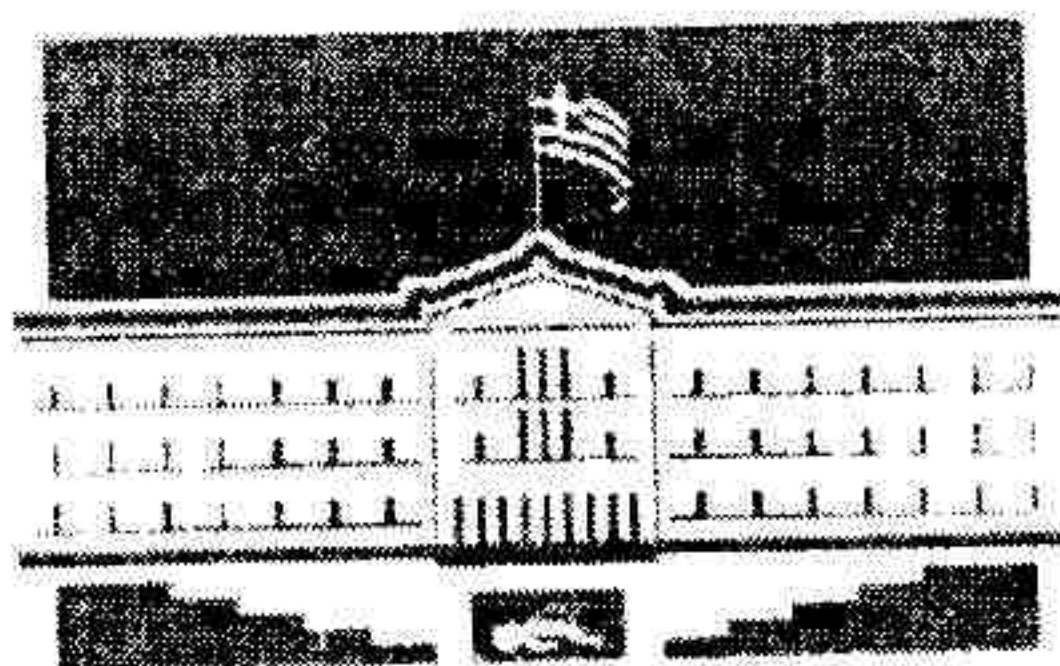




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΑΚΡΗ ΡΑΧΗΛ

Βουλευτής Π.Ε. ΚΟΖΑΝΗΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Υπεύθυνη Τομέα Κοινοβουλευτικής Ευθύνης Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΕΡΩΤΗΣΗ - ΑΚΕ

Προς τους κκ. Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής

Διακυβέρνησης

Παιδείας και Θρησκευμάτων

ΘΕΜΑ: «Υπάρχει επαρκής αριθμός επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων και οι εκπαιδευτικές υποδομές για την μελλοντική στελέχωση των απαιτούμενων θέσεων;»

Σύμφωνα με δημοσίευμα του περιοδικού HOT DOC (τεύχος 44 Β' Ιανουαρίου 2014) άρθρο <<εκτεθειμένοι σε κίνδυνο επιβάτες και αεροσκάφη εν γνώσει της ΥΠΑ>>, << Το Δεκέμβριο του 2000 διαπιστώθηκε σε επιθεώρηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ότι η ΥΠΑ διέθετε 15 επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων, οι οποίοι επιφορτίζονταν με τον έλεγχο 424 αεροσκαφών και περισσότερων των 4.000 αδειών-πτυχίων αεροπορικού προσωπικού. Έτσι η χώρα υποβαθμίστηκε σε επίπεδο ασφαλείας πτήσεων και στην ουσία ενημερώθηκε η παγκόσμια αεροπορική κοινότητα ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος προερχόμενο από την Ελλάδα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «δημόσιος κίνδυνος» από την στιγμή που θεωρήθηκε πως η χώρα μας αδυνατεί να προσαρμοστεί στα παγκόσμια πρότυπα ποιότητας και να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα.

Μετά την υποβάθμισή της, η Ελλάδα ήταν υποχρεωμένη να προσαρμοστεί στους διεθνείς κανονισμούς. Αντί αυτού, συνέχισε να αδιαφορεί, ακολουθώντας την ίδια τακτική, προς όφελος συγκεκριμένων ανθρώπων. Το 2002, εκδίδεται Προεδρικό Διάταγμα, στο οποίο αναλύονται οι προϋποθέσεις πρόσληψης των επιθεωρητών ασφαλείας πτήσεων. Όπως προκύπτει από αυτό, ως επιθεωρητές θα προσλαμβάνονταν, αεροναυπηγοί που είναι μόνιμοι υπάλληλοι της ΥΠΑ με μόνο δύο χρόνια προϋπηρεσία, αεροναυπηγοί που δεν είναι μόνιμοι υπάλληλοι της ΥΠΑ και οι

5550
690
20.1.14

οποίοι θα υπέγραφαν σύμβαση τριών ετών και μόνο πέντε μηχανικοί αεροσκαφών, δηλαδή αρμόδιοι για τον έλεγχο των αεροσκαφών.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) πραγματοποιεί νέο έλεγχο στην ΥΠΑ τον Μάρτιο του 2005, και παρότι σχολιάζει ότι έχουν γίνει προσπάθειες, διαπιστώνει ότι οι επιθεωρητές συνεχίζουν να μην πληρούν τα προσόντα που απαιτούνται και εκτιμά ότι τα ευρήματα δεν θα γίνουν αποδεκτά από την Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA), η οποία ουσιαστικά ορίζει τους διεθνείς κανονισμούς, ως υπερδύναμη στο χώρο. Μόλις έναν μήνα μετά, τον Απρίλιο του 2005, φθάνει στην Υπηρεσία έγγραφο-κόλαφος του Ελεγκτικού Συνεδρίου το οποίο διαπιστώνει σωρεία παραβάσεων και παράνομων ενεργειών, μεταξύ των οποίων και ο ορισμός υπαλλήλων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων, στη θέση του επιθεωρητή με εισήγηση των ιδίων κατά παράβαση των οργανικών διατάξεων. Παράλληλα, απαιτεί από συγκεκριμένους επιθεωρητές να επιστρέψουν στο κράτος, χρήματα που παρανόμως έχουν λάβει, τα οποία στο σύνολό τους ξεπερνούν τις 340.000 ευρώ.

Οι διαπιστώσεις τόσο του ICAO όσο και του Ελεγκτικού Συνεδρίου οδηγούν στην έκδοση νέου Προεδρικού Διατάγματος το οποίο προβλέπει την ύπαρξη συνολικά 52 επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων, εκ των οποίων 21 θα πρέπει να επιθεωρούν την πτητική ικανότητα αεροσκαφών, 15 να είναι χειριστές αεροπλάνων και ελικοπτέρων, οκτώ να είναι επιθεωρητές ασφαλείας θαλάμου επιβατών και άλλοι οκτώ να είναι επιθεωρητές πτυχίων, αδειών και ιατρικών δεδομένων.

Κατά την αξιολόγηση που ακολούθησε της έκδοσης του Προεδρικού Διατάγματος, τουλάχιστον οκτώ επιθεωρητές, από εκείνους οι οποίοι υποχρεώθηκαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο να επιστρέψουν στο κράτος μέρος των χρημάτων που παρανόμως είχαν λάβει, κρίθηκαν ακατάλληλοι, καθώς δεν πληρούσαν το κριτήριο της διεθνούς νομοθεσίας, να έχουν εργασθεί επί μια πενταετία σε περιβάλλον συνεργείου συντήρησης. Από αυτούς, τουλάχιστον τρεις εργάζονται μέχρι σήμερα στην ΥΠΑ, οι δύο, ως επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων και ο τρίτος, του οποίου το όνομα συμπεριλαμβάνεται σύμφωνα με πληροφορίες και σε δικογραφία για σκανδαλώδεις συμβάσεις μίσθωσης ελικοπτέρων για λογαριασμό της Πυροσβεστικής, ως προϊστάμενος Πτητικών Προτύπων της διεύθυνσης Δ2 της ΥΠΑ.

Οι συντεχνιακές πρακτικές στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας οδήγησαν δύο χρόνια μετά, το 2007, σε έλεγχο από το Γενικό Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης Λέανδρο Ρακιντζή, ο οποίος απέστειλε τις διαπιστώσεις του στη διοίκηση της Υπηρεσίας, ζητώντας να ασκηθούν οι αρμοδιότητες περί πειθαρχικού ελέγχου. Μεταξύ των διαπιστώσεων του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, το οποίο το Hot Doc φέρνει στο φως στο δημοσιότητα, ήταν παράτυπες αποφάσεις πιστοποίησης επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων, κανένας από τους οποίους δεν κατείχε πιστοποιητικό που να του επιτρέπει να λάβει τέτοια θέση, με ευθύνη των κατά καιρούς διοικούντων την Υπηρεσία. Στο ίδιο πόρισμα, αναφέρεται το όνομα υπαλλήλου, ο

οποίος εισηγούνταν στον διοικητή της Υπηρεσίας, την έκδοση αποφάσεων με τις οποίες, κατά παράβαση της νομοθεσίας, εξουσιοδοτούνταν για τη διενέργεια ελέγχων ασφαλείας πτήσεων, υπάλληλοι που δεν ανήκαν στον κλάδο των μηχανικών-αεροναυπηγών. Μεταξύ αυτών των υπαλλήλων είναι και ο σημερινός προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δ2 της ΥΠΑ, ο οποίος έχει πτυχίο Ηλεκτρολόγου-Μηχανικού.

Παρά τη σοβαρότητα των ευρημάτων, το αίτημα του κ. Ρακιντζή για πειθαρχικό έλεγχο δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ. Ως αποτέλεσμα τα προβλήματα της ΥΠΑ, όχι απλώς δεν λύθηκαν, αλλά συνέχισαν να λαμβάνουν σκανδαλώδεις διαστάσεις. Σήμερα, 14 χρόνια μετά την υποβάθμιση της Ελλάδας, η ΥΠΑ υπολειτουργεί. Η δε απόφαση της κυβέρνησης Σαμαρά, πριν από μερικούς μήνες, να εντάξει στην κινητικότητα 249 υπαλλήλους της Υπηρεσίας, οδήγησε την υπόθεση στα άκρα. Μόλις τον περασμένο Σεπτέμβριο, η ΥΠΑ δέχθηκε μία ακόμη επιθεώρηση κατά την οποία διαπιστώθηκε, για πολλοστή φορά, ότι η χώρα μας αδυνατεί να προσαρμοστεί στα διεθνή πρότυπα της ασφαλείας πτήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροπλάνων Ολυμπιακής Αεροπορίας (ΕΡΤΑΟΑ) κατήγγειλε στις 8 του περασμένου Νοεμβρίου, ότι το προσωπικό της ΥΠΑ, δεν μπορεί να παρέχει πιστοποίηση και αποδέσμευση πτητικών μέσων και αεροπορικού υλικού, όπως ορίζεται από τους νόμους Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας Αεροπορίας (EASA), ωστόσο για πολλοστή φορά οι αρμόδιοι κώφευσαν.

Γνώστες της κατάστασης καταγγέλλουν στο Hot Doc μεθόδευση, ώστε να μην να μην υπάρχουν επιθεωρητές ασφαλείας πτήσεων με αρμοδιότητα να ελέγχουν τις Σχολές Εκπαίδευσης Χειριστών αλλά και μηχανικών αεροσκαφών, με αποτέλεσμα οι επιθεωρήσεις να γίνονται ακόμη από μόνιμους υπαλλήλους της Υπηρεσίας, οι οποίοι όμως δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Επιπλέον, σημειώνουν οι ίδιοι, η έλλειψη κατάλληλου προσωπικού είναι τεχνητή, ώστε κάποιοι να διευκολύνονται, συμπληρώνοντας το μισθό τους μ' ένα επιπλέον εισόδημα. Είναι σημαντικό τέλος, ότι πριν από τέσσερα χρόνια, υπάλληλοι της ΥΠΑ κατήγγειλαν εγγράφως στην Εισαγγελία Αθηνών τις παρατυπίες κατονομάζοντας, τόσο τους εμπλεκόμενους σε ελεγχόμενες δραστηριότητες συναδέλφους τους, όσο και μια γνωστή ελληνική αεροπορική εταιρία, για τους υπεύθυνους της οποίας σημείωναν ότι «εν γνώσει τους έθεσαν επιβάτες και αεροσκάφος σε κίνδυνο». Μέχρι σήμερα, καμία ενέργεια δεν έχει γίνει από την πλευρά της Δικαιοσύνης.

Η Ελλάδα στον χώρο του αεροπορικού αντικειμένου έχει ακόμη και σήμερα μια εγγενή ακαδημαϊκή αδυναμία καθώς πλην των Στρατιωτικών Σχολών που παρέχουν ακαδημαϊκή εκπαίδευση σε προσωπικό που ασχολείται με στρατιωτική αεροπορική δραστηριότητα δεν διαθέτει παρά μόνο ένα ΤΕΙ στην Χαλκίδα που ασχολείται με το αντικείμενο της εκπαίδευσης μηχανικών αεροσκαφών όπου όμως εκεί υπάρχει το παγκόσμιο παράδοξο να παρέχεται μετά από έναν κύκλο μαθημάτων τετραετούς φοίτησης πτυχίο μηχανικού αεροσκαφών που όμως υπολείπεται σημαντικά σε επίπεδο

syllabi (περιεχομένου μαθημάτων εκείνων που έχει οριστεί ως μίνιμουμ αποδεκτό σύμφωνα με τα πρότυπα του EASA) και δεν οδηγεί σε αναγνωρισμένα επαγγελματικά δικαιώματα.

Έτσι διαχρονικά στην Ελληνική ΥΠΑ πλην όσων προσελήφθησαν κατέχοντας τεχνικές ειδικότητες οι περισσότεροι των άλλων δεν είχαν, ούτε έχουν αεροπορική παιδεία, αφού τις περισσότερες θέσεις κατέχουν αερολιμενικοί και υπάλληλοι παντελώς άσχετων ειδικοτήτων>>.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Αληθεύουν τα ανωτέρω αναφερόμενα στο δημοσίευμα;
2. Πόσους επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων διέθετε η ΥΠΑ τον Δεκέμβριο του 2000, πόσους το 2007 και πόσους σήμερα;
3. Ποια ήταν τα τυπικά προσόντα των επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων της ΥΠΑ το 2000, το 2007 και ποια σήμερα;
4. Με ποια διαδικασία εκπαιδεύονταν και με ποια διαδικασία πιστοποιούνταν οι επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων το 2000, το 2007 και σήμερα;
5. Ποιός είναι ο αριθμός των ελεγχόμενων αεροσκαφών και των αδειών πτυχίων αεροπορικού προσωπικού με τους οποίους επιφορτίζονταν οι επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων το 2000, το 2007 και σήμερα;
6. Υποβαθμίστηκε ή όχι η χώρα μας σε επίπεδο ασφάλειας πτήσεων από τον διεθνές οργανισμό πολιτικής αεροπορίας;
7. Αν ναι, γιατί;
8. Αν ναι, σε ποιες ενέργειες έπρεπε να προβεί η ηγεσία του υπουργείου προκειμένου να προσαρμοστεί στους διεθνείς κανονισμούς;
9. Τις έπραξε; Αν όχι γιατί;
10. Έχουν πραγματοποιηθεί σχετικοί έλεγχοι στην ΥΠΑ από τον παγκόσμιο οργανισμό πολιτικής αεροπορίας, τότε και ποια τα αποτελέσματα αυτών;
11. Αληθεύουν τα όσα αναφέρονται στο δημοσίευμα ότι από τον έλεγχο που πραγματοποίησε ο παγκόσμιος οργανισμός πολιτικής αεροπορίας τον Μάρτιο του 2005 και από τον οποίο προέκυψε ότι οι επιθεωρητές εξακολουθούσαν να μην πληρούν τα προσόντα που απαιτούνταν και ότι τα ευρήματα δεν θα γίνονταν δεκτά από την ομοσπονδιακή διοίκηση της αεροπορίας των ΗΠΑ, η οποία ορίζει τους διεθνείς κανονισμούς;

12. Αληθεύει ότι το ελεγκτικό συνέδριο τον Απρίλιο του 2005 διαπίστωσε σωρεία παραβάσεων και παράνομων ενεργειών μεταξύ των οποίων και ο ορισμός υπαλλήλων της διεύθυνσης πτητικών προτύπων στην θέση του επιθεωρητή με εισήγηση των ιδίων κατά παράβαση των οργανικών διατάξεων;
13. Αν ναι σε ποιες ενέργειες προέβη η διοίκηση της ΥΠΑ και η ηγεσία του εποπτεύοντος Υπουργείου ;
14. Αιτήθηκε από συγκεκριμένους επιθεωρητές να επιστρέψουν στο δημόσιο χρήματα που είχαν παρανόμως λάβει;
15. Αν ναι, επιστράφηκαν τα χρήματα αυτά;
16. Αν όχι γιατί;
17. Αληθεύει ότι ορισμένοι από τους επιθεωρητές που κρίθηκαν ακατάλληλοι για από τον έλεγχο καθώς δεν πληρούσαν το κριτήριο της διεθνούς νομοθεσίας εργάζονται μέχρι σήμερα στις ίδιες θέσεις;
18. Αν ναι, γιατί εξακολουθούν να εργάζονται στα ίδια πόστα;
19. Πραγματοποιήθηκε έλεγχος από τον επιθεωρητή δημόσιας διοίκησης το 2007;
20. Αν ναι ποιο το πόρισμα;
21. Αληθεύει ότι το σώμα επιθεωρητών δημόσιας διοίκησης ζήτησε την διενέργεια πειθαρχικού ελέγχου η οποία δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ;
22. Αν ναι γιατί και με ποιου οργάνου απόφαση δεν διενεργήθηκε ο πειθαρχικός έλεγχος;
23. Εάν η μη διενέργεια του ανωτέρου πειθαρχικού ελέγχου συντελέστηκε με θετικές πράξεις ή παραλείψεις της διοίκησης ή και των υπηρεσιακών παραγόντων της ΥΠΑ, έχουν αποδοθεί οι ευθύνες;
24. Εάν ναι ποιοι έχουν τιμωρηθεί και με ποιες ποινές;
25. Εάν όχι, γιατί;
26. Αληθεύει ότι το Σεπτέμβριο του 2013 η ΥΠΑ δέχθηκε μια ακόμη επιθεώρηση από την οποία προέκυψε ότι η χώρα μας αδυνατεί να προσαρμοστεί στα διεθνή πρότυπα της ασφάλειας πτήσεων;
27. Αν ναι ποιος είναι ο λόγος και ποιες οι ενέργειες προκειμένου να μπορέσει να προσαρμοστεί;
28. Αληθεύει ότι η κυβέρνηση αποφάσισε την κινητικότητα 249 υπαλλήλων της υπηρεσίας;
29. Αν ναι γιατί;

30. Για ποιο λόγο τα πτυχίο που παρέχει το μοναδικό ΤΕΙ στην Χαλκίδα που ασχολείται με το αντικείμενο της εκπαίδευσης μηχανικών αεροσκαφών μετά από τετραετή φοίτηση υπολείπεται σε επίπεδο προγράμματος σπουδών και δεν οδηγεί σε επαγγελματικά δικαιώματα ;
31. Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί το αρμόδιο Υπουργείο προκειμένου να αλλάξει το προγράμματα σπουδών και να μπορούν οι απόφοιτοι του να διδάσκονται τα μαθήματα σύμφωνα με τα πρότυπα του Easa, έτσι ώστε να δύνανται να αξιοποιούνται από το ελληνικό δημόσιο προκειμένου να μην αναγκάζομαστε να αντιμετωπίζουμε φαινόμενα όπως τα αναφερόμενα στο δημοσίευμα;
32. Τι σκοπεύετε να κάνετε για τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων του ΑΤΕΙ Χαλκίδας με αντικείμενο εκπαίδευσης μηχανικών αεροσκαφών;

Επίσης ζητείται η κατάθεση στην Εθνική αντιπροσωπεία όλων των απαιτούμενων εγγράφων που τεκμηριώνουν τις απαντήσεις στα παραπάνω καθώς και όλα τα σχετικά έγγραφα

Αθήνα, 20/1/2014

Η ερωτώσα Βουλευτής,

Μακρή Ραχήλ