

Αθήνα, 03.09.2026

ΕΡΩΤΗΣΗ με Α.Κ.Ε.

ΠΡΟΣ: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Νέα σοβαρή αστοχία στα συστήματα αεροναυτιλίας – Ερωτήματα για τις εφεδρείες και την πορεία εκσυγχρονισμού των κρίσιμων υποδομών»

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Νέα σοβαρή αστοχία στις υποδομές αεροναυτιλίας σημειώθηκε την 1η Σεπτεμβρίου 2026, προκαλώντας περιορισμούς στην εναέρια κυκλοφορία και σημαντικές καθυστερήσεις σε δεκάδες πτήσεις.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα, η βλάβη διήρκεσε περίπου δύο ώρες και επηρέασε τη μεταφορά δεδομένων από το ραντάρ της Καρπάθου, τις επικοινωνίες με τον σταθμό της Σητείας, καθώς και τη διασύνδεση του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών – Μακεδονίας με το αεροδρόμιο Ηρακλείου. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, το πρόβλημα εκδηλώθηκε κατά τη διάρκεια εργασιών σε τηλεπικοινωνιακές υποδομές στην Κρήτη. Τα ακριβή αίτια και η έκταση της βλάβης δεν έχουν μέχρι σήμερα αποσαφηνιστεί με επίσημη, δημόσια και τεχνικά τεκμηριωμένη ενημέρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας επέβαλαν, για λόγους ασφαλείας, περιορισμούς στη διαχείριση των πτήσεων. Οι περιορισμοί αυτοί αποτελούν προβλεπόμενο μέτρο προστασίας όταν υποβαθμίζεται η διαθεσιμότητα κρίσιμων συστημάτων. Παραμένει, όμως, αναπάντητο γιατί η συγκεκριμένη τεχνική βλάβη είχε τόσο εκτεταμένες επιχειρησιακές συνέπειες και κατά πόσο λειτούργησαν αποτελεσματικά οι προβλεπόμενες εφεδρείες.

Η Ryanair, με επίσημη ανακοίνωσή της στις 2 Σεπτεμβρίου 2026, ανέφερε ότι επηρεάστηκαν 37 πτήσεις της και σχεδόν 7.000 επιβάτες, με καθυστερήσεις έως και τρεις ώρες. Η εταιρεία υποστήριξε ακόμη ότι πρόκειται για το τέταρτο σοβαρό περιστατικό αστοχίας του ελληνικού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μέσα στους τελευταίους δώδεκα μήνες.

Η καταγγελία αυτή εντάσσεται σε ένα ήδη επιβαρυνμένο ιστορικό. Τον Αύγουστο του 2025 σοβαρή βλάβη στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στον λόφο Μερέντα έθεσε εκτός λειτουργίας το Τερματικό Radar και εφεδρικές συχνότητες της Προσέγγισης Αθηνών. Στις 4 Ιανουαρίου 2026 σημειώθηκε ολική απώλεια κρίσιμων ραδιοεπικοινωνιών, με αποτέλεσμα να επιβληθούν εκτεταμένοι περιορισμοί στο FIR Αθηνών. Τον Φεβρουάριο του 2026 νέα βλάβη στην τροφοδοσία του συστήματος μεταφοράς δεδομένων από τη Μερέντα προκάλεσε προσωρινή μείωση της χωρητικότητας εξυπηρέτησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Παράλληλα, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιοποίησε η Ryanair, από την 1η Ιανουαρίου έως τις 20 Αυγούστου 2025 είχαν επηρεαστεί από καθυστερήσεις, τις οποίες η εταιρεία απέδιδε στη διαχείριση και στην υποστελέχωση των ελληνικών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας

κυκλοφορίας, περισσότερες από 5.000 πτήσεις της και περίπου 900.000 επιβάτες. Τα στοιχεία αυτά, καθώς και η μεθοδολογία καταγραφής και απόδοσης των καθυστερήσεων, χρήζουν επίσημης επιβεβαίωσης από την ΥΠΑ.

Μετά το περιστατικό της 4ης Ιανουαρίου 2026, η ΥΠΑ είχε ανακοινώσει ότι βρισκόταν σε εξέλιξη η προμήθεια 495 νέων πομποδεκτών VHF VoIP, συμβατικού κόστους 4,2 εκατομμυρίων ευρώ. Η σχετική σύμβαση είχε υπογραφεί στις 20 Οκτωβρίου 2025 και οι πρώτες παραδόσεις αναμένονταν εντός των δύο πρώτων μηνών του 2026.

Για την προμήθεια του νέου συστήματος επικοινωνιών και καταγραφής φωνής VCRS στα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας είχε αρχικά επιχειρηθεί η τροποποίηση και επανενεργοποίηση της σύμβασης 03/2019. Μετά την αρνητική κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και την απόρριψη της σχετικής προσφυγής, η προμήθεια προχώρησε τελικά μέσω δωρεάς φορέων της αεροπορικής και κατασκευαστικής αγοράς, ύψους 3,8 εκατομμυρίων ευρώ πλέον ΦΠΑ.

Η συνδρομή των φορέων του κλάδου είναι ασφαλώς θετική. Το γεγονός, όμως, ότι μία κρίσιμη υποδομή αεροναυτιλίας χρειάστηκε να χρηματοδοτηθεί μέσω ιδιωτικής δωρεάς αναδεικνύει τις καθυστερήσεις της προηγούμενης συμβατικής διαδικασίας και επιβάλλει πλήρη ενημέρωση για τον χρόνο που χάθηκε και για την ημερομηνία πραγματικής επιχειρησιακής λειτουργίας του νέου συστήματος.

Επιπλέον, έχει εγκριθεί χρηματοδότηση ύψους 92,38 εκατομμυρίων ευρώ για την αναβάθμιση του Εθνικού Συστήματος Επεξεργασίας Δεδομένων αεροναυτιλίας – DPS, με κατανομή δαπανών κατά την περίοδο 2027–2033, καθώς και ποσό 24,86 εκατομμυρίων ευρώ από τον προϋπολογισμό του 2026. Ο μακρύς ορίζοντας ολοκλήρωσης του έργου καθιστά κρίσιμη τη λήψη επαρκών μεταβατικών μέτρων για τη διατήρηση της αξιοπιστίας και της ανθεκτικότητας των υφιστάμενων συστημάτων.

Θετική εξέλιξη αποτελεί η ανακοινωθείσα μείωση των καθυστερήσεων κατά τον Ιούνιο του 2026, καθώς και η πρόσφατη ορκωμοσία δεκαέξι νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Τα στοιχεία αυτά, όμως, δεν αναιρούν την ανάγκη να αποσαφηνιστούν η πραγματική επιχειρησιακή κατάσταση των τεχνικών υποδομών, η επάρκεια των εφεδρειών και ο χρόνος που απαιτείται μέχρι την πλήρη επιχειρησιακή αξιοποίηση του νέου προσωπικού.

Η ασφάλεια των πτήσεων, η ομαλή λειτουργία των αεροδρομίων και η αξιοπιστία της χώρας ως διεθνούς τουριστικού και μεταφορικού προορισμού προϋποθέτουν σύγχρονα συστήματα, λειτουργικές εφεδρείες, επαρκές προσωπικό και σαφές σχέδιο επιχειρησιακής συνέχειας.

Επειδή οι υποδομές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας αποτελούν κρίσιμες εθνικές υποδομές και δεν επιτρέπεται να λειτουργούν οριακά.

Επειδή τα επαναλαμβανόμενα περιστατικά δημιουργούν εύλογα ερωτήματα για την ανθεκτικότητα των συστημάτων, την επάρκεια των εφεδρικών τηλεπικοινωνιακών οδεύσεων και την αποτελεσματικότητα της συντήρησης.

Επειδή οι εξαγγελίες, οι συμβάσεις και οι εγκεκριμένες πιστώσεις αποκτούν πραγματικό αντίκρισμα μόνο όταν ο νέος εξοπλισμός παραδίδεται, εγκαθίσταται και τίθεται σε πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία.

Επειδή απαιτείται πλήρης, υπεύθυνη και τεχνικά τεκμηριωμένη ενημέρωση για το νέο περιστατικό και για την πραγματική πορεία εκσυγχρονισμού των συστημάτων αεροναυτιλίας.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Ποια ήταν η ακριβής τεχνική αιτία, η διάρκεια και η επιχειρησιακή έκταση της βλάβης της 1ης Σεπτεμβρίου 2026; Ποια συστήματα και τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις επηρεάστηκαν και πόσες πτήσεις και επιβάτες επηρεάστηκαν συνολικά;
2. Επιβεβαιώνεται ότι το περιστατικό εκδηλώθηκε κατά τη διάρκεια εργασιών σε τηλεπικοινωνιακές υποδομές στην Κρήτη; Εάν ναι, είχαν προηγηθεί ενημέρωση, συντονισμός και εκτίμηση επιχειρησιακού κινδύνου μεταξύ της ΥΠΑ και του τηλεπικοινωνιακού παρόχου; Ποιες εφεδρικές τηλεπικοινωνιακές οδεύσεις ενεργοποιήθηκαν και γιατί δεν κατέστη δυνατό να διατηρηθεί η κανονική χωρητικότητα της εναέριας κυκλοφορίας;
3. Ποια διορθωτικά μέτρα αποφασίστηκαν μετά τα περιστατικά του Αυγούστου 2025, του Ιανουαρίου 2026 και του Φεβρουαρίου 2026; Ποιες από τις σχετικές συστάσεις έχουν εφαρμοστεί και υφίσταται σήμερα επικαιροποιημένο σχέδιο επιχειρησιακής συνέχειας για ανάλογη απώλεια επικοινωνιών ή μετάδοσης δεδομένων;
4. Πόσοι από τους 495 νέους πομποδέκτες VHF VoIP έχουν παραδοθεί, εγκατασταθεί και τεθεί σε επιχειρησιακή λειτουργία; Για ποιους λόγους δεν ολοκληρώθηκε η αρχική συμβατική διαδικασία για το σύστημα VCRS και πότε προβλέπεται η πλήρης επιχειρησιακή λειτουργία του;
5. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η αναβάθμιση του Εθνικού Συστήματος Επεξεργασίας Δεδομένων – DPS και ποια μεταβατικά μέτρα έχουν ληφθεί για την ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία των υφιστάμενων συστημάτων μέχρι την ολοκλήρωση του έργου;

Παρακαλείσθε όπως μου καταθέσετε τα παρακάτω έγγραφα:

1. Της μη διαβαθμισμένης έκθεσης συμβάντος ή, εφόσον αυτή δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, της διαθέσιμης επίσημης ενημέρωσης της ΥΠΑ για τη βλάβη της 1ης Σεπτεμβρίου 2026.
2. Της μη διαβαθμισμένης εκτελεστικής σύνοψης του πορίσματος διερεύνησης για το περιστατικό της 4ης Ιανουαρίου 2026, μαζί με συνοπτική ενημέρωση για τα διορθωτικά μέτρα που αποφασίστηκαν και την πορεία υλοποίησής τους.
3. Του επικαιροποιημένου χρονοδιαγράμματος παράδοσης, εγκατάστασης και επιχειρησιακής λειτουργίας των 495 νέων πομποδεκτών, του συστήματος VCRS και της αναβάθμισης του DPS, με αναφορά στον προϋπολογισμό και στην πηγή χρηματοδότησης κάθε έργου.

Ο Ερωτών Βουλευτής

Α΄ Ανατολικής Αττικής

Τάσος Οικονομόπουλος