

Προς απεργιακές κινητοποιήσεις ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της ΥΠΑ, αντιδρά στο νομοσχέδιο της ΑΠΑ

2020/09/03 00:40 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Προς απεργιακές κινητοποιήσεις προσανατολίζεται ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της ΥΠΑ, ο οποίος εκφράζει ενστάσεις σε αρκετές διατάξεις του, υπό διαβούλευση, νομοσχεδίου της ΑΠΑ.

Ο Σύλλογος ζητά συνάντηση με την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών και προώθηση αλλαγών στο σχέδιο νόμου.

Η ανακοίνωση του ΠΣΑΥΠΑ

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της ΥΠΑ (ΠΣΑΥΠΑ) έχει κατ' επανάληψη επισημάνει, με σειρά έγγραφων ενημερώσεων και εμπεριστατωμένων αναλύσεων προς το Υπουργείο, την αναγκαιότητα όχι μόνο της ύπαρξης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ρητά θεσπίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο, αλλά και της επαρκούς στελέχωσης αυτής, προκειμένου να επιτελεί πραγματικά και επί της ουσίας το εποπτικό και κανονιστικό της έργο.

Από το νομοθέτημα που πρόσφατα είδαμε ανηρτημένο στη διαβούλευση για την υπό ίδρυση ΑΠΑ (τροποποίηση του Ν.4427/2016) διαφαίνεται ότι ουδεμία εκ των προτάσεών μας ελήφθη υπόψη κατά τη σύνταξή του. Χαρακτηριστικά και προς αποφυγή επαναλήψεων αναφέρουμε τα εξής σημεία:

Στην Ελλάδα υπάρχουν 41 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και 3 αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί στην επόμενη πενταετία, τα οποία απαιτείται να εποπτεύονται σύμφωνα με τα Διεθνή και Εθνικά πρότυπα.

Σε αυτά προστίθεται η απαίτηση παρακολούθησης / αδειοδότησης αεροπορικών εταιρειών, αεροπορικών σχολών, εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης, διαχειριστών αεροδρομίων, φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών κλπ. Όλα αυτά συνολικά απαρτίζουν ένα ογκώδες εποπτικό και κανονιστικό αντικείμενο, το οποίο σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικά οι μόλις 172 υπάλληλοι της ΑΠΑ που προβλέπονται στο σχέδιο νόμου.

Η ύπαρξη και δράση αεροπορικής αρχής προβλέπεται τόσο στο νόμο περί κυρώσεως της Σύμβασης για το Διεθνές Αερολιμένα των Σπάτων, όσο και στις δύο συμβάσεις παραχώρησης με τη Fraport (παράγραφος 5 του άρθρου 229 Ν. 4389/2016) αλλά και στη Σύμβαση του Ηρακλείου (παράγραφος 3.1.103B Σύμβασης Ηρακλείου που κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του Ν. 4612/2019).

Είναι δυνατόν οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης να δέχονται την ύπαρξη και δραστηριοποίηση κρατικού εποπτικού μηχανισμού στους αερολιμένες που διαχειρίζονται και μάλιστα με δωρεάν παραχώρηση χώρου και εξόδων λειτουργίας και η κυβέρνηση να μην τους θεσμοθετεί;

Πώς είναι δυνατόν να μην εκπληρωθεί η συμβατική υποχρέωση του Κράτους έναντι του Επενδυτή αλλά κυρίως έναντι του ελληνικού λαού και του ξένου επιβάτη για τη διασφάλιση της ασφάλειάς του, της προστασίας του και των δικαιωμάτων του;

Σε αυτές τις Συμβάσεις, η Κρατική Αεροπορική Αρχή ορίζεται ως η μονάδα της ΥΠΑ (μετέπειτα ΑΠΑ) που είναι εγκατεστημένη στο Αεροδρόμιο και ασκεί εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου του αερολιμενικού ελέγχου και της συστηματικής διενέργειας επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων και του αεροδρομίου. Επιθεωρήσεις με επισκέψεις στα αεροδρόμια μια φορά κάθε δύο ή τρία ή τέσσερα χρόνια είναι ένα μέτρο τυπικής διαχείρισης και όχι ουσιαστικού εποπτικού έργου.

Το γεωγραφικό ανάγλυφο της Ελλάδος και ο νησιωτικός της χαρακτήρας απαιτεί το «μάτι» του κράτους, δηλαδή μία αμιγώς κρατική υπηρεσία, να υπάρχει επιτόπου, στην πλειονότητα των αεροδρομίων της χώρας.

Δεν είναι δυνατόν να ισχυρισθεί κάποιος με σοβαρότητα ότι ένα εποπτικό σώμα επιθεωρητικής φύσεως με μία υποστηρικτική αυτού κεντρική υπηρεσία θα μπορεί να εποπτεύει αποτελεσματικά τα προαναφερόμενα αεροδρόμια – ελικοδρόμια – υδατοδρόμια – πεδία προσγείωσης, εγκατεσπαρμένα σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια και σε πολυάριθμα νησιά ανά πάσα ώρα και στιγμή που τυχόν θαχρειαστεί, ακόμα κι όταν θα παρουσιαστεί (που είναι σίγουρο ότι θα γίνει αυτό) κάποια επείγουσα κατάσταση.

Πώς θα διαφυλάττεται η εφαρμογή των Αερολιμενικών Διατάξεων στον αερολιμένα και τα δικαιώματα επιβατών, πώς θα εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις που αφορούν στην εποπτεία διευκολύνσεων διαδικασιών ελευθεροκοινωνίας (συνοριακών, διαβατηριακών και τελωνειακών, υγειονομικών ελέγχων) σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και την αεροπορική κοινότητα, πώς και πότε θα διενεργείται προανάκριση, ποιος θα συνδράμει την Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (ΕΔΑΑΠ), αν συμβεί ατύχημα;

Αυτά και τόσα άλλα τα γνωρίζουν καλά πολλές χώρες της ΕΕ, οι οποίες, αν και δεν έχουν καν το νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδος, έχουν θεσπίσει περιφερειακές εποπτικές μονάδες των αντίστοιχων υπηρεσιών εντός των αερολιμένων.

Το γνωρίζει ακόμη το Λιμενικό που σε κάθε λιμάνι διαθέτει μεγάλο αριθμό Λιμενικών (7600 σύνολο σε 130 λιμάνια).

Το γνωρίζει η Τροχαία που αριθμεί χιλιάδες τροχονόμους σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας μας και επιλαμβάνεται της οδικής ασφάλειας και της εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Το γνωρίζουν Ανεξάρτητες Αρχές Ελέγχων όπως η Αρχή Διαφάνειας που διαθέτει έξι περιφερειακά γραφεία για κάθε Διεύθυνσή της (Διεύθυνση Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης).

Το γνωρίζει ο Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων που διαθέτει 13 Περιφερειακές Διευθύνσεις σε όλη την Ελλάδα που προστίθενται στις υπόλοιπες 5 Κεντρικές Διευθύνσεις των Αθηνών.

Είναι δυνατόν να μην το γνωρίζει η ΑΠΑ, τη στιγμή που ο χρόνος απόκρισής της κατά την εποπτεία ενός τόσο δυναμικού και ευαίσθητου συστήματος όπως οι αερομεταφορές, οφείλει να είναι ελάχιστος;

Για τους ακριτικούς αερολιμένες που έχουν παραχωρηθεί (Μυτιλήνη, Ρόδος, Κως, Σάμος), θεωρείται άραγε η αεροπορική αρχή περιττή, σε μια περίοδο που, όπως όλοι γνωρίζουν, η Τουρκική προκλητικότητα κορυφώνεται;

Δικαιολογείται άραγε να προσδοκούμε ότι ο ιδιώτης φορέας διαχείρισης (Φραπορτ), χωρίς τη συνδρομή και εποπτεία του κράτους όχι μόνο σε κεντρικό, αλλά και σε τοπικό επίπεδο, θα ανταποκριθεί σε τυχόν έκτακτες καταστάσεις που μπορεί να ανακύψουν σε σχέση με τα εθνικά θέματα, δεδομένης της κρισιμότητας των συγκεκριμένων υποδομών;

Εξασφαλίζονται οι λειτουργικές εγγυήσεις του προσωπικού της ΑΠΑ, όταν ο Διοικητής της θα έχει την αρμοδιότητα να εισηγείται για θέματα που άπτονται της βαθμολογικής και υπηρεσιακής του εξέλιξης, ως επίσης του μισθολογικού του καθεστώτος;

Θα υπάρχει εντέλει απόκλιση από τους γενικούς κανόνες του Δημοσιοϋπαλληλικού Κώδικα που διέπει το υπηρεσιακό καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων και σε ποιο βαθμό;

Για ποιο λόγο στη διάταξη περί της αυτοδίκαιης επαναφοράς στην ΥΠΑ των κατανεμηθέντων στην ΑΠΑ υπαλλήλων δεν γίνεται μνεία σε αντίστοιχη μεταφορά των οργανικών τους θέσεων, δεδομένου ότι στο ΠΔ 85/2018, που μέχρι σήμερα δεν έχει καταργηθεί, οι θέσεις τους είναι μόλις τριάντα;

Με βάση όλα τα παραπάνω, ζητούμε από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να ικανοποιήσει τα παρακάτω αιτήματά μας, πολλά εκ των οποίων έχουμε κατ' επανάληψη διατυπώσει, και συγκεκριμένα:

-Να θεσμοθετηθούν περιφερειακές μονάδες της ΑΠΑ τουλάχιστον στους αερολιμένες όπου υπηρετούν σήμερα αερολιμενικοί υπάλληλοι (ΔΑΑ, παραχωρημένους και κρατικούς) με αριθμό υπαλλήλων ικανό να επιτελέσει ουσιαστικό εποπτικό έργο, που να προέρχεται από τον κλάδο των Αερολιμενικών, αφού είναι ο μόνος κλάδος της ΥΠΑ, που ανέκαθεν είχε τέτοιας φύσεως καθήκοντα και η ένταξή του στην ΑΠΑ είναι η φυσική του συνέχεια.

-Να αυξηθούν οι οργανικές θέσεις της ΑΠΑ σε τουλάχιστον τριακόσιες (300), ώστε να ενισχυθεί η ΑΠΑ όχι μόνο σε περιφερειακό, αλλά και σε κεντρικό επίπεδο.

-Να δημιουργηθεί αυτοτελής μονάδα εκπαίδευσης – πιστοποίησης προσωπικού ΑΠΑ και λοιπών εκπαιδευτικών φορέων στον τομέα των αερομεταφορών (όπως άλλωστε συμβαίνει στην EASA και σε άλλες Ευρωπαϊκές ΑΠΑ – Γαλλίας, Αγγλίας, Ιταλίας κ.λ.π.) και όχι ως μέρος ενός τμήματος «Ανθρώπινου Δυναμικού».

-Να διευρυνθούν οι οργανικές μονάδες που αφορούν: α) στην εποπτεία αεροδρομίων και των δραστηριοποιούμενων σε αυτά φορέων όπως φορείς επίγειας εξυπηρέτησης (safety) και β) στην εποπτεία θεμάτων προστασίας από έκνομες ενέργειες με περισσότερες οργανικές μονάδες (τουλάχιστον τμήματα), ώστε να διαχειρίζονται

επαρκώς τα σχετικά αντικείμενα, όπως έχει ήδη λάβει υπόψη της η επιτροπή σύνταξης για άλλες Διευθύνσεις όπως η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων.

-Να περιοριστούν ή έστω να εξειδικευθούν οι παρεμβάσεις του Διοικητή της ΑΠΑ στην υπηρεσιακή και μισθολογική εξέλιξη των υπαλλήλων της, με στόχο τη θωράκιση των λειτουργικών τους εγγυήσεων.

Εφόσον η κυβέρνηση επιμένει στην επαναφορά των ήδη κατανεμηθέντων στην ΑΠΑ υπαλλήλων στην ΥΠΑ, να θεσμοθετηθεί, εκτός από την αυτοδίκαιη επαναφορά των υπαλλήλων, και η αυτοδίκαιη επαναφορά στην ΥΠΑ των οργανικών τους θέσεων, για λόγους ασφάλειας δικαίου.

Για το λόγο αυτό ζητούμε επείγοντως άμεση συνάντηση του ΔΣ με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και άμεση προώθηση αλλαγών στο σχέδιο νόμου.

Σε αντίθετη περίπτωση, θα αναγκαστούμε στο επόμενο διάστημα να καταφύγουμε σε κάθε νόμιμο μέσο που διαθέτουμε, μεταξύ άλλων και στην προκήρυξη απεργίας, προκειμένου να προστατεύσουμε όχι μόνο τα εργασιακά συμφέροντα των μελών μας, αλλά κυρίως το γενικότερο δημόσιο συμφέρον αφού η σημερινή εικόνα του νομοσχεδίου γεννά πολύ μεγάλη ανησυχία για την ασφάλεια των αερομεταφορών, των επιβατών και των αεροδρομίων με απρόβλεπτες συνέπειες για την οικονομία και τον τουρισμό της χώρας αλλά και με τεράστιες ευθύνες αν ήθελε συμβεί το απευκταίο...