



<https://www.metaforespess.gr>

Οι προτάσεις του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών για την λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας

2019/06/10 09:26 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Τις προτάσεις τους για την λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας παρέθεσε ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών.

Όπως επισημαίνει ο Σύλλογος, σκοπός της ΑΠΑ είναι η ρύθμιση και η εποπτεία των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων και η εφαρμογή της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών σχετικών συμβάσεων, υπογραμμίζοντας ότι καταδικάζουν κάθε είδους παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να υποβαθμίσουν το έργο της.

Η ανακοίνωση του Συλλόγου Αερολιμενικών

Η έναρξη λειτουργίας της νεοσύστατης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση για τη χώρα μας, καθώς πλέον, δημιουργείται, για πρώτη φορά, διακριτός φορέας με κανονιστική αρμοδιότητα επί των αερομεταφορών, αρμόδιος για την εποπτεία των παρόχων αερομεταφορικών υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ΥΠΑ, όπως αυτή μετεξελίσσεται υπό το κράτος των νέων διατάξεων, ως φορέας παροχής υπηρεσιών.

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών, τα μέλη του οποίου πάντα διέθεταν, μεταξύ άλλων, καθήκοντα κανονιστικής και εποπτικής φύσεως, νομοτελειακά οδηγήθηκαν στην συντριπτική πλειονότητά τους, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία,

μαζί με υπαλλήλους και άλλων κλάδων καλούμαστε να την υπηρετήσουμε στα πρώτα της βήματα.

Για το λόγο αυτό καταδικάζουμε κάθε είδους παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να υποβαθμίσουν το έργο της, στερώντας την από πόρους, των οποίων η επάρκεια κρίνεται σε τελική ανάλυση καταλυτική, για ένα υγιές ξεκίνημα και αφορά την ασφάλεια της αεροπορικής κίνησης.

Σκοπός της Α.Π.Α. είναι η ρύθμιση και η εποπτεία των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων και η εφαρμογή της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών σχετικών συμβάσεων.

Ωστόσο, παρ' όλο τον κρίσιμο εποπτικό και κανονιστικό ρόλο της στην ασφάλεια των αερομεταφορών και των πτήσεων, στην Ελλάδα δεν έχει λειτουργήσει ακόμα, λόγω μιας αναχρονιστικής υποκουλτούρας που αφορά την διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η οποία δεν συνάδει με την ευρωπαϊκή πολιτική και τη γενικότερη διεθνή πρακτική. Οι Ευρωπαίοι έχουν αντιληφθεί, εδώ και δεκαετίες, την συνεχώς αυξανόμενη γιγάντωση των δραστηριοτήτων της πολιτικής αεροπορίας και τη σημασία της εποπτείας της.

Στην Ελλάδα δυστυχώς, μόνο τα τελευταία χρόνια έγινε αντιληπτό και μέσω των ενεργειών του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του αρμόδιου Υπουργού Μεταφορών, θέσπισε με τον Ν.4427/2016 την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), με στόχο την θεσμική κατοχύρωση της παραγωγής κατάλληλων κανονιστικών πράξεων και της εποπτείας των αερομεταφορών, προκειμένου να τίθενται και εφαρμόζονται κανόνες κατά τη διεξαγωγή του αεροπορικού έργου, τη στιγμή μάλιστα που στην εκτέλεσή του, σε σημαντικό πλέον βαθμό, έχει υπεισέλθει η ιδιωτική πρωτοβουλία.

Η ευρύτητα των αντικειμένων και η πολυπλοκότητά τους, σε συνδυασμό με την ιδιαιτερότητα της αεροπορικής δραστηριότητας υπό το πρίσμα της αδιάλειπτης και απρόσκοπτης κατοχύρωσης της ασφάλειας των πτήσεων, του φυσικού περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής, είναι οι παράμετροι που καταδεικνύουν την ανάγκη για την υλοποίηση των διατάξεων που αφορούν τη νέα αυτή υπηρεσία.

Και ενώ σαν κράτος, όλοι θα έπρεπε να πανηγυρίζουμε για αυτή την τόσο σημαντική εξέλιξη που όφειλε να είχε συμβεί πριν δεκαετίες, ενώ η λειτουργία της ΑΠΑ είναι προ των πυλών, προκαλεί εντύπωση και έκπληξη η πρόσφατη ανακοίνωση που εξέδωσε η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας για τη νεοσύστατη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) που πρώτη φορά θεσμοθετήθηκε τον Οκτώβριο του 2016.

Και ενώ δεν είχε αναφερθεί καμία επιφύλαξη από το 2016, δηλαδή εδώ και τρία

χρόνια, έρχεται αυτές τις μέρες, προεκλογικά, να αναφερθούν σε «...πρόχειρο και στρεβλό μοντέλο...» και σε μείωση της χρηματοδότησης της ΑΠΑ από τα τέλη υπέρπτωσης πριν καν αυτή ξεκινήσει την αυτοτελή λειτουργία της, τη στιγμή μάλιστα που το ποσοστό των τελών υπέρπτωσης που εκχωρείται στην ΑΠΑ, δεν θίγει κανένα εργασιακό δικαίωμα, ούτε μειώνει τις δυνατότητες της ΥΠΑ για χρηματοδότηση, αφού στο ύψος του εσόδου συμβάλλουν καθοριστικά τα κόστη που δηλώνονται και οι επενδύσεις που γίνονται.

Δηλαδή, ξαφνικά τον Ιούνιο του 2019, δεν μας αρέσει αυτό που γνωρίζουμε από το 2016 με βάση το Ν.4427/2016.

Αυτό λοιπόν που κατά τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας αναφέρεται ως «...πρόχειρο και στρεβλό μοντέλο...», όχι μόνο έχει εγκριθεί από τους κατ' εξοχή αρμόδιους, την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), αλλά έχει εισπράξει και εύσημα από αυτούς και η υλοποίησή του αναβαθμίζει την εικόνα της χώρας διεθνώς, εναρμονίζοντάς την με την ευρωπαϊκή πρακτική και τα διεθνή πρότυπα.

Και έρχεται μια ειδικότητα εργαζομένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που είναι εντελώς αναρμόδιοι, να αναφέρονται στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, όταν οι δραστηριότητές τους δεν είναι ούτε κανονιστικές, ούτε εποπτικές και περιορίζονται αυστηρά σε υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και δεν έχουν κανένα λόγο στην κρατική κανονιστική και εποπτική αρχή.

Σε αυτή θα μπορούσαν να αναφερθούν μόνο οι ειδικοί, που πιστοποιούν, ελέγχουν και επιθεωρούν τις εγκαταστάσεις της πολιτικής αεροπορίας, όπως είναι ο επιστημονικός κλάδος του Αερολιμενικού Ελέγχου, οι επιστήμονες Μηχανικοί, Οικονομικοί και Νομικοί της Αρχής, οι αρμόδιοι επιθεωρητές ασφάλειας πτήσεων, όπου εκτός των προαναφερθέντων ειδικοτήτων, σε αυτές συμμετέχουν και Χειριστές και Μηχανικοί Αεροσκαφών, Ηλεκτρονικοί.λ.π.

Ας ασχοληθεί λοιπόν ο καθένας στα του οίκου του, ας μη συγχέουν ρόλους και ας γίνει στην πράξη κατανοητό το αυτονόητο ευρωπαϊκό κεκτημένο, ότι η ΑΠΑ και η ΥΠΑ αποτελούν δύο διαχωρισμένες υπηρεσίες, η εποπτική αρχή και ο φορέας παροχής υπηρεσιών.

Επίσης ας γίνει κατανοητό ότι το ποσοστό των τελών για τη χρηματοδότηση της νέας υπηρεσίας βασίζεται σε τεκμηριωμένη οικονομοτεχνική μελέτη που λαμβάνει υπόψη ότι για την ολοκληρωμένη στελέχωση και λειτουργία της ΑΠΑ και των Αεροπορικών της Αρχών στα αεροδρόμια, απαιτείται πρόσθετο επιστημονικό προσωπικό, εξοπλισμός που εντάσσεται στο ελεγκτικό-επιθεωρητικό-προανακριτικό-εκπαιδευτικό έργο της, εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις σε όλα τα αεροπορικά πεδία, λογισμικό και συστήματα καταγραφής δεδομένων σε απευθείας σύνδεση με όλα τα

ελληνικά αεροδρόμια αλλά και με Ευρωπαϊκές Βάσεις Δεδομένων, συνεργασία και επαφές με άλλες αντίστοιχες ευρωπαϊκές αρχές και ασφαλώς απαιτούνται αντίστοιχες σχετικές εγκαταστάσεις κεντρικά και περιφερειακά στα αεροδρόμια.

Αναρωτιόμαστε λοιπόν, η πρόταση για μείωση της χρηματοδότησης της ΑΠΑ από αναρμόδιους, ποιον τελικά εξυπηρετεί και τι είδους εποπτεία έχουν στο μυαλό τους όσοι, αν και κατ' αρχήν δηλώνουν υπερασπιστές του διαχωρισμού των εποπτικών από τα αντικείμενα λειτουργίας, σπεύδουν να αιτηθούν μείωση των εσόδων της νεοσύστατης αυτοτελούς εποπτικής υπηρεσίας, η οποία καλείται να εποπτεύσει και τους ...ίδιους...

Μήπως τελικά αποδέχονται την ΑΠΑ διότι αυτή, έτσι και αλλιώς, επιβάλλεται από Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς αλλά στοχεύουν στον περιορισμό των δυνατοτήτων ελέγχου τους;

Σε αυτή τη χώρα, όταν γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια σε μια αναμφισβήτητα, από όλους, θετική κατεύθυνση, ας μην σπεύδουν κάποιοι και μάλιστα αναρμόδιοι, να βάζουν εμπόδια στην ανάπτυξη, στην πρόοδο και στην ασφάλεια των αερομεταφορών.