



Αθήνα, 14 Αυγούστου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: Πλήρης εκχώρηση της διερεύνησης του σοβαρού αεροπορικού περιστατικού της Ryanair στη Θεσσαλονίκη στο αμερικανικό NTSB και επάρκεια των μηχανισμών εποπτείας της αεροπορικής ασφάλειας

Σοβαρά ερωτήματα για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, αλλά και για την επιχειρησιακή και διερευνητική επάρκεια των αρμόδιων ελληνικών Αρχών, δημιουργούν τα στοιχεία που ήρθαν στο φως σχετικά με το σοβαρό περιστατικό της πτήσης 1879 της Ryanair στις 10 Ιουλίου 2026¹.

Η πτήση, που εκτελούνταν από τη Malta Air με αεροσκάφος Boeing 737-8AS και είχε απογειωθεί από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης με προορισμό το Μέμμινγκεν της Γερμανίας, παρουσίασε σοβαρή βλάβη στον δεξιό κινητήρα κατά την άνοδο.

Σύμφωνα με την προκαταρκτική έκθεση του Εθνικού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών των ΗΠΑ (NTSB), πτερύγιο του κινητήρα αποκολλήθηκε, θραύσματα προσέκρουσαν και διαπέρασαν την άτρακτο του αεροσκάφους, έσπασε παράθυρο της καμπίνας και προκλήθηκε αιφνίδια αποσυμπίεση. Ένας επιβάτης τραυματίστηκε σοβαρά, ενώ το πλήρωμα προχώρησε σε διαδικασία έκτακτης ανάγκης και επέστρεψε στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι, όπως αναφέρεται επισήμως από το NTSB, στις 16 Ιουλίου 2026 η ελληνική Αρχή Διερεύνησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικών και Αεροπορικών Μεταφορών εκχώρησε πλήρως τη διερεύνηση του περιστατικού στο αμερικανικό NTSB.

Παράλληλα, η προκαταρκτική έρευνα καταγράφει ότι το πτερύγιο που αστόχησε παρουσίαζε χαρακτηριστικά κόπωσης υλικού, παρότι είχαν προηγηθεί υπερηχητικοί έλεγχοι στις 11 Νοεμβρίου 2025 και στις 24 Μαΐου 2026 χωρίς να καταγραφούν ευρήματα. Καταγράφονται επίσης τέσσερα περιστατικά πιθανής πρόσκρουσης πτηνών στον συγκεκριμένο κινητήρα κατά τους προηγούμενους δώδεκα μήνες.

Τα δεδομένα αυτά καθιστούν αναγκαίο να αποσαφηνιστεί τόσο ο λόγος για τον οποίο η χώρα μας δεν διατήρησε την ευθύνη της διερεύνησης ενός τόσο σοβαρού συμβάντος που σημειώθηκε στον ελληνικό εναέριο χώρο, όσο και το εύρος των ελέγχων που πραγματοποιούν οι ελληνικές εποπτικές Αρχές σε αεροσκάφη και αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τα ελληνικά αεροδρόμια.

¹ <https://www.dimokratia.gr/ellada/732649/ryanair-pame-olotachos-gia-aeroporika-tempi/>

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας έχει, βάσει του θεσμικού της ρόλου, αρμοδιότητες πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων². Επιπλέον, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας προβλέπονται επιτόπιοι έλεγχοι αεροσκαφών ευρωπαϊκών αερομεταφορέων μέσω του προγράμματος SACA.

Η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών δεν μπορεί να αποτελεί πεδίο εφησυχασμού. Πολύ περισσότερο, όταν ένα περιστατικό που θα μπορούσε να έχει πολύ σοβαρότερες συνέπειες σημειώνεται σε πτήση που αναχώρησε από ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας.

Με βάση τα ανωτέρω ερωτάσθε:

1. Για ποιους συγκεκριμένους λόγους αποφασίστηκε η πλήρης εκχώρηση της διερεύνησης του περιστατικού στο αμερικανικό NTSB; Ποια Αρχή έλαβε τη σχετική απόφαση και με ποια τεχνική και θεσμική αιτιολόγηση;
2. Διαθέτει σήμερα η αρμόδια ελληνική Αρχή το αναγκαίο ανθρώπινο δυναμικό, την τεχνογνωσία και τον τεχνικό εξοπλισμό για την αυτοτελή διερεύνηση σοβαρών αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων; Πόσοι εξειδικευμένοι διερευνητές αεροπορικών συμβάντων υπηρετούν σήμερα σε αυτή;
3. Ποια είναι η συμμετοχή των ελληνικών Αρχών στη διερεύνηση που διενεργεί το NTSB; Υπάρχουν Έλληνες διαπιστευμένοι εκπρόσωποι ή τεχνικοί εμπειρογνώμονες και έχουν πλήρη πρόσβαση στα στοιχεία και στα ευρήματα της έρευνας;
4. Πότε ενημερώθηκε επισήμως η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας για το περιστατικό και ποια συγκεκριμένα εποπτικά ή προληπτικά μέτρα έλαβε μετά την εκδήλωσή του;
5. Είχε το συγκεκριμένο αεροσκάφος, με στοιχεία νηολόγησης 9H-QEU, υποβληθεί σε επιτόπιο έλεγχο από τις ελληνικές αρμόδιες Αρχές κατά τις προηγούμενες αφίξεις του σε ελληνικά αεροδρόμια; Εάν ναι, πότε πραγματοποιήθηκαν οι έλεγχοι και ποια ήταν τα ευρήματά τους;
6. Πόσοι έλεγχοι SACA έχουν πραγματοποιηθεί κατά τα έτη 2025 και 2026 σε αεροσκάφη της Malta Air/Ryanair στα ελληνικά αεροδρόμια, πόσες παρατηρήσεις ή παραβάσεις διαπιστώθηκαν και τι διορθωτικά μέτρα ζητήθηκαν;
7. Έχουν ζητηθεί από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την EASA, τις αρμόδιες Αρχές της Μάλτας ή την αεροπορική εταιρεία πρόσθετοι έλεγχοι μετά τα ευρήματα της προκαταρκτικής έκθεσης, ιδίως ως προς την κόπωση του πτερυγίου του κινητήρα παρά τους πρόσφατους υπερηχητικούς ελέγχους;
8. Πόσους επιθεωρητές διαθέτει σήμερα η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στους τομείς πτητικής ικανότητας και αεροπορικών επιχειρήσεων, πόσες οργανικές θέσεις παραμένουν κενές και αν κρίνεται επαρκής η στελέχωσή της για τον όγκο της αεροπορικής κίνησης στη χώρα, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο;

² <https://hcaa.gov.gr/el/armodiotites>



9. Προτίθεται το Υπουργείο, σε συνεργασία με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, να ενισχύσει τους στοχευμένους επιτόπιους ελέγχους αεροσκαφών στα αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση;

10. Πότε θα ενημερωθεί επισήμως η Βουλή και η ελληνική κοινή γνώμη για τα τελικά αίτια του περιστατικού, τα συμπεράσματα που αφορούν την Ελλάδα και τα μέτρα ασφαλείας που τυχόν θα απαιτηθούν ώστε να αποτραπεί η επανάληψη αντίστοιχου συμβάντος;

Η Βουλευτής

Ασπασία Ιωάννη Κουρουπάκη
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ

