

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 617
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 113
Ημερομ. Κατάθεσης: 21/10/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα
ΒΟΥΛΕΥΤΡΙΑ Π.Ε. ΦΛΩΡΙΝΑΣ

Αθήνα, 21.10.2026

Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων (ΑΚΕ)

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Έναν χρόνο μετά τη μετατροπή της ΥΠΑ σε ΝΠΔΔ, η αποδιοργάνωση των υπηρεσιών και τα κενά στην αεροπορική εποπτεία επιβεβαιώνουν τις προειδοποιήσεις μας»

Σχεδόν έναν χρόνο μετά την ψήφιση του νόμου 5240/2025, με τον οποίο η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) μετατράπηκε σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ), οι καταγγελίες των εργαζομένων για τη λειτουργία της Υπηρεσίας αναδεικνύουν σοβαρά προβλήματα οργάνωσης, στελέχωσης και άσκησης των αρμοδιοτήτων της.

Ειδικότερα, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών Υπαλλήλων (ΠΣΑΥΠΑ), σε πρόσφατη ανακοίνωσή του, περιγράφει μια κατάσταση διοικητικής και λειτουργικής αποδιοργάνωσης, με ελλείψεις προσωπικού, δυσλειτουργίες στις περιφερειακές υπηρεσίες και εκκρεμότητες που επηρεάζουν τόσο τους εργαζομένους όσο και την καθημερινή λειτουργία των αεροδρομίων.

Αναφέρεται επιπλέον στη δημιουργία μιας «υδροκέφαλης» κεντρικής υπηρεσίας, ενώ την ίδια στιγμή στα περιφερειακά αεροδρόμια υπάρχει αδυναμία κάλυψης των αναγκών, στην απουσία διαφανών διαδικασιών επιλογής προϊσταμένων και στην υποστελέχωση υπηρεσιών. Επισημαίνει επίσης πως κρίσιμες υπηρεσιακές ανάγκες αντιμετωπίζονται με αποσπασματικές μετακινήσεις προσωπικού, την ώρα που οι αερολιμενικοί υπάλληλοι εξακολουθούν να εργάζονται σε συνθήκες χρόνιας υποστελέχωσης - μάλιστα, στις 375 προσλήψεις που ανακοινώθηκαν πρόσφατα, δεν περιλαμβάνεται ούτε μια θέση Αερολιμενικού.

Παράλληλα, ο ΠΣΑΥΠΑ θέτει ζητήματα ως προς τη νομιμότητα και την κατανομή συγκεκριμένων καθηκόντων, τις υποχρεώσεις που καλούνται να αναλάβουν αερολιμενικοί υπάλληλοι σε αεροδρόμια υπό παραχώρηση - μεταξύ των οποίων και καθήκοντα που πλέον εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), η οποία όμως αδυνατεί να τα ασκήσει - και την καταβολή αποζημιώσεων για νυχτερινή εργασία, Κυριακές και αργίες.

Η εικόνα αυτή δεν μπορεί να εξετάζεται αποκομμένα από τις κυβερνητικές επιλογές που προηγήθηκαν, ούτε να αποδίδεται αποκλειστικά σε επιμέρους διοικητικές δυσλειτουργίες. Κατά τη συζήτηση της νομοθετικής ρύθμισης για τη μετατροπή της ΥΠΑ σε ΝΠΔΔ είχαμε υπογραμμίσει ότι η μετατροπή της σε ΝΠΔΔ θα δημιουργήσει ένα πλαίσιο πιο 'χαλαρό' και λιγότερο αυστηρό από το αντίστοιχο του στενού δημόσιου τομέα, σε βάρος της λειτουργίας της Υπηρεσίας και των εργαζομένων και θα 'ανοίξει' το δρόμο για περαιτέρω ιδιωτικοποιήσεις στις αερομεταφορές.

Είχαμε επίσης, μεταξύ άλλων, εκφράσει την έντονη αντίθεσή μας για τις προβλέψεις του νομοσχεδίου να επιλέγονται πλέον οι προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων λειτουργίας αερολιμένων και από τον ιδιωτικό τομέα, τη στιγμή που η ΥΠΑ διαθέτει πολυάριθμο και εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό που έχει διοριστεί μέσω ΑΣΕΠ.

Οι σημερινές καταγγελίες των αερολιμενικών επαναφέρουν ακριβώς αυτούς τους προβληματισμούς. Και δεν είναι η πρώτη φορά που προειδοποιούμε για τις συνέπειες των κυβερνητικών επιλογών στην πολιτική αεροπορία.

Ήδη από τη νομοθέτηση του ν. 4757/2020, με τον οποίο συστάθηκε η ΑΠΑ, είχαμε επισημάνει ότι η κατάργηση των τοπικών Αεροπορικών Αρχών και η σύσταση μιας συρρικνωμένης, Αθηνοκεντρικής ΑΠΑ δημιουργούν σοβαρά κενά στον έλεγχο των αεροδρομίων. Είχαμε αναδείξει την ανάγκη φυσικής παρουσίας των αρμόδιων κρατικών οργάνων, επαρκούς στελέχωσης και δυνατότητας παρέμβασης σε πραγματικό χρόνο, τόσο για την εφαρμογή των κανονισμών και την ασφάλεια των πτήσεων όσο και για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών.

Στη συνέχεια, με επανειλημμένες κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις, αναδείξαμε το γεγονός ότι από την κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών εντάθηκαν τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφαλείας στα αεροδρόμια, τα ανεξέλεγκτα συμβάντα, τα άγνωστα συμβάντα, και ότι οι κανονισμοί παραβιάζονται - φυσικά με διαφυγόντα κέρδη για το δημόσιο, κυρίως όμως σε βάρος της ασφαλείας των επιβατών.

Όλα αυτά σε μια κατεξοχήν νησιωτική χώρα με 42 αεροδρόμια, με αρκετά από αυτά σε δυσπρόσιτες περιοχές, με τα περισσότερα ιδιωτικοποιημένα, κι ενώ επίκειται ιδιωτικοποίηση και των τελευταίων που είναι ακόμα υπό κρατικό έλεγχο. Δηλαδή, ενώ σήμερα η φυσική παρουσία της ΑΠΑ στα αεροδρόμια είναι περισσότερο αναγκαία από ποτέ, η κυβέρνηση εδώ και χρόνια παραμένει αμετακίνητη και σταθερή στις καταστροφικές της πολιτικές.

Σήμερα ο ΠΣΑΥΠΑ επαναφέρει το ίδιο θεμελιώδες ζήτημα: ποιος ασκεί στην πράξη και με ποια μέσα την κρατική εποπτεία στα αεροδρόμια; Ποια υπηρεσία ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών, διαπιστώνει παραβάσεις, παρεμβαίνει όταν προκύπτουν περιστατικά ασφαλείας και προστατεύει τους επιβάτες όταν παραβιάζονται τα δικαιώματά τους; Και πώς μπορούν να διασφαλιστούν όλα αυτά όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες αντιμετωπίζουν ελλείψεις προσωπικού, ασάφειες ως προς τις αρμοδιότητες και οργανωτικές δυσλειτουργίες;

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

1. Ποια είναι η αποτίμηση της κυβέρνησης για τη λειτουργία της ΥΠΑ σχεδόν έναν χρόνο μετά τη μετατροπή της σε ΝΠΔΔ; Έχει αξιολογηθεί η εφαρμογή του νέου οργανωτικού μοντέλου ως προς την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών, τη στελέχωση, τις τοποθετήσεις προϊσταμένων, τη λειτουργία των περιφερειακών μονάδων και τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος; Πώς απαντά το Υπουργείο στις συγκεκριμένες καταγγελίες του ΠΣΑΥΠΑ και ποια διορθωτικά μέτρα προτίθεται να λάβει;
2. Ποια είναι σήμερα η πραγματική εικόνα στελέχωσης της ΥΠΑ και της ΑΠΑ; Πόσες είναι οι προβλεπόμενες οργανικές θέσεις, πόσες έχουν καλυφθεί και πόσες παραμένουν κενές, ανά υπηρεσία και κλάδο; Ποιο είναι το σχέδιο προσλήψεων για την κάλυψη των αναγκών και για ποιον λόγο, σύμφωνα με τον ΠΣΑΥΠΑ, δεν περιλαμβάνονται αερολιμενικοί υπάλληλοι στις 375 ανακοινωμένες θέσεις; Πώς προτίθεται το Υπουργείο να αντιμετωπίσει τη χρόνια υποστελέχωση των αεροδρομίων, ιδίως κατά την τουριστική περίοδο;

3. Πώς ασκείται σήμερα στην πράξη η κρατική εποπτεία στα ελληνικά αεροδρόμια μετά την κατάργηση των τοπικών Αεροπορικών Αρχών με τον ν. 4757/2020; Πόσοι έλεγχοι πραγματοποιήθηκαν από την ΑΠΑ ανά αεροδρόμιο κατά τα έτη 2024, 2025 και έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2026; Πόσες παραβάσεις διαπιστώθηκαν, πόσες κυρώσεις επιβλήθηκαν και πόσος χρόνος απαιτείται κατά μέσο όρο για την ανταπόκριση σε καταγγελίες ή περιστατικά που απαιτούν παρέμβαση; Προτίθεται η κυβέρνηση να επανεξετάσει τη λειτουργία τοπικών Αεροπορικών Αρχών με φυσική παρουσία στα αεροδρόμια;
4. Πώς διασφαλίζεται η σαφής κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ ΥΠΑ και ΑΠΑ και η νόμιμη εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών στα αεροδρόμια; Με ποια νομική βάση καλούνται, σύμφωνα με τις καταγγελίες του ΠΣΑΥΠΑ, αερολιμενικοί υπάλληλοι να υπογράφουν Γενικά Δηλωτικά, να εισπράττουν επιτόπια τοπικά τέλη πτήσεων ή να εκτελούν καθήκοντα για τα οποία αμφισβητείται η αρμοδιότητά τους; Έχει εξεταστεί η καταγγελλόμενη κατάσταση στη Θεσσαλονίκη και ποια μέτρα έχουν ληφθεί για να διασφαλίζεται ότι κάθε καθήκον ασκείται από την αρμόδια υπηρεσία και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό;
5. Πώς διασφαλίζονται η προστασία των επιβατών και η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας στα αεροδρόμια, ιδίως σε όσα βρίσκονται υπό ιδιωτική διαχείριση; Ποια υπηρεσία δέχεται και εξετάζει επιτόπου καταγγελίες για παραβάσεις δικαιωμάτων επιβατών, ακυρώσεις και καθυστερήσεις πτήσεων ή παραβάσεις των αερολιμενικών διατάξεων; Πώς ελέγχεται η συμμόρφωση των διαχειριστών με τις υποχρεώσεις τους και πώς θα διασφαλιστεί η ουσιαστική κρατική εποπτεία σε περίπτωση νέων παραχωρήσεων περιφερειακών αεροδρομίων;
6. Ποια μέτρα θα λάβει το Υπουργείο για την αντιμετώπιση των εργασιακών και διοικητικών προβλημάτων που καταγγέλλει ο ΠΣΑΥΠΑ; Έχουν εξοφληθεί οι αποζημιώσεις για νυχτερινή εργασία, Κυριακές και αργίες; Αν υπάρχουν εκκρεμότητες, ποιο είναι το ύψος τους και πότε θα καταβληθούν; Πώς αιτιολογούνται οι καταγγελλόμενες διαφοροποιήσεις στα ωράρια εργασίας μεταξύ κλάδων και ποια μέτρα θα ληφθούν για διαφανείς διαδικασίες επιλογής προϊσταμένων, λειτουργική οργάνωση των περιφερειακών μονάδων και ουσιαστική αξιοποίηση του εξειδικευμένου προσωπικού;

Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Παρακαλείται ο αρμόδιος Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας των 30 ημερών, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 133 του Κανονισμού της Βουλής, τα εξής:

1. Το ισχύον οργανόγραμμα της ΥΠΑ και της ΑΠΑ, μαζί με αναλυτικά στοιχεία προβλεπόμενων, καλυμμένων και κενών θέσεων ανά υπηρεσία, περιφερειακή μονάδα και κλάδο.
2. Τα στοιχεία ελέγχων, επιθεωρήσεων, καταγγελιών, διαπιστωμένων παραβάσεων και επιβληθεισών κυρώσεων της ΑΠΑ ανά αεροδρόμιο για τα έτη 2024, 2025 και έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2026.
3. Τις ισχύουσες αποφάσεις και εγκυκλίους που καθορίζουν την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ ΥΠΑ και ΑΠΑ, καθώς και τις πράξεις που αφορούν την ανάθεση καθηκόντων αερολιμενικού ελέγχου, την υπογραφή Γενικών Δηλώσεων και την είσπραξη τοπικών τελών πτήσεων.

4. Την απόφαση κατανομής των 375 ανακοινωμένων θέσεων και τον προγραμματισμό προσλήψεων για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, με αναλυτική αναφορά στους κλάδους και τις ειδικότητες που περιλαμβάνονται.
5. Τα πορίσματα, τις υπηρεσιακές αναφορές και τις απαντήσεις της διοίκησης επί των καταγγελιών του ΠΣΑΥΠΑ για την οργανωτική λειτουργία της ΥΠΑ, τη στελέχωση των περιφερειακών μονάδων και την κατανομή αρμοδιοτήτων.
6. Αναλυτικά στοιχεία για τις εκκρεμείς αποζημιώσεις νυχτερινής εργασίας, Κυριακών και αργιών των αερολιμενικών υπαλλήλων, με αναφορά στα ποσά και στις περιόδους που αφορούν.

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Δρίτσας Θεόδωρος
Τσακαλώτος Ευκλείδης