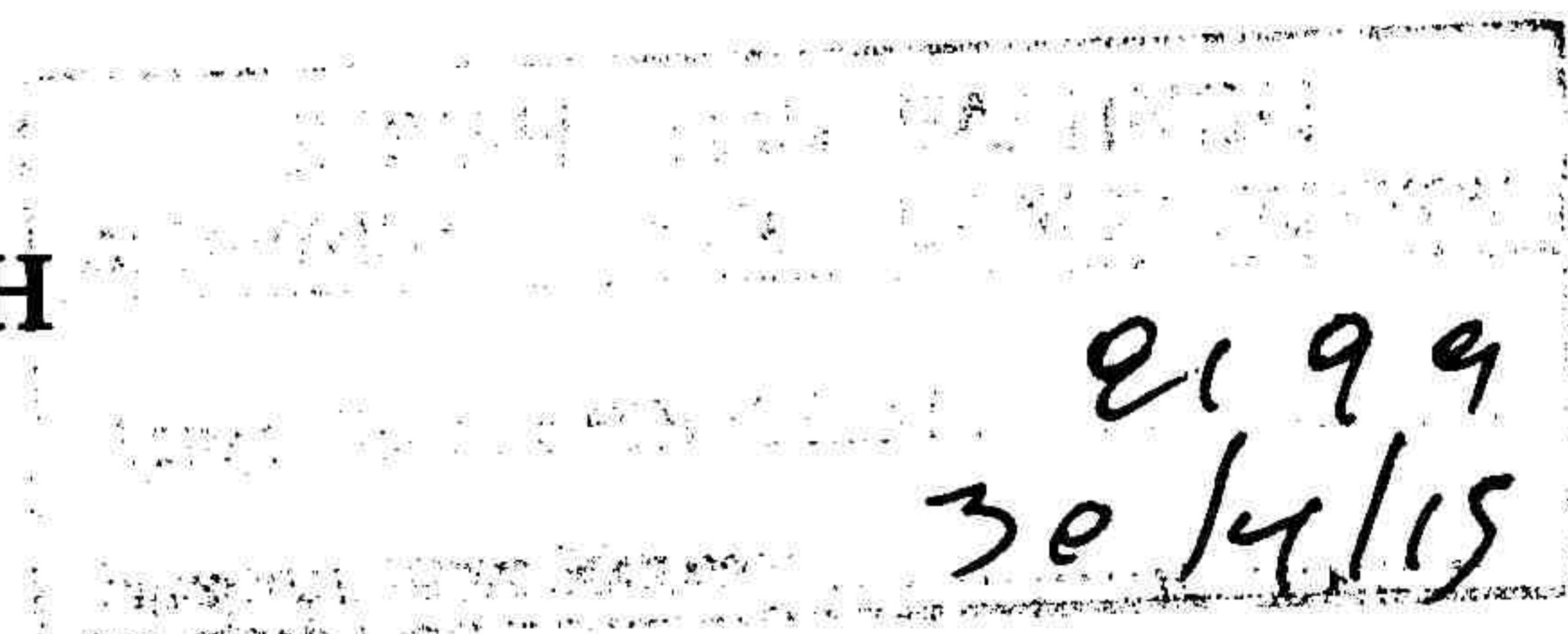




ΕΡΩΤΗΣΗ

ΦΩΤΙΟΣ ΓΡΑΙΚΟΣ

Βουλευτής Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΠΡΟΣ:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΘΕΜΑ: «Επείγουσα η ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του
συστήματος εναέριας κυκλοφορίας της χώρας»

Την οδυνηρή αλήθεια πως το σύστημα επιτήρησης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελληνικό Εναέριο Χώρο πάσχει και χρήζει άμεσης στήριξης και παρέμβασης εκ μέρους του Ελληνικού κράτους επιβεβαίωσαν τα στοιχεία που παρουσίασε η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (GATCA). Τα στοιχεία, επιπλέον, φέρνουν στο προσκήνιο το θέμα της ασφάλειας των πτήσεων, καθώς ραντάρ και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας λειτουργούν στο «κόκκινο» κατά τη θερινή περίοδο (Απρίλιο-Οκτώβριο), εξαντλώντας τα όρια αντοχής τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε η Ένωση, το 2002 το σύστημα εναέριας κυκλοφορίας της χώρας μας εξυπηρέτησε 411.000 πτήσεις με 707 άτομα προσωπικό, ενώ το 2014 678.000 πτήσεις (+65%) με 550 ελεγκτές (-22%). Κατά συνέπεια, το 2002 κάθε ελεγκτής εξυπηρέτησε 581 πτήσεις, ενώ το 2014 διαχειρίστηκε 1.232 πτήσεις (+112%). Οι ελεγκτές προειδοποιούν για «μποτιλιάρισμα» πάνω από την Ελλάδα και καθυστερήσεις το φετινό καλοκαίρι, καθώς από τη μια πλευρά η αεροπορική κίνηση αναμένεται και πάλι αυξημένη σε σχέση με πέρυσι,

Γραμματεία Κοινοβουλευτικής Ομάδας | Τηλ. 210 3707963 - 60, Φαξ : 210 3707958



ενώ την ίδια στιγμή οι διαθέσιμοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα είναι 8% λιγότεροι από πέρυσι (λόγω αποχωρήσεων για λόγους συνταξιοδότησης οι οποίοι δεν αναπληρώνονται).

Σύμφωνα με την διεθνή πρακτική, τα συστήματα εναέριας κυκλοφορίας (ραντάρ κυρίως) υφίστανται συνεχείς αναβαθμίσεις και τελικά αντικαθίστανται κάθε 12 χρόνια. Το βασικό ραντάρ του ελληνικού συστήματος που εξυπηρετεί ολόκληρο τον ελληνικό χώρο, λειτουργεί, ήδη, 16 χρόνια (εγκαταστάθηκε το 1999) και αναβαθμίστηκε μόλις μια φορά (2008). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, για λόγους ασφαλείας, οι ελεγκτές να βάζουν στην «ουρά» τα αεροπλάνα σε απόσταση 10 ναυτικών μιλίων το ένα από το άλλο, ενώ τα σύγχρονα συστήματα έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν τις διπλάσιες πτήσεις αφού μπορούν να τοποθετούν τα αεροσκάφη στη μισή απόσταση μεταξύ τους (5 ναυτικά μίλια). Σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, η κάθε χώρα έχει υποχρέωση να διαθέτει τα τέλη διαδρομής μόνο για επενδύσεις στην Εναέρια Κυκλοφορία (μηχανήματα - συστήματα επιτήρησης και ασφαλείας), σχεδιασμό εναερίου χώρου, εκπαίδευση και μισθοδοσία προσωπικού. Τα χρήματα αυτά έχουν τη μορφή ανταποδοτικών τελών και επιστρέφονται από το Eurocontrol, μόνο εφόσον δηλωθούν ως δαπάνες για συγκεκριμένες επενδύσεις. Κατά συνέπεια, εκ των προαναφερομένων καθίσταται σαφές ότι η αγορά ή εγκατάσταση νέου εξοπλισμού και η πρόσληψη νέων ελεγκτών δεν έχουν δημοσιονομικό κόστος ,παρά ταύτα οι αρμόδιες υπηρεσίες αδρανούν.

Ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και η αύξηση του έμψυχου δυναμικού διασφαλίζει ακόμη περισσότερο την ασφαλεία των πτήσεων, επιπλέον δε μπορεί να διπλασιάσει άμεσα τον



αριθμό των πτήσεων οι οποίες δύνανται να διέρχονται από τον ελληνικό εναέριο χώρο, δημιουργώντας νέες προοπτικές ανάπτυξης στον ελληνικό τουρισμό.

Ερωτάται ο αρμόδιος υπουργός:

- 1) Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί ώστε να αναβαθμιστούν πλήρως ή να αντικατασταθούν όπου κριθεί αναγκαίο τα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ραντάρ και λοιπός τεχνολογικός εξοπλισμός);
- 2) Ποιο ποσοστό εκ των τελών διαδρομής εναέριας κυκλοφορίας τα οποία οφείλουν να έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα, διατίθενται σε επενδύσεις σχετικές με την εναέρια κυκλοφορία σύμφωνα με τις επιταγές των Ευρωπαϊκών Κανονισμών;
- 3) Πρόκειται να καλυφθούν άμεσα οι ελλείψεις προσωπικού στον τομέα ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας ώστε να λειτουργεί απρόσκοπτα στο 100% των δυνατοτήτων της η συγκεκριμένη υπηρεσία;

Αθήνα, 30/04/2015

Ο ερωτών Βουλευτής

Φώτιος Γραικός

Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης

ΛΑΪΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ - ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ