακό πρωτόκολλο διάθεσης εναέριων μέσων στο πεδίο: ποιος εισηγείται/αποφασίζει/ενεργοποιεί κάθε αποστολή, ποιος ελέγχει την επιχειρησιακή αναγκαιότητα και πώς εμπλέκεται το Ε.Σ.Κ.Ε.ΔΙ.Κ.;
9. Πόσοι χειριστές υπηρετούν σήμερα στο Πυροσβεστικό Σώμα, ποια είναι η εργασιακή τους σχέση, ποια η ηλικιακή τους κατανομή και ποιος είναι ο σχεδιασμός για την ανανέωση και αντικατάστασή τους;
10. Επαρκεί ο αριθμός των διαθέσιμων χειριστών για την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών ανά τύπο εναέριου μέσου;
11. Ποια κονδύλια έχουν διατεθεί για την εκπαίδευση των χειριστών τα τελευταία έτη και ποιος είναι ο προγραμματισμός για την εκπαίδευση νέων χειριστών; Υπάρχει εγκεκριμένο πολυετές πλάνο “pipeline” χειριστών/μηχανικών (αριθμός ανά έτος, χρόνος ωρίμανσης, διαδοχή), με στόχο την επιχειρησιακή αυτάρκεια του ΠΣ και την αποφυγή εξάρτησης από ιδιωτικές λύσεις;
12. Πότε προβλέπεται η παραλαβή των τριών (3) ελικοπτέρων τύπου AW139 και σε ποιες βάσεις θα σταθμεύουν και θα επιχειρούν;
13. Πόσοι και ποιοι χειριστές πρόκειται να εκπαιδευτούν στον τύπο AW139, ποια είναι τα ηλικιακά τους χαρακτηριστικά και με ποιον τρόπο διασφαλίζεται η μακροχρόνια αξιοποίηση της εκπαίδευσής τους;
14. Ποιος είναι ο σχεδιασμός για την εκπαίδευση νέων χειριστών τα επόμενα έτη ώστε το Πυροσβεστικό Σώμα να μπορεί να αναλάβει πλήρως το επιχειρησιακό έργο; Έχουν προβλεφθεί εγκαίρως οι υποδομές υποστήριξης (υπόστεγα, εξοπλισμός συντήρησης, αποθήκες ανταλλακτικών, εργαλεία ειδικού τύπου) στις βάσεις που θα φιλοξενήσουν τα νέα μέσα, και ποιος είναι ο φορέας ευθύνης για την ετοιμότητα των βάσεων;
15. Ποια είναι η συνεργασία και ο επιμερισμός αρμοδιοτήτων με το ΕΚΑΒ όσον αφορά τις αεροδιακομιδές; Υπάρχουν συμφωνημένα κριτήρια προτεραιοποίησης αποστολών σε περιόδους πολλαπλών συμβάντων (π.χ. ταυτόχρονα πυρκαγιές/διασώσεις/αεροδιακομιδές), και ποιος ορίζει την τελική επιχειρησιακή προτεραιότητα;
16. Για πόσο χρονικό διάστημα προβλέπεται η ανάθεση επιχειρησιακού έργου ή υποστήριξης σε ιδιωτικές εταιρείες μέσω του μηχανισμού NSPA του ΝΑΤΟ; Ποιο είναι το στρατηγικό σχέδιο “exit plan” από την εξάρτηση σε εξωτερικούς μηχανισμούς (όπου αυτή κρίνεται υπερβολική), και ποιοι δείκτες θα αποδεικνύουν την επιχειρησιακή αυτοδυναμία του ΠΣ (π.χ. ώρες πτήσης ιδίων πληρωμάτων, διαθεσιμότητα στόλου, χρόνοι απόκρισης);
17. Δεδομένου ότι η παραλαβή των δύο (2) ελικοπτέρων τύπου H215 (Airbus) είχε εξαγγελθεί για τις 30.6.2026, προτίθεται το Υπουργείο να τηρήσει το εν λόγω χρονοδιάγραμμα ή αναμένεται καθυστέρηση; Ποιος είναι ο συνολικός σχεδιασμός για την ένταξη και την πλήρη επιχειρησιακή αξιοποίησή τους;
18. Ποιο είναι το καθεστώς αποδοχής και οι όροι της δωρεάς για υποδομές στέγασης και τεχνικής υποστήριξης από την εταιρεία Α.Τ.Ε.Σ.Ε.;

19. Υπάρχουν υπηρεσιακές αναφορές ή πορίσματα επιτροπών τα τελευταία δύο (2) έτη σχετικά με προβλήματα στη λειτουργία και υποστήριξη των εναέριων μέσων και προτίθεται το Υπουργείο να τα θέσει υπόψη της Βουλής;
20. Ποιος είναι ο συνολικός οικονομικός απολογισμός για το Δημόσιο από τη διακοπή της προηγούμενης σύμβασης και τη μεταγενέστερη απευθείας ανάθεση;
21. Έχει εκδοθεί ο κανονισμός/οργανωτική πράξη που εξειδικεύει τον ρόλο της Διεύθυνσης Εναερίων Μέσων στο Αρχηγείο ΠΣ (αρμοδιότητες, διαδικασίες, chain of command) και πότε θα τεθεί σε πλήρη λειτουργία;
22. Πώς κατανέμονται σήμερα οι αρμοδιότητες μεταξύ **Διεύθυνσης Εναερίων Μέσων** (επιτελικό/standards/ασφάλεια πτήσεων) και **ΥΕΜΠΣ** (εκτέλεση επιχειρησιακού έργου):
- ποιος έχει την τελική ευθύνη για “release to service”/πλοϊμότητα,
 - ποιος εισηγείται τη διάθεση μέσων,
 - ποιος εγκρίνει τις επιχειρησιακές παραμέτρους (SOPs);
23. Ποιος είναι ο θεσμικός και επιχειρησιακός τρόπος σύνδεσης της νέας Διεύθυνσης με το **Ε.Σ.Κ.Ε.ΔΙ.Κ.** (24/7 επιχειρησιακός κόμβος):
- υπάρχει κοινό πρωτόκολλο ενεργοποίησης/διάθεσης εναέριων μέσων,
 - τηρείται ενιαίο ημερολόγιο επιχειρήσεων (audit trail) και ποιος έχει δικαίωμα απόφασης/μεταβολής;
24. Έχουν θεσπιστεί **ενιαίοι δείκτες απόδοσης** (KPIs) για την ευρυθμία του συστήματος εναερίων μέσων (διαθεσιμότητα ανά τύπο, χρόνοι απόκρισης, ώρες πτήσης, συμβάντα ασφάλειας, χρόνοι συντήρησης, ικανότητα πληρωμάτων) και θα δημοσιοποιούνται σε ετήσια βάση;
25. Υπάρχει εγκεκριμένο πλαίσιο ασφάλειας πτήσεων και εδάφους (flight & ground safety management), με ανεξάρτητη διερεύνηση συμβάντων/παρατηρήσεων (safety reports) και μηχανισμό “lessons learned”; Ποιος είναι ο αρμόδιος φορέας εντός ΠΣ;
26. Με δεδομένη την ύπαρξη εισαγγελικής διερεύνησης, ποια πρόσθετα μέτρα εσωτερικού ελέγχου (compliance, procurement controls, conflict of interest checks) έθεσε σε εφαρμογή η νέα Διεύθυνση ή το Υπουργείο ώστε να αποτραπούν αντίστοιχα φαινόμενα στο μέλλον;
27. Ποια είναι η στρατηγική μετάβασης προς ιδιόκτητη επιχειρησιακή ικανότητα (όπου προβλέπεται) έναντι της εξάρτησης από ιδιωτικές συμβάσεις:
- ποιο ποσοστό επιχειρησιακών ωρών/αποστολών θα καλύπτουν ίδια πληρώματα ανά έτος,
 - ποιο το χρονοδιάγραμμα,
 - και ποιο το σχέδιο υποστήριξης (ανταλλακτικά, συντήρηση, εκπαίδευση, υποδομές);

Ο ερωτών βουλευτής

Ανδρέας Πουλάς