

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΤΕΡΕΝΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΙΧΑΛΗ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΗ
ΘΕΜΑ: ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ «ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ» ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

Κύριε Υπουργέ,

Σας προωθώ άνευ περαιτέρω σχολίων της εξής ανάρτηση της ιστοσελίδας www.koutirandoras.gr, που φέρει την υπογραφή του συνεργάτη Γιάννη Συμεωνίδη, σχετικά με την διαθεσιμότητα των 249 Επιθεωρητών Ασφαλείας Πτήσεων και τις συνέπειες εξαιτίας αυτού του γεγονότος στην γενικότερη ασφάλεια των πτήσεων.

«Πώς θα σας φαινόταν αν ο Αλεχάντρο Σαμπέγια, ο προπονητής της Εθνικής Αργεντινής, άφηνε στον πάγκο τον Λιονέλ Μέσι στο Μουντιάλ; Στην καλύτερη περίπτωση θα τον αποκαλούσατε άσχετο.

Κι όμως, κάτι παρόμοιο συμβαίνει με τους προερχόμενους από την Ολυμπιακή Αεροπορία 249 επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων, τους οποίους ο υπουργός Μεταφορών, Μιχάλης Χρυσοχοϊδης έκρινε σκόπιμο να τους βάλει σε διαθεσιμότητα το περασμένο φθινόπωρο, δίχως να υπάρξει ουσιαστική αντίδραση από τον διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Δημήτρη Κούκη.

Ως αποτέλεσμα η ίδια δουλειά γίνεται από ανθρώπους που δεν έχουν τα τυπικά, αλλά και ουσιαστικά προσόντα που προβλέπει ο νόμος για να την κάνουν, αφού αρκετοί για παράδειγμα είναι απλώς απόφοιτοι λυκείου. Είναι προφανές ότι προκύπτει κατά κύριο λόγο ζήτημα ασφάλειας πτήσεων.

Από όσο είναι σε θέση να γνωρίζει το www.koutirandoras.gr το σύστημα «SACA», το οποίο αφορά ελέγχους σε αεροσκάφη ελληνικών αερομεταφορέων οι οποίοι πλέον είναι όλοι τους ιδιωτικοί, δεν λειτουργεί καν. Απόδειξη του ότι κάτι δεν πάει καλά είναι το ότι δεν εντοπίζονται «ευρήματα» (πλημμέλειες-βλάβες) στα αεροσκάφη που καταφτάνουν στη χώρα μας. Αντιθέτως, στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες εφαρμόζουν αντίστοιχους ελέγχους, κατά μέσο όρο σε κάθε τρία αεροπλάνα παρουσιάζεται κι ένα σοβαρό εύρημα.

Διαπιστώθηκε, επίσης, ότι κάποια από τα ιδιωτικά αεροσκάφη δεν έκαναν όλους τους υποχρεωτικούς ελέγχους με βάση τις εντολές τού κατασκευαστή, με αποτέλεσμα να έχουν περάσει 30 χρόνια χωρίς να πραγματοποιηθεί καμιά συντήρηση κινητήρα σε ορισμένα από αυτά. Αεροσκάφος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), εξάλλου, βρίσκεται καθηλωμένο στο Παρίσι εδώ κι αρκετούς μήνες, με το «πάρκινγκ» του να στοιχίζει στο δημόσιο ταμείο περίπου 4.000 ευρώ ημερησίως.

Είναι χαρακτηριστικό πως το υπάρχον προσωπικό δεν είναι ικανό να επανδρώσει το τμήμα ACAM («Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring/ «Συνεχής Παρακολούθηση της Πτητικής Ικανότητας των Αεροσκαφών»), όπως προβλέπεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Παρόμοια προβλήματα παρουσιάζονται και στο Σύστημα Αναφοράς Συμβάντων κι Ατυχημάτων («Occurrence Report System»), το οποίο υπολειτουργεί για όλα τα αεροσκάφη που τελούν κάτω από το ελληνικό «νηολόγιο» και για όλα τα ξένα αεροσκάφη που βρίσκονται στον ελληνικό εναέριο χώρο και για τα οποία έχουν καταγραφεί συμβάντα ή ατυχήματα. Αυτή η κατάσταση επιτρέπει σε αεροπορικές εταιρείες να φέρνουν αεροπλάνα στη χώρα μας τα οποία δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη κι αυτό επειδή γνωρίζουν ότι στην Ελλάδα λόγω ελλείψεων ασκούνται πλημμελείς έλεγχοι.

Στις 21 Ιουλίου 2005, εξάλλου, ο τότε διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, Δημήτρης Σταμάτης (νυν υπουργός Επικρατείας) είχε καταθέσει «Εξηγήσεις» στον τότε αντεισαγγελέα Εφετών Αθηνών, Χρήστο Μαρκογιαννάκη επί αναφοράς σε βάρος του που είχε γίνει από τρεις υπαλλήλους της ΥΠΑ. Σε αυτές, ανάμεσα σε άλλα, τόνιζε πως παρέμεναν επιθεωρητές πτήσεων άνθρωποι χωρίς τα αναγκαία προσόντα που υπήρχαν όταν η Υπηρεσία είχε υποβαθμιστεί και παρέμειναν και μετά «παρά τις όποιες παρεμβάσεις που μάλλον έγιναν για να εξυπηρετηθούν αυτοί και όχι για να αναβαθμιστεί η χώρα». Το www.koutirandoras.gr πληροφορείται πως αρκετοί υπάλληλοι δίχως προσόντα οι οποίοι απομακρύνθηκαν το 2005 επέστρεψαν δριμύτεροι το 2011...

Από την πλευρά τους, κύκλοι της ΥΠΑ ναι μεν παραδέχονται στο www.koutirandoras.gr πως η διαθεσιμότητα των 249 υπαλλήλων είναι μεγάλο αγκάθι, ωστόσο υποστηρίζουν πως και με τους εναπομείναντες βγαίνει η «δουλειά» χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβατών.»

Κατόπιν τούτων ερωτάσθε κ. Υπουργέ:

1. Μπορείτε να μου διευκρινίσετε εάν λειτουργεί το σύστημα "SACA" ή όχι; Ποιο ιδιωτικό φορείς είναι αρμόδιοι για τους ελέγχους σε αεροσκάφη; Πώς δικαιολογείτε το γεγονός ότι στα αεροσκάφη που εισέρχονται στη χώρα μας δεν εντοπίζονται ούτε πλημμέλειες ούτε βλάβες;
2. Πραγματοποιούνται στα ιδιωτικά αεροσκάφη οι υποχρεωτικοί έλεγχοι σύμφωνα με εντολές του κατασκευαστή;
3. Τι μέτρα έχετε λάβει για το καθηλωμένο στο Παρίσι αεροσκάφος, που βάζει «μέσα» το Δημόσιο τόσες χιλιάδες ευρώ καθημερινά;
4. Κατανοείτε ότι με απαράδεκτες πρακτικές διαθεσιμότητας και μείωσης προσωπικού που ακολουθείτε, έχετε αποδεκατίσει νευραλγικά της ΥΠΑ τμήματα με αποτέλεσμα να στελεχώνονται και με ακατάλληλα άτομα;
5. Τελικά, το περασμένο φθινόπωρο που βγήκαν σε διαθεσιμότητα οι 249 προερχόμενοι από την Ολυμπιακή Αεροπορία επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων, οι περισσότεροι έμπειροι πιλότοι, γιατί δεν υπήρξε ουσιαστική αντίδραση από τον κ. Δημήτρη Κούκη τον Διοικητή της Υ.Π.Α.;
6. Θα αναλάβετε τις ποινικές ευθύνες, που ενδεχομένως προκύψουν σε περίπτωση αεροπορικών ατυχημάτων, λόγω μειωμένων συνθηκών ασφαλείας πτήσεων;

Ο ερωτών Βουλευτής

Τέρενς - Νικόλαος Κουίκ