



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

1180/140
17 7 14

ΜΑΚΡΗ ΡΑΧΗΛΑ

Βουλευτής Π.Ε. ΚΟΖΑΝΗΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ - ΑΚΕ

ΠΡΟΣ τους κκ Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

ΘΕΜΑ: «Η πολιτική της συγκεκριμένης απόλυσης διακυβεύει την ασφάλεια πτήσεων στην Ελλάδα;»

Σύμφωνα με συνέντευξη τύπου της ΟΣΠΑ και καταγγελίες που έφτασαν στο πολιτικό μου γραφείο υφίσταται κίνδυνος για την ασφάλεια πτήσεων και υπάρχει αυξημένη πιθανότητα σοβαρού αεροπορικού συμβάντος λόγω πράξεων ή τυχών παραλείψεων της διοικητικής ή και πολιτικής ηγεσία της Χώρας.

Επιπρόσθετα καταγγέλλεται ότι υφίσταται πογκρόμ διαθεσιμοτήτων – επικείμενων απολύσεων, το οποίο στόχευε αποκλειστικά στο προσωπικό που προερχόταν από τις πρώην Ο.Α. και που αποτελούσε την μοναδική πηγή ανθρώπινου δυναμικού της Υ.Π.Α., το οποίο ήταν σε θέση να καλύψει και να ανταποκριθεί στις πάγιες υποχρεώσεις της χώρας μας στη Διεθνή Αεροπορική Κοινότητα.

Ποιό συγκεκριμένα στην επισυναπτόμενη συνέντευξη τύπου της ΟΣΠΑ αναφέρονται τα ακόλουθα:

"Από τον Νοέμβριο του 2010 πεπειραμένο προσωπικό – ιπτάμενοι χειριστές και μηχανικοί αεροσκαφών μεταφέρθηκε από υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας, στο χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει των διατάξεων του Ν.3717/2008. Από τότε μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2013 το εν λόγω προσωπικό κάλυπτε πάγιες και διαρκής ανάγκες στην Υ.Π.Α., για τις οποίες η Υ.Π.Α. στο παρελθόν διέθετε υπέρογκα ποσά μέσω συμβολαίων σε εξωτερικούς συνεργάτες προκειμένου να τις καλύψει ICAO

Οι τοποθετήσεις του Προσωπικού της Ολυμπιακής σε αυτές της ζωτικής σημασίας θέσεις είχαν ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση πόρων για την Υ.Π.Α. και την ευθυγράμμιση των υποχρεώσεων της χώρας μας τόσο έναντι των υπολοίπων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και έναντι της

Διεθνούς Κοινότητας, οι οποίες απορρέουν από την εναρμόνιση του Διακρατικού Δικαίου στο εγχώριο δίκαιο στον τομέα του Αεροπορικού Δικαίου.

Το ως άνω αναφερόμενο προσωπικό και συγκεκριμένα 249 υπάλληλοι τέθηκαν στο καθεστώς της διαθεσιμότητας το 2013 εκ των οποίων το 98% προερχόταν από το μεταφερόμενο προσωπικό των πρώην Ο.Α. με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν αξεπέραστα προβλήματα στην Υ.Π.Α. Ειδικότερα, η χώρα μας υποβιβάστηκε διεθνώς λόγω μη συμμόρφωσής της στους διεθνείς κανονισμούς, αλλά και εσωτερικής ανεπάρκειας λόγω του ότι το εναπομείναν προσωπικό της Υ.Π.Α. δεν δύναται να καλύψει τις ως άνω αναφερόμενες απαιτήσεις της Διεθνούς Αεροπορικής Κοινότητας. Αυτό αποδεικνύεται και από την επιστολή της πρεσβείας μας στην Κίνα, στην οποία αναφέρεται ότι δεν γίνονται πλέον δεκτά τα πτυχία των ιπτάμενων χειριστών και μηχανικών αεροσκαφών με συνέπεια να θίγονται τα ιδιωτικά και εμπορικά συμφέροντα των κατόχων των εν λόγω ειδικοτήτων. Το υποβαθμισμένο προφίλ της Υ.Π.Α. αντικατοπτρίζει την υποβάθμιση της χώρας μας διεθνώς με ανυπολόγιστες συνέπειες και στον χώρο της ασφάλειας των πτήσεων."

Επιπρόσθετα ζητείται η κατάθεση στην Εθνική Αντιπροσωπεία όλων των εγγράφων που τεκμηριώνουν τις απαντήσεις σας στις ανωτέρω ερωτήσεις;

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτώνται οι κκ. Υπουργοί:

1. Αληθεύουν τα καταγγελλόμενα;
2. Αληθεύει ότι η Ελληνική Υ.Π.Α. είχε στο παρελθόν υποβαθμιστεί;
3. Αληθεύει ότι αποτέλεσμα της εφαρμοζόμενης πολιτικής σας είναι η ΥΠΑ, και συνεπώς, η χώρα, να έχει υποβαθμιστεί από τις αντίστοιχες Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας της Κίνας και της Ινδίας;
4. Διεθνείς οργανισμοί έχουν επιπλήξει την ΥΠΑ (NON CONFORMITY REPORT) για την μη ικανότητά της να ασκεί τους απαιτούμενους ελέγχους σε αεροσκάφη ξένων αεροπορικών εταιρειών (SAFA);
5. Αληθεύει ότι διαπιστώνεται τελικά από τους διεθνείς οργανισμούς ότι τα αεροπλάνα που έρχονται στην Ελλάδα δεν παρουσιάζουν ευρήματα. Ενώ αντίθετα, στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, που εφαρμόζουν αντίστοιχους ελέγχους, κατά μέσο όρο σε κάθε τρία αεροπλάνα παρουσιάζεται και ένα σοβαρό εύρημα;
6. Αληθεύει ότι η μη στελέχωση του τμήματος ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring / Συνεχή Παρακολούθηση της Πτητικής Ικανότητας των Αεροσκαφών), όπως προβλέπεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία εκθέτει την ΥΠΑ έναντι των υποχρεώσεων της να εφαρμόζει τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς;
7. Για ποιούς λόγους το σύστημα Αναφοράς Συμβάντων & Ατυχημάτων (Occurrence Report System) υπολειτουργεί για όλα τα αεροσκάφη που λειτουργούν κάτω από το ελληνικό νηολόγιο, και για όλα τα ξένα

αεροσκάφη που βρίσκονται στον ελληνικό εναέριο χώρο και έχουν συμβάν ή ατύχημα;

8. Τα ανωτέρω αναφερόμενα δεδομένα επιτρέπουν σε αεροπορικές εταιρείες να χρησιμοποιούν αρνητικά την χώρα μας και να φέρνουν αεροσκάφη που δεν θα μπορούσαν, έτσι και αλλιώς, να χρησιμοποιηθούν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, διότι γνωρίζουν ότι στην Ελλάδα λόγω ελλείψεων ασκούνται πλημμελείς έλεγχοι;
9. Ποιές είναι οι ελλείψεις που επιτρέπουν αυτή την πρακτική;
10. Αληθεύει ότι από τους 249 υπαλλήλους που τέθηκαν στο καθεστώς της διαθεσιμότητας το 2013 το 98% προερχόταν από το μεταφερόμενο προσωπικό των πρώην Ο.Α;
11. Αληθεύει ότι η διαθεσιμότητα των υπαλλήλων αυτών δημιούργησε αξεπέραστα προβλήματα στην Υ.Π.Α;
12. Αληθεύουν οι καταγγελίες ότι οι άνθρωποι αυτοί απομακρύνθηκαν γιατί διαπιστώθηκε ότι κάποια από τα ιδιωτικά αεροσκάφη δεν έκαναν όλους τους υποχρεωτικούς ελέγχους με βάση τις εντολές του κατασκευαστή;
13. Αληθεύουν οι καταγγελίες ότι οι άνθρωποι αυτοί απομακρύνθηκαν γιατί διαπιστώθηκε ότι παρατηρήθηκε πως, προσωπικό που χρησιμοποιούταν σε θέση ευθύνης σε μία ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, εργαζόταν ταυτόχρονα σε αντίστοιχες θέσεις σε άλλες εταιρείες. Επιπροσθέτως, το ίδιο προσωπικό κάλυπτε παράλληλα, σε πολλές περιπτώσεις μέσα στην ίδια εταιρεία, και διαφορετικές θέσεις ευθύνης. Με συνέπεια να υποβαθμίζεται η ικανότητα των εν λόγω ατόμων, λόγω φόρτου εργασίας, να παρακολουθούν και να διοικούν σωστά. Η κατάργηση αυτών των παράνομων συνηθειών φαίνεται ότι πείραξε τα κακώς κείμενα της αγοράς;
14. Αληθεύει ότι στην υπ' αρ. 5/2011 Απόφαση Συνεδρίασης του 5μελούς Υπηρεσιακού Συμβουλίου της ΥΠΑ, τεκμηριώνει ότι όλοι οι μηχανικοί είναι απαραίτητοι και πρέπει να παραμείνουν στην ΥΠΑ;
15. Αληθεύει ότι μετά την απομάκρυνση των μηχανικών, η συντήρηση των αεροσκαφών γίνεται πλέον μόνο στο εξωτερικό, με συμβόλαια σε ξένα επισκευαστικά κέντρα με αποτέλεσμα την αιμορραγία του ελληνικού κράτους με μια τεράστια δαπάνη;
16. Αληθεύει ότι Στην διεύθυνση εκπαίδευσης (ΣΠΟΑ), χρησιμοποιούνε ακόμα σαν εξεταστές τους μηχανικούς που έχουν βγάλει σε διαθεσιμότητα;
17. Αληθεύει ότι την ίδια στιγμή που η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας απομακρύνει το πιο εξειδικευμένο της προσωπικό, που το πλήρωνε με τον χαμηλότερο μισθό της ΥΠΑ, κάνει συμβάσεις με εξωτερικούς συνεργάτες, που τους αποζημιώνει με πολλές χιλιάδες ευρώ;

18. Αληθεύουν τα καταγγελλόμενα ότι Διευθυντικά στελέχη της ΥΓΠΑ έχουν πλαστά ή παραπονημένα πτυχία;
19. Σε ποιές ενέργειες και με ποιό χρονοδιάγραμμα προτίθεστε να προβείτε για την διερεύνηση των ανωτέρω αναφερομένων καταγγελιών και την τυχών απόδοση ευθυνών;
20. Τι προτίθεται να πράξετε και με ποιό χρονοδιάγραμμα για την άμεση αξιοποίηση των ατόμων που κατέχουν εξειδικευμένες γνώσεις και είναι απαραίτητοι σε νευραλγικούς τομείς της Δημόσιας Διοίκησης;
21. Τι προτίθεται να πράξετε, για να διασφαλίσετε την ασφάλεια των πτήσεων;
22. Θα αναλάβετε άμεση νομοθετική πρωτοβουλία για την βέλτιστη αξιοποίηση των ανθρωπίνων πόρων ή θα τους στείλετε σε διοικητικές υπηρεσίες άσχετες με το αντικείμενο τους, όπου ούτε η μέχρι στιγμής επένδυση εκπαίδευση τους από το Ελληνικό Κράτος θα αποδώσει, ούτε θα αξιοποιηθεί η συσσωρευμένη τεχνική και εξειδικευμένη γνώση τους;

Επιπρόσθετα ζητείται η κατάθεση στην Εθνική Αντιπροσωπεία όλων των εγγράφων που τεκμηριώνουν τις απαντήσεις σας στις ανωτέρω ερωτήσεις;

Αθήνα, 17/7/2014

Η Βουλευτής,

Μακρή Ραχήλ