

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α΄ ΑΘΗΝΩΝ

2 Φεβρουαρίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή.

Θέμα: «Ανάγκη ανασύστασης Αεροπορικών Αρχών Αεροδρομίων»

Ενόψει της προσεχούς κοινοβουλευτικής συζήτησης για την η κρατική ενίσχυση της AEGEAN, της διαφαινόμενης κυβερνητικής απόφασης αναστολής καταβολής οφειλομένων της Fraport προς το Δημόσιο, της έλευσης του τρίτου κύματος της πανδημίας και των μεταλλάξεων του κορονοϊού, καθώς και της κατάργησης των Αεροπορικών Αρχών στα αεροδρόμια με τον πρόσφατο νόμο 4757/2020, ανακύπτουν πολλά και σοβαρά ζητήματα, τα οποία έχει εδώ και μήνες εκθέσει ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών.

Κατά τον Σύλλογο «απογυμνώνεται το κράτος από τα όργανα κρατικού ελέγχου στα αεροδρόμια με την κατάργηση, ώστε οι χρηματοδοτούμενοι από το κράτος να δρουν ανεξέλεγκτα με τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου. Αφού οι ίδιοι κρατικοδίαιτοι ιδιώτες φρόντισαν να εξαλείψουν τον κρατικό έλεγχο από τα αεροδρόμια, προσέρχονται στο κράτος να πάρουν χρήματα. Και το σημερινό κράτος τους τα δίνει όλα, εις βάρος της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.»

Προς επίρρωση των ισχυρισμών τους, μεταξύ άλλων οι Αερολιμενικοί ανέφεραν ότι «η απότομη και ταχύτατη εξάπλωση της μετάδοσης του κορωνοϊού σε όλο τον κόσμο έπληξε κυρίως την γενεσιουργό αιτία αυτής της μετάδοσης που δεν είναι άλλη από τις αερομεταφορές, με αποτέλεσμα να μείνουν πίσω σοβαρές αναπτυξιακές επενδύσεις στο χώρο αλλά και μέγιστες θεσμικές αλλαγές στη χώρα... από την μια πλευρά **επιβραδύνονται αναπτυξιακές παρεμβάσεις** σε υποδομές όπως τα αεροδρόμια ή σε αεροπορικό στόλο αερομεταφορέων και από την άλλη **έχει μείνει πίσω** η οργάνωση και λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας στη χώρα μας.

Η θεσμοθέτηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας περιλήφθηκε στον Ν.4427/2016 και εντάσσεται στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης της ΥΠΑ, η οποία κατέστη απαραίτητη, από τη στιγμή που άλλαξε άρδην στη χώρα μας ο χάρτης των αερομεταφορών... **Οι αλλαγές αυτές δεν ήρθαν από τη μία μέρα στην άλλη, αλλά εντάθηκαν από τη στιγμή που πέρασε στην ιδιωτική πρωτοβουλία όχι μόνο η αερομεταφορά του επιβατικού κοινού, αλλά και η εκμετάλλευση των υποδομών**, δηλαδή των αεροδρομίων της χώρας, τα μεγαλύτερα εκ των οποίων δεν λειτουργούν πλέον υπό δημόσια διαχείριση, αλλά είτε υπό τη μορφή ΣΔΙΤ (Ελ. Βενιζέλος), είτε υπό το καθεστώς συμβάσεων παραχώρησης της εκμετάλλευσής τους σε ιδιώτες φορείς διαχείρισης.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δεν προέρχεται από παρθενογένεση, αντίθετα, διαχειρίζεται αντικείμενα που ήδη διαχειρίζεται η ΥΠΑ, κανονιστικής, ρυθμιστικής και εποπτικής φύσεως... όπως πιστοποίηση αεροδρομίων, αδειοδότηση εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης και αεροπορικών εταιρειών, εποπτεία εφαρμογής της αεροπορικής νομοθεσίας και των κανονισμών ασφάλειας στα αεροδρόμια της χώρας, επιβολή προστίμων για παραβάσεις, ελέγχους πλοϊμότητας, έκδοση πτυχίων και αδειών, εποπτεία ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, τήρηση της νομοθεσίας περί δικαιωμάτων των επιβατών, εποπτεία εφαρμογής υγειονομικών και περιβαλλοντικών κανονισμών και διατάξεων, εποπτεία του αεραθλητισμού, εποπτεία συμβάσεων μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Φορέα, διερεύνηση συμβάντων και πολλά άλλα, τα οποία όλα αποσκοπούν στην θωράκιση της ασφάλειας των πτήσεων και στην παράλληλη βιώσιμη ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Τα υπόλοιπα, επιχειρησιακής – λειτουργικής φύσεως αντικείμενα, όπως η παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, η λειτουργία αεροναυτιλιακών βοηθημάτων, η λειτουργία μη παραχωρημένων αεροδρομίων με φορέα διαχείρισης

το δημόσιο, παραμένουν στην νέα, αναδιαρθρωμένη ΥΠΑ, η οποία επίσης υπόκειται, όπως και οι ιδιώτες δραστηριοποιούμενοι στον αεροπορικό χώρο, στην κανονιστική και εποπτική αρμοδιότητα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο μετασχηματισμός του χάρτη των αερομεταφορών από έναν τομέα παλαιότερα αμιγώς κρατικό, σε έναν τομέα ανοιχτό στην ιδιωτική πρωτοβουλία προϋποθέτει την ύπαρξη μίας κραταιάς ρυθμιστικής και εποπτικής αρχής, που να εξισορροπεί τα συχνά αντιτιθέμενα συμφέροντα των διάφορων φορέων που δραστηριοποιούνται, όπως συμβαίνει στην κατ' εξοχήν φιλελεύθερη οικονομία του πλανήτη, αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, όπου η αντίστοιχη κρατική υπηρεσία (FAA & TSA) παίζει καταλυτικό ρόλο στο αεροπορικό γίγνεσθαι.

Στρέφοντας το βλέμμα μας στα μικρά μεγέθη της Ελλάδας, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το νησιωτικό χαρακτήρα και το γεωγραφικό ανάγλυφο της χώρας, τα οποία κατατάσσουν τη μικρή χώρα μας σε μια από τις χώρες της Ευρώπης με τα περισσότερα αεροδρόμια λόγω της δυσκολίας διασύνδεσης των διαφόρων περιοχών της πατρίδας μας. **Η Ελλάδα έχει πολυάριθμα νησιωτικά αεροδρόμια, πολλά εκ των οποίων κατ' εξοχήν κοινωνικού και όχι εμπορικού χαρακτήρα, κυρίως αυτά των μικρότερων και όχι τόσο τουριστικών νησιών. Είτε παραχωρημένα σε ιδιώτες φορείς διαχείρισης, είτε όχι, τα αεροδρόμια αυτά παίζουν καθοριστικό ρόλο στην πληθυσμιακή συνοχή και στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας, βασική δε προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία τους αποτελεί η θεσμική και πραγματική θωράκιση της ασφάλειας των πτήσεων, την οποία θα κληθεί να εξασφαλίσει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.**

Ειδικά σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσής τους σε ιδιώτη, τότε το «μάτι» του κράτους είναι απαραίτητο, ώστε να διασφαλίζεται ότι η αεροπορική δραστηριότητα σε αυτά διεξάγεται με σεβασμό τόσο στις αρχές της αποδοτικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης, όσο και της ασφάλειας των πτήσεων.

Μάλιστα, η πανδημία του κορονοϊού ήρθε να μας θυμίσει πως τα καθήκοντα, οι υποχρεώσεις και οι εποπτικές αρμοδιότητες της κανονιστικής και εποπτικής αρχής αποτελούν μια δυναμική κατάσταση που θα πρέπει να προσαρμόζεται ταχύτατα στις συνεχείς εξελίξεις. Στην έναρξη της κρίσης του κορονοϊού, δημιουργήθηκε συνωστισμός επαγγελματιών ομάδων στους αερολιμένες, ματαιώσεις πτήσεων και εξαγριωμένοι επιβάτες στα γραφεία της Αεροπορικής Αρχής και του Αερολιμενικού Ελέγχου, επιβάτες που δήλωναν ότι μπορεί να είναι πιθανά κρούσματα κοροναϊού, επιβάτες που ρωτούσαν πότε γίνεται απολύμανση αεροσκάφους, φορείς επίγειας εξυπηρέτησης που δεν εφάρμοζαν το μέτρο του μειωμένου κατά το ήμισυ αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο πίστας για τη μεταφορά επιβατών από το αεροσκάφος στον αεροσταθμό, Φορείς Επίγειας Εξυπηρέτησης που δεν παραλάμβαναν σωστά τα συμπληρωμένα Έντυπα Δημοσίας Υγείας Εντοπισμού Επιβατών από αφικνούμενους επιβάτες εξωτερικού, επιβάτες στους οποίους δεν εφαρμόζονταν τα περιοριστικά μέτρα αεροπορικών μετακινήσεων, εταιρείες που δεν παρείχαν τις προβλεπόμενες μάσκες και τα γάντια μιας χρήσης στο προσωπικό τους που συναλλάσσονταν με το κοινό, φαινόμενα πλημμελούς καθαριότητας και αεριισμού των χώρων αντί εντατικοποίησης κ.λ.π.

Η πανδημία, λοιπόν έδειξε, για άλλη μια φορά, πόσο απαραίτητη είναι η κρατική παρουσία και ο έλεγχος στους αερολιμένες αλλά και πόσα ακόμα θα χρειαστούν να γίνουν μελλοντικά ως προς τους ελέγχους.

Ήδη στην αεροπορική αγορά συζητείται η ευρεία χρήση του υγειονομικού διαβατηρίου που σήμερα χρησιμοποιείται σε χώρες με ενδημικές ασθένειες αλλά και για δυνατότητες για μαζικά τεστ, υγειονομικούς ελέγχους, περιορισμένη και ελεγχόμενη κατανομή θέσεων επιβατών στα αεροσκάφη, ακόμα και απολύμανση αποσκευών σε αεροδρόμια, διαδικασίες που θα πρέπει να οριστούν και να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή τους από τον αντίστοιχο κρατικό φορέα ελέγχου που δεν είναι άλλος από την σημερινή ΥΠΑ και αυριανή ΑΠΑ.

Παράλληλα, όπως έγινε μετά το τρομοκρατικό κτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη όπου επιβλήθηκαν παγκοσμίως μεγάλες αλλαγές στην αντιμετώπιση του τρομοκρατικού κινδύνου που οδήγησε στην υποχρεωτική πρόσβαση σε προσωπικά δεδομένα μέσω των ποινικών μητρώων, τώρα συζητιέται εάν θα προκύψει ανάγκη πρόσβασης και στα υγειονομικά προσωπικά δεδομένα για την πρόληψη και αντιμετώπιση πανδημίας.

Αντιλαμβάνεται ο καθένας, ότι όπως έγινε στην πρώτη περίπτωση όπου κρατικός φορέας, δηλαδή η ΥΠΑ σήμερα και αύριο η ΑΠΑ, μπορεί να έχει την πρόσβαση στα ποινικά μητρώα, αντίστοιχα κρατικός φορέας, δηλαδή η ΑΠΑ, θα κληθεί να χειριστεί και το ζήτημα πρόσβασης στα υγειονομικά προσωπικά δεδομένα, σε περίπτωση που εκτιμηθεί παγκοσμίως ότι πρέπει να αναληφθούν τέτοια μέτρα στα αεροδρόμια. Και αυτό θα απαιτηθεί επιπρόσθετα σε όλα τα υπόλοιπα γνωστά μέχρι σήμερα καθήκοντα της ΑΠΑ.

Αυτό όμως είναι ένα **έργο που δεν μπορεί να αναλάβει άλλος κρατικός φορέας**. Ωστόσο, με την από 14.03.2020 ΠΝΠ “Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης της ανάγκης περιορισμού της διασποράς του κορωνοϊού COVID-19” (Α’64), ως υπεύθυνοι μηχανισμού ελέγχου ορίζονται μόνο η ΕΛΑΣ, η Δημοτική Αστυνομία, το Λιμενικό και η Εθνική Αρχή Διαφάνειας.

Ωστόσο, η **ΕΛΑΣ, για παράδειγμα, δεν δύναται να παρέμβει σε ένα πολιτικό αλλοδαπό αεροσκάφος**, αφού σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ποινικού Κώδικα οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικράτειας που δεν συμπεριλαμβάνει αλλοδαπά αεροσκάφη και που είναι οι πιθανότεροι φορείς εισαγωγής κρουσμάτων κορωνοϊού στη χώρα μας.

Αντίθετα, οι αερολιμενικοί υπάλληλοι της πρώην Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και σημερινής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, βάση του Ν. 4427/16, είναι ανακριτικοί υπάλληλοι κατά την έννοια του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και ενεργούν εξέταση ή προανάκριση σύμφωνα με το άρθρο 159 του Αεροπορικού Κώδικα, δηλαδή του Ν. 1815/1988 και την παράγραφο 3 του άρθρου 24 του Ν. 4427/2016.

Σύμφωνα δε, με το άρθρο 153 του Αεροπορικού Κώδικα, η αερολιμενική αρχή διαπιστώνει την παράβαση των αερολιμενικών διατάξεων, προκειμένου να επιβληθεί πρόστιμο. Επιπλέον, η παράγραφος 2 του άρθρου 24 του Ν. 4427/2016 προβλέπει ότι ο αερολιμενικός των Αεροπορικών Αρχών του αερολιμένα είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο εφαρμογής των υγειονομικών κανονισμών και διατάξεων και την ειδοποίηση των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 24 του Ν. 4427/2016, **καθήκον του αερολιμενικού της Αεροπορικής Αρχής του αερολιμένα είναι «... ο έλεγχος τήρησης των διαδικασιών ασφαλείας του αερολιμένα σύμφωνα με το εγκεκριμένο από την ΥΠΑ: εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίου, σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης του αερολιμένα, σχέδια των αεροπορικών εταιρειών, των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και των λοιπών δραστηριοποιούμενων στον αερολιμένα».**

Υπόψη ότι στα εγκεκριμένα από την ΥΠΑ σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων υπάρχει ειδικό κεφάλαιο με τίτλο «Κίνδυνοι σε επιβάτες, σε αεροσκάφη και στον αερολιμένα από κρούσματα σοβαρών μεταδοτικών λοιμωδών νοσημάτων».

Αλλά και σύμφωνα με τη Διεθνή Νομοθεσία και το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης του Σικάγο που κυρώθηκε από το ελληνικό κράτος με το νόμο 211/1947, οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους έχουν το δικαίωμα, χωρίς καθυστέρηση, να ερευνήσουν αεροσκάφη άλλων χωρών, ενώ με το άρθρο 1 του Ν.4427/2016, αρμόδια για την εκτέλεση πάσης φύσεως επιθεωρήσεων και για την επιβολή κυρώσεων στο χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας είναι αποκλειστικά η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ). Τα ίδια προβλέπονται και από την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, αφού, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, προβλέπεται στο άρθρο CAT.GEN.MPA.135, ότι η άδεια εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης απαγορεύεται για όλους εκτός από το πλήρωμα και τα άτομα που προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθώς και τον εκπρόσωπο της αρμόδιας αρχής ή την αρχή επιθεώρησης, αν αυτό απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 11 της Αερολιμενικής Διάταξης 1 (Απόφαση Αριθμ. ΥΠΑ/Δ3/52598/7561/18-12-1995, ΦΕΚ /Β/30/19-01-1996) και τα άρθρα 19 και 20 της Αερολιμενικής Διάταξης 2 (Απόφαση Αριθμ. ΥΠΑ/Δ3/Β/13904/5349/2017, ΦΕΚ 2488/Β/19-7-2017), υπεύθυνοι εφαρμογής των αερολιμενικών διατάξεων, ανεξαρτήτως του Φορέα Διαχείρισης αερολιμένα είναι οι αερολιμενικοί των αερολιμένων και σύμφωνα με αυτές «Οι απασχολούμενοι σε Αερολιμένα, οι επιβάτες, οι επισκεπτόμενοι και οι διερχόμενοι από αυτόν οφείλουν να

εκτελούν και να υπακούουν στις εντολές που αφορούν στην εκτέλεση των καθηκόντων, των Αερολιμενικών οργάνων ...» (παράγραφο 4.3 Αερολιμενικής Διάταξης 1 και παράγραφο 5.17 και 5.19 Αερολιμενικής Διάταξης 2).

Η θωράκιση της ασφάλειας των πτήσεων και των επιβατών δεν είναι εύκολη υπόθεση, όταν η εποπτεία και η παραγωγή των σχετικών κανονισμών δεν έχουν βρει τη σκέπη τους σε μια αρμόδια υπηρεσία επαρκώς στελεχωμένη, μηχανοργανωμένη, η οποία να στηρίζεται σε στελέχη τόσο σε κεντρικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, με αμφίδρομη μεταξύ τους διαδραστική σχέση, όπου η καθημερινή αεροδρομιακή εμπειρία και ο κεντρικός συντονισμός, θα βρίσκονται μεταξύ τους σε αρμονική σχέση αλληλεπίδρασης και συνεργασίας.

Κι επειδή τελευταία η πανδημία του κορονοϊού ήρθε να μας θυμίσει με τον πιο σκληρό τρόπο την αναγκαιότητα ύπαρξης ενός οργανωμένου κράτους ως εγγυητή της δημόσιας υγείας, της ευημερίας, της οικονομικής βιωσιμότητας και εντέλει της ίδιας της κοινωνικής συνοχής, ελπίζουμε, κατά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η Κυβέρνηση να μη φεΐδεται πόρων για τη δημιουργία μιας εύρωστης εποπτικής και κανονιστικής αρχής της ΑΠΑ στον χώρο των αερομεταφορών, που να εγγυάται, μέσα από τη δράση της, τη βιώσιμη ανάπτυξή τους.»

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

Πώς και πότε θα ενεργήσετε ώστε προς εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος να ανασυσταθούν άμεσα και στο ίδιο προσεχές νομοσχέδιο έγκρισης των κρατικών ενισχύσεων οι Αεροπορικές Αρχές Αεροδρομίων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας;

Η ερωτώσα Βουλευτής

#

Αγγελική Αδαμοπούλου
Βουλευτής Α΄ Αθηνών, Μέρα25