



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ
ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Τετάρτη, 27 Μαΐου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, κ. Μιχάλη Χρυσοχοϊδη.

Θέμα: «Σοβαρά ζητήματα επιχειρησιακής επάρκειας, τεχνικής υποστήριξης και διαχείρισης των εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας».

Κύριε Υπουργέ,

Τα εναέρια μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας αποτελούν κρίσιμο επιχειρησιακό εργαλείο για την άσκηση του έργου της δημόσιας ασφάλειας, την υποστήριξη ειδικών επιχειρήσεων, την επιτήρηση συνόρων, την έρευνα και διάσωση, την αερομεταφορά προσωπικού και την ενίσχυση της επιχειρησιακής ανταπόκρισης σε έκτακτες συνθήκες. Η αδιάλειπτη επιχειρησιακή διαθεσιμότητα, η τεχνική επάρκεια και η θεσμικά ασφαλής διαχείρισή τους συνιστούν προϋποθέσεις ουσιαστικής κρατικής λειτουργίας και όχι ένα δευτερεύον διοικητικό ζήτημα.

Η Υπηρεσία Εναερίων Μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας, η οποία ιδρύθηκε το 1995 και από το 2016 λειτουργεί, με τη μετονομασία της σε «Εναέρια Μέσα Σωμάτων Ασφαλείας», ως Αυτοτελής Κεντρική Υπηρεσία επιπέδου Διεύθυνσης, υπαγόμενη απευθείας στο Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας υπό την εποπτεία του Υπαρχηγού, αποτελεί κομβικό πυλώνα της επιχειρησιακής ετοιμότητας και της δημόσιας ασφάλειας της χώρας. Ακριβώς για τον λόγο αυτό, η διασφάλιση της απρόσκοπτης, ασφαλούς και πλήρως ελεγχόμενης λειτουργίας της δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως ζήτημα αποσπασματικής διοικητικής διαχείρισης, αλλά ως θέμα μείζονος θεσμικής και επιχειρησιακής ευθύνης.

Ωστόσο, το τελευταίο διάστημα έχουν έρθει στο φως σοβαρά περιστατικά και δημοσιεύματα που προκαλούν έντονο προβληματισμό ως προς τη συνολική διαχείριση των εναέριων μέσων της ΕΛ.ΑΣ., την επάρκεια του επιχειρησιακού σχεδιασμού και, τελικά, τη δυνατότητα του κράτους να διασφαλίζει τον πλήρη και αποτελεσματικό έλεγχο κρίσιμων μέσων δημόσιας ασφάλειας.

Ήδη από το 2025 είχαν δημοσιοποιηθεί πληροφορίες που ανέδειξαν προβλήματα διαθεσιμότητας των εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας,

καθώς και δυσλειτουργίες που συνδέονταν με το πλαίσιο τεχνικής υποστήριξης και συντήρησής τους μέσω εξωτερικών αναδόχων. Τα στοιχεία αυτά κατέδειξαν εγκαίρως ότι διαμορφωνόταν ένα ζήτημα επιχειρησιακής αποδυνάμωσης ενός κρίσιμου τομέα της δημόσιας ασφάλειας, χωρίς να προκύπτει ότι υπήρξε έγκαιρος και αποτελεσματικός σχεδιασμός αντιμετώπισης.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν τα πρόσφατα στοιχεία που ήρθαν στο φως της δημοσιότητας αναφορικά με τη διαχείριση της τεχνικής υποστήριξης των ελικοπτέρων της Ελληνικής Αστυνομίας μέσω του πλαισίου συνεργασίας με τη NATO Support and Procurement Agency (NSPA). Σύμφωνα με τα σχετικά δημοσιεύματα, είχε ήδη καταστεί γνωστό ότι από τον Νοέμβριο του 2025 διαμορφωνόταν σοβαρή εμπλοκή ως προς τη συνέχιση του πλαισίου τεχνικής υποστήριξης των εναέριων μέσων, γεγονός που ανέδειξε εγκαίρως την ανάγκη ύπαρξης εναλλακτικού και αξιόπιστου σχεδίου επιχειρησιακής συνέχειας. Παρά ταύτα, δεν προκύπτει ότι διασφαλίστηκε ομαλή μετάβαση ή επαρκής πρόβλεψη για την αποτροπή επιχειρησιακών κινδύνων.

Ακόμη σοβαρότερο προβληματισμό προκαλεί το γεγονός ότι, σύμφωνα με τα ίδια δημοσιεύματα, στις 16 Μαρτίου 2026 πραγματοποιήθηκε προσπάθεια παραλαβής ελικοπτέρων της Ελληνικής Αστυνομίας από ιδιωτικές εγκαταστάσεις, χωρίς αυτή να ολοκληρωθεί, ενώ και νέα προσπάθεια στις 18 Μαρτίου 2026 δεν κατέστη επιτυχής. Κατόπιν αυτών, ενεργοποιήθηκε εισαγγελική παρέμβαση και διατάχθηκε προκαταρκτική εξέταση για τη διερεύνηση ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών σε σχέση με την άρνηση απόδοσης κρατικών επιχειρησιακών μέσων, με αποτέλεσμα να κινηθούν διαδικασίες για την ανάκτηση των εν λόγω ελικοπτέρων.

Το γεγονός ότι κρίσιμα επιχειρησιακά μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας κατέστη αναγκαίο να ανακτηθούν κατόπιν εισαγγελικής παρέμβασης συνιστά εξαιρετικά σοβαρή θεσμική εξέλιξη. Ανεξαρτήτως της τελικής νομικής αποτίμησης της υπόθεσης, το ίδιο το περιστατικό εγείρει μείζονα ζητήματα διοικητικής ευθύνης, επάρκειας εποπτείας, διαχείρισης δημόσιας περιουσίας και επιχειρησιακής ασφάλειας, καθώς αποτυπώνει μια εικόνα όπου το Δημόσιο εμφανίζεται να αδυνατεί να διασφαλίσει την άμεση και ανεμπόδιστη πρόσβαση σε κρίσιμα μέσα δημόσιας ασφάλειας.

Περαιτέρω, αναδεικνύεται με ιδιαίτερη ένταση ένα ευρύτερο και βαθύτερο ζήτημα στρατηγικού χαρακτήρα: η αυξανόμενη εξάρτηση κρίσιμων κρατικών λειτουργιών από εξωτερικούς αναδόχους, χωρίς να διασφαλίζεται επαρκώς η επιχειρησιακή συνέχεια, η θεσμική λογοδοσία και η διατήρηση ουσιαστικού κρατικού ελέγχου. Είναι προφανές ότι η αξιοποίηση εξειδικευμένων τεχνικών υπηρεσιών μπορεί να αποτελεί αναγκαίο εργαλείο, ιδίως όταν πρόκειται για τεχνολογικά σύνθετα εναέρια μέσα. Ωστόσο, η συμπληρωματική αυτή υποστήριξη δεν μπορεί να μετατρέπεται σε κατάσταση επιχειρησιακής εξάρτησης, όπου η λειτουργικότητα κρίσιμων μέσων δημόσιας ασφάλειας εξαρτάται από συμβατικές εκκρεμότητες, διοικητικές αστοχίες ή συγκρούσεις με ιδιωτικούς παρόχους.

Εξίσου κρίσιμο είναι και το ζήτημα του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει τα εναέρια μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας. Η επιχειρησιακή επάρκεια ενός στόλου δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τη διαθεσιμότητα του εξοπλισμού, αλλά και από την επάρκεια, τη διαρκή εκπαίδευση, την ηλικιακή σύνθεση του ανθρώπινου δυναμικού που καλείται να τον επιχειρεί και να τον υποστηρίζει. Τυχόν ελλείψεις σε χειριστές και τεχνικό προσωπικό, η απουσία μακροπρόθεσμου σχεδιασμού ανανέωσης του προσωπικού ή ανεπαρκής επένδυση στην εκπαίδευση και πιστοποίηση νέων στελεχών, ενδέχεται να υπονομεύουν σοβαρά τη μεσοπρόθεσμη επιχειρησιακή δυνατότητα της Υπηρεσίας, ακόμη και όταν τα τεχνικά μέσα είναι διαθέσιμα.

Η εικόνα που διαμορφώνεται δημιουργεί εύλογα ερωτήματα όχι μόνο για την παρούσα επιχειρησιακή κατάσταση των εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας, αλλά και για τον συνολικό σχεδιασμό του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ως προς τη συντήρηση, τεχνική υποστήριξη, διαχείριση συμβάσεων, στελέχωση, επιχειρησιακή αξιοποίηση και στρατηγική θωράκιση ενός τομέα άμεσα συνδεδεμένου με τη δημόσια ασφάλεια.

Επειδή τα εναέρια μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας αποτελούν κρίσιμο επιχειρησιακό εργαλείο για την άσκηση του έργου της δημόσιας ασφάλειας, την υποστήριξη ειδικών επιχειρήσεων, την επιτήρηση συνόρων, την έρευνα και διάσωση, καθώς και τη συνολική επιχειρησιακή ανταπόκριση της Ελληνικής Αστυνομίας σε έκτακτες συνθήκες,

Επειδή ήδη από το 2025 είχαν αναδειχθεί δημόσια σοβαρά ζητήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη συντήρηση των εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας, γεγονός που καταδεικνύει ότι το πρόβλημα δεν προέκυψε αιφνιδώς αλλά είχε προειδοποιητικά χαρακτηριστικά,

Επειδή σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, στις 16 και 18 Μαρτίου 2026 απέβησαν άκαρπες προσπάθειες παραλαβής ελικοπτέρων της Ελληνικής Αστυνομίας από ιδιωτικές εγκαταστάσεις, γεγονός που οδήγησε σε εισαγγελική παρέμβαση και σε προκαταρκτική εξέταση για τη διερεύνηση ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών σχετικά με την άρνηση απόδοσης κρατικών επιχειρησιακών μέσων,

Επειδή το γεγονός ότι κρίσιμα εναέρια μέσα δημόσιας ασφάλειας κατέστη αναγκαίο να ανακτηθούν κατόπιν εισαγγελικής κινητοποίησης εγείρει σοβαρότατα ζητήματα διοικητικής ευθύνης, επάρκειας εποπτείας, διαχείρισης δημόσιας περιουσίας και επιχειρησιακής ετοιμότητας,

Επειδή η επιχειρησιακή επάρκεια των εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας εξαρτάται όχι μόνο από τη διαθεσιμότητα του εξοπλισμού αλλά και από την επάρκεια, την εκπαίδευση, τη στελέχωση και τη βιωσιμότητα του ανθρώπινου δυναμικού που τα επιχειρεί και τα υποστηρίζει,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Πόσα και ποια είναι τα πτητικά μέσα της ΕΛ.ΑΣ.; Ποια βρίσκονται σε πτητική και επιχειρησιακή ετοιμότητα;
2. Με ποια διαδικασία δόθηκε η ανάθεση συντήρησης και τεχνικής υποστήριξης των ελικοπτέρων στην προαναφερόμενη εταιρεία;
3. Υπάρχει σχεδιασμός και διαγωνιστική διαδικασία σε εξέλιξη για την ανάθεση σε κάποιο φορέα της τεχνικής υποστήριξης των ελικοπτέρων της ΕΛΑΣ και σε τι κατάσταση βρίσκονται σήμερα;
4. Έχει γίνει μέχρι σήμερα η ενδεδειγμένη και αναγκαία συντήρηση προκειμένου να αποκτήσουν πτητική ικανότητα, αν δεν την έχουν;
5. Ποια συγκεκριμένα γεγονότα καθόρισαν την προσφυγή σε δυναμική «καταδρομική» επιχείρηση των υπηρεσιών της ΕΛΑΣ, προκειμένου να περιέλθουν εκ νέου τα ελικόπτερα στον νόμιμο κάτοχό τους;
6. Έχει διαταχθεί, εκτός της ποινικής διαδικασίας, εσωτερικός υπηρεσιακός έλεγχος για τυχόν ευθύνες όσων προχώρησαν στην ανάθεση στην συγκεκριμένη εταιρεία, καθώς και στην εξέταση αν η όλη διαδικασία κινήθηκε εντός του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου;
7. Ποιος είναι ο αριθμός των υπηρετούντων στη υπηρεσία εναερίων μέσων με πτητική ικανότητα, βάσει τυπικών προσόντων και τι μεσομακροπρόθεσμος σχεδιασμός υπάρχει για τη διαρκή εκπαίδευση-μετεκπαίδευσή αυτών, ως και για την πρόσληψη νέου αναγκαίου προσωπικού;
8. Πόσα κονδύλια έχουν διατεθεί για συντήρηση των ελικοπτέρων τα τελευταία πέντε χρόνια (κατ'έτος) και τι σχεδιασμός υπάρχει για την απεξάρτηση από ιδιωτικές εταιρείες για το σκοπό αυτό; Ωσαύτως υπάρχει χρονικό πλαίσιο συμφωνίας υποστήριξης με τον μηχανισμό NSPA του NATO και εναλλακτικό σχέδιο, μέσω άλλης διαδικασίας στρατηγικής υποστήριξης;
9. Υπάρχει εγκεκριμένο πλαίσιο ασφάλειας πτήσεων, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τις διαλειτουργικές συνεργασίες με άλλους ομοειδείς φορείς και λειτουργία εκσυγχρονιστικών μέσων μέτρησης αποδοτικότητας, προσφορότητας ή αναλογικότητας, όπως οι ενιαίοι δείκτες απόδοσης (KPIs), προκειμένου να εμπλουτίζεται με επικαιροποιημένη ανατροφοδότηση στοιχείων κάθε φορά ο σχεδιασμός, επί μετρήσιμων μεγεθών, για την έγκαιρη ή μη απόκριση, τη διαθεσιμότητα, τη συντήρηση και την πτητική ικανότητα;
10. Υπάρχει χρονοδιάγραμμα επανενεργοποίησης των πτητικών μέσων της ΕΛΑΣ και ποιο συγκεκριμένα έχει προκριθεί;

Ο ερωτών Βουλευτής,

Γιώργος Β. Μουλκιώτης.