

Γιώργος Σαουνάτσος, Διοικητής ΥΠΑ: Σε εξέλιξη επενδύσεις 210 εκατ. ευρώ στην αεροναυτιλία, νέος διαγωνισμός για 96 ελεγκτές

2024/05/20 07:32 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στις ενέργειες για την αναβάθμιση των υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρεται, σε συνέντευξή του στο metaforespress.gr, ο νέος Διοικητής, κ. Γιώργος Σαουνάτσος.

Ο κ. Σαουνάτσος υπογραμμίζει ότι βρίσκονται σε εξέλιξη πάνω **από 12 προγράμματα, προϋπολογισμού 210 εκατ. ευρώ**, που σχετίζονται με τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού αεροναυτιλίας.

Παράλληλα, προαναγγέλλει την προκήρυξη ενός **νέου διαγωνισμού για 96 Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας** που σχεδιάζεται, για πρώτη φορά, με τη συνεργασία του EUROCONTROL.

Σχετικά με την πιστοποίηση των αεροδρομίων, αρμοδιότητας ΥΠΑ, επισημαίνει ότι έχουν ήδη ξεκινήσει οι επιθεωρήσεις πιστοποίησης σε αρκετά αεροδρόμια και τα προγράμματα αναβάθμισης προϋπολογισμού 110 εκατ. ευρώ.

Για το προσωπικό της Υπηρεσίας τονίζει ότι οι διάυλοι επικοινωνίας είναι ανοιχτοί με όλους τους εργαζομένους και τους συλλόγους, ώστε να εγκαθιδρυθεί μια έντιμη σχέση βασισμένη στην εμπιστοσύνη.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Αναλάβετε το «τιμόνι» της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στα μέσα Μαρτίου 2024. Ποια είναι η εικόνα που εσείς έχετε σχηματίσει για την Υπηρεσία;

-Η Υπηρεσία έχει να διαχειριστεί κρίσιμα και πολυεπίπεδα θέματα, ενώ κάποια από αυτά έχουν οξυνθεί στο πέρασμα του χρόνου. Υπάρχει όμως ένα έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό, που μαζί με το μεράκι και το φιλότιμο που διαθέτει είναι σύμμαχοι στην προσπάθεια αντιμετώπισης αυτών των θεμάτων.

Μετά την ολοκλήρωση του τελευταίου διαγωνισμού του ΑΣΕΠ, εντάσσουμε στο δυναμικό μας, μεταξύ άλλων, 30 νέους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, 9 AFISO, και 7 ηλεκτρονικούς/ATSEP.

Προκειμένου όμως να αναπληρώσουμε το χαμένο έδαφος σε Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΚ), συναντηθήκαμε στις 4 Απριλίου με το ΑΣΕΠ, και ετοιμάζουμε ένα νέο διαγωνισμό για 96 Ελεγκτές ΕΚ

Από την άλλη όμως, εχθρός μας είναι ο χρόνος και οι μακρόσυρτες γραφειοκρατικές διαδικασίες κυρίως δημοσιονομικού χαρακτήρα. Αυτές αποτελούν τροχοπέδη για έναν επιχειρησιακό οργανισμό, όπως η ΥΠΑ, ο οποίος πρέπει να ανταποκρίνεται έγκαιρα στις επιχειρησιακές του ανάγκες.

Για να τα καταφέρουμε, απαιτείται συλλογική δουλεία, πνεύμα ομαδικότητας και εμπιστοσύνη. Και αυτήν την κουλτούρα χτίζουμε από την πρώτη ημέρα που περάσαμε το κατώφλι της Υπηρεσίας.

-Ποιες είναι οι προτεραιότητες που θέτετε για την ΥΠΑ;

-Θα εστιάσω στο πρώτο πακέτο προτεραιοτήτων, το οποίο έχει τέσσερα βασικά θέματα τα οποία πρέπει να διαχειριστούμε ταυτόχρονα: τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων αεροναυτιλίας, που περιλαμβάνει και την προμήθεια καινούργιου εξοπλισμού επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), την αριθμητική επάρκεια καλά εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού σε κρίσιμες ειδικότητες, την κανονιστική συμμόρφωση και πιστοποίηση των αεροδρομίων μας, καθώς και την οριστικοποίηση της δομής και του οργανογράμματος της Υπηρεσίας. Αυτά άπτονται της εύρυθμης και ασφαλούς λειτουργίας του Οργανισμού και είναι ύψιστης σημασίας.

-Αναφέρατε τη λέξη ασφάλεια. Ανησυχείτε για το επίπεδο της παρεχόμενης αεροπορικής ασφάλειας, σε σχέση και με τις αναφορές που έχουν γίνει κατά καιρούς στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών;

-Προτείνω να μείνουμε μακριά από τέτοιου είδους συνειρμούς γιατί δεν εξυπηρετούν σε κάτι. Στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας σκεφτόμαστε με κουλτούρα και όρους ασφάλειας και όχι με όρους δυστυχήματος.



αεροπορική ασφάλεια όμως δεν είναι κάτι που με το γύρισμα ενός διακόπτη το ενεργοποιείς και μετά το ξεχνάς. Η ασφάλεια στο χώρο των αερομεταφορών είναι αδιαπραγμάτευτα πρώτη προτεραιότητα. Είναι ένας «προορισμός» μέσα από μια συνεχή και αδιάκοπη προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κινδύνου και συνεχούς βελτίωσης. Και στο ταξίδι προς αυτόν τον προορισμό είμαστε όλοι συνεπιβάτες.

Γιατί όσο οι άνθρωποι κατασκευάζουν και λειτουργούν συστήματα και μηχανές, και όσο λαμβάνουν τις αποφάσεις, τότε ο κίνδυνος πάντα θα ελλοχεύει. Ευθύνη λοιπόν όλων μας είναι να αναγνωρίζουμε έγκαιρα και να ελαχιστοποιούμε τους κινδύνους.

-Και πως επιτυγχάνεται αυτό στην ΥΠΑ;

-Επιτυγχάνεται μέσα από τρεις βασικές παραμέτρους που συμπεριλαμβάνονται και στο πρώτο πακέτο προτεραιοτήτων που σας περιέγραψα νωρίτερα, δηλαδή την επάρκεια του προσωπικού ποσοτικά, αλλά και ποιοτικά, τη συνεχή συμμόρφωση με τους κανονισμούς μέσα από την ορθή εφαρμογή ολοκληρωμένων επιχειρησιακών διαδικασιών, καθώς και την υιοθέτηση σύγχρονων και αξιόπιστων συστημάτων που δύνανται να ελαχιστοποιούν την πιθανότητα ανθρώπινου λάθους.

Από την πρώτη στιγμή οι δίαυλοι επικοινωνίας είναι ανοιχτοί με όλους τους εργαζομένους και τους συλλόγους. Ακούμε, συζητάμε και ανταλλάζουμε επιχειρήματα, ώστε να χτίσουμε μια έντιμη σχέση βασισμένη στην εμπιστοσύνη

Άνθρωποι, διαδικασίες και συστήματα σε πλήρη συνέργεια, ώστε η διαχείριση του κινδύνου να είναι αποτελεσματική. Ταυτόχρονα όμως, στην αρχιτεκτονική των υποδομών μας υπάρχει και ένα δίκτυο με πολλαπλές δικλίδες ασφαλείας και πρωτόκολλα, τόσο από πλευράς συστημάτων όσο και διαδικασιών.

Όταν ένα σύστημα δυσλειτουργεί, υπάρχουν εφεδρικά συστήματα αλληλοκάλυψης καθώς και οι σχετικές διαδικασίες για τη συνέχιση των επιχειρησιακών λειτουργιών με ασφάλεια.

Σε κάποια κρίσιμα συστήματα μάλιστα όπως τα RADAR, πέραν της πολλαπλής κάλυψης του εναερίου χώρου από δικά μας συστήματα, έχουμε συνεργασίες και με γειτονικές χώρες για να πετύχουμε όπου είναι δυνατόν πολλαπλές εφεδρείες στην κάλυψη.

-Γίνεται όμως λόγος για την παλαιότητα των συστημάτων αεροναυτιλίας. Ποια είναι η πραγματικότητα;

-Κανένας δε θα ισχυριζόταν ότι βρισκόμαστε εκεί που πραγματικά θα επιθυμούσαμε να είμαστε. Τα τεχνικά πρότυπα και οι προδιαγραφές στο χώρο μας εξελίσσονται με ιδιαίτερα γρήγορους ρυθμούς.



Για

παράδειγμα το κεντρικό σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας **ολοκλήρωσε την αναβάθμισή του το 2018, χρήζει όμως εκ νέου αναβάθμισης του συστήματος DPS.**

Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν σε εξέλιξη πάνω από 12 προγράμματα προϋπολογισμού 210 εκατομμυρίων ευρώ που σχετίζονται με τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού αεροναυτιλίας και των διαδικασιών.

-Σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτά τα προγράμματα;

-Ενδεικτικά θα σας πω ότι από αυτά έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος ASMGCS στο αεροδρόμιο της Αθήνας, καθώς και η πρώτη φάση εκπόνησης και εφαρμογής διαδικασιών PBN της Τερματικής Περιοχής Αθηνών, **ενώ προχωρούμε τάχιστα και για την διακήρυξη του διαγωνισμού εκπόνησης διαδικασιών PBN και για τα υπόλοιπα αεροδρόμια.**

Υπάρχει σε εξέλιξη η προμήθεια και εγκατάσταση συνολικά 29 ραδιοβοηθημάτων σε αεροδρόμια και θέσεις οριοθέτησης αεροδιαδρόμων.

Επίσης είναι σε εξέλιξη η προμήθεια νέου συστήματος VCRS για τις ανάγκες των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής, ενώ ακολουθεί και για τα άλλα 19 αεροδρόμιά μας.

Ταυτόχρονα, ακολουθώντας το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, βρισκόμαστε σε

φάση αντικατάστασης των συστημάτων RADAR. Επίκειται επίσης η κατακύρωση των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού και η υπογραφή Σύμβασης για την προμήθεια συστημάτων VOICE/DATALINK ATIS και VOLMET. Αυτά αποτελούν ένα μέρος του ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού του εκσυγχρονισμού των συστημάτων αεροναυτιλίας.

-Υπάρχουν καθυστερήσεις στην υλοποίηση αυτών των προγραμμάτων;

-Οι καθυστερήσεις που υπάρχουν προκύπτουν από την άσκηση ένδικων μέσων από τις εταιρίες που συμμετέχουν στους ανοιχτούς διαγωνισμούς, καθότι η μία προσφεύγει ενάντια της άλλης ή ενάντια διαδικαστικών θεμάτων. Δυστυχώς αυτές οι νομικές διαδικασίες καθυστερούν τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων μας σημαντικά.

-Σε ό,τι αφορά τα υπάρχοντα συστήματα αεροναυτιλίας, υπάρχουν προβλήματα που δυσχεραίνουν τη λειτουργία τους;

-Στον κόσμο της υψηλής και σύνθετης τεχνολογίας πάντα θα υπάρχουν απρόοπτα και τεχνικά θέματα. Όσο βέβαια ένα σύστημα παλαιώνει, τόσο αυξάνεται και η πιθανότητα δυσλειτουργίας του. Οι ηλεκτρονικοί και οι τεχνικοί μας όμως υπερβαίνουν εαυτόν για να διατηρούν τα συστήματα επιχειρησιακά και ασφαλή σε όλη την επικράτεια.

Εδώ, στην Κεντρική Υπηρεσία στο Ελληνικό, αν επισκεφτεί κανείς το Κέντρο Ηλεκτρονικών Εφαρμογών και Μείζονος Συντήρησης θα καταλάβει τι εννοώ. Ωστόσο, **δεν υπάρχει ένα μαγικό ραβδί για την υλοποίηση «εν μία νυκτί» ενός τόσο μεγάλου προγράμματος εκσυγχρονισμού** όπως αυτού που μερικώς ανέφερα προηγουμένως.

Αυτό που υπάρχει όμως είναι πολλή, συστηματική, και μεθοδική δουλειά, καθώς και η προσπάθεια να διασφαλίζουμε τη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών και την επισκευή εξαρτημάτων το συντομότερο δυνατό.

-Γίνεται λόγος για έλλειψη προσωπικού σε κρίσιμες ειδικότητες όπως αυτή των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Μπορείτε να μας ενημερώσετε για τις τελευταίες εξελίξεις σε αυτό το θέμα;

-Μετά την ολοκλήρωση του τελευταίου διαγωνισμού του ΑΣΕΠ, εντάσσουμε στο δυναμικό μας, μεταξύ άλλων, 30 νέους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, 9 AFISO, και 7 ηλεκτρονικούς/ATSEP. Προκειμένου όμως να αναπληρώσουμε το χαμένο έδαφος σε Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΚ), συναντηθήκαμε στις 4 Απριλίου με το ΑΣΕΠ, και ετοιμάζουμε ένα νέο διαγωνισμό για 96 Ελεγκτές ΕΚ.

Για αυτόν το λόγο, είμαστε σε επαφή με το EUROCONTROL για την υιοθέτηση του βασικού συστήματος εισαγωγικών εξετάσεων του.

Έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος ASMGCS στο αεροδρόμιο της Αθήνας, καθώς και η πρώτη φάση εκπόνησης και εφαρμογής διαδικασιών PBN της Τερματικής Περιοχής Αθηνών, ενώ προχωρούμε τάχιστα και για την διακήρυξη του διαγωνισμού εκπόνησης διαδικασιών PBN και για τα υπόλοιπα αεροδρόμια

Σε στενή συνεργασία ΑΣΕΠ και ΥΠΑ, θέλουμε να επιτύχουμε αδιάβλητες και γρήγορες διαδικασίες επιλογής με σύγχρονα διεθνή πρότυπα. Η στρατηγική μας είναι να διασφαλίσουμε μια επαρκή ετήσια ροή νεοεισερχομένων Ελεγκτών ΕΚ, καθότι αρκετοί από τους υπάρχοντες αφυπηρετούν στα επόμενα χρόνια.

Ταυτόχρονα, σταχυολογούμε και εξορθολογίζουμε τις απαιτήσεις σε προσωπικό, δεδομένου ότι η Υπηρεσία έχει ένα υψηλό ηλικιακό μέσο όρο και οφείλουμε να έχουμε ένα πλάνο ομαλής διαδοχής και μεταφοράς τεχνογνωσίας σε κρίσιμες ειδικότητες.

-Σχετικά με τα αεροδρόμια της ΥΠΑ, σε ποιο στάδιο βρίσκεται η πιστοποίηση τους;

-Η πιστοποίηση προχωράει σε στενή συνεργασία με την ΑΠΑ, και οφείλω να εξάρω τη συνεργασία και τη στήριξη της Αρχής σε αυτήν την απαιτητική διαδικασία για τα 10 αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της EASA.

Η ΥΠΑ έχει υποβάλει αίτηση για την πιστοποίηση αυτών με τα διαθέσιμα υποστηρικτικά στοιχεία προς αξιολόγηση, και έχουν ήδη εκκινήσει οι επιθεωρήσεις πιστοποίησης **στα αεροδρόμια της Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Σητείας, Χίου και της Καρπάθου.**



Πριν

από το τέλος του χρόνου θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το πρόγραμμα πιστοποίησης των σχετικών αεροδρομίων. Να σημειώσω όμως και τα εξίσου σημαντικά προγράμματα αναβάθμισης των αεροδρομίων μας προϋπολογισμού 110 εκατομμυρίων ευρώ.

Τα προγράμματα αυτά είναι είτε σε φάση εκτέλεσης είτε μελέτης. Οι εν λόγω εργασίες σε κάποια αεροδρόμια συνδέονται και με την πιστοποίησή τους, καθώς γίνονται παρεμβάσεις σε χώρους ελιγμών και στάθμευσης αεροσκαφών, φωτισμό εμποδίων, περιφράξεις ασφαλείας, κ.α..

-Σας δόθηκε η ευκαιρία αυτό το σύντομο διάστημα να γνωρίσετε και να μιλήσετε με εργαζόμενους και σωματεία της ΥΠΑ, και αν ναι ποια είναι η πρώτη σας εκτίμηση;

-Από την πρώτη στιγμή οι διάυλοι επικοινωνίας είναι ανοιχτοί με όλους τους εργαζομένους και τους συλλόγους. Ακούμε, συζητάμε και ανταλλάζουμε επιχειρήματα, ώστε να χτίσουμε μια έντιμη σχέση βασισμένη στην εμπιστοσύνη.

Υπάρχει κοινός τόπος σε πολλά θέματα. Να δούμε όμως πως μπορούν όλοι να δεσμευθούν απέναντι σε ένα νέο ήθος και ύφος. Η ΥΠΑ διαχρονικά έχει κάνει πολλά για τους εργαζομένους της, καθιστώντας τους ίσως από τους πιο προνομιούχους Δημόσιους Υπάλληλους. Ας δούμε τώρα τι μπορούμε να κάνουμε όλοι μαζί για αυτήν την Υπηρεσία σε αυτό το δύσκολο σταυροδρόμι της ιστορικής διαδρομής της.

-Και μια τελευταία ερώτηση. Πώς είναι η συνεργασία σας με τον νέο Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας;

-Ο κύριος Βαγενάς, αντιπρόεδρος της Πολεμικής Αεροπορίας ε.α., είναι ένας εξαιρετικός επαγγελματίας, άνθρωπος και γνώστης του αντικειμένου του. Δε θα μπορούσα να φανταστώ καλύτερη επιλογή. Η συνεργασία μας είναι υποδειγματική.

Το βιογραφικό του νέου διοικητή της ΥΠΑ

Ο κ. Γιώργος Σαουνάτσος γεννήθηκε το 1970 και κατάγεται από την Κρήτη. Είναι Αεροναυπηγός Μηχανικός και κάτοχος τριών μεταπτυχιακών τίτλων στους τομείς των Αερομεταφορών από το Παν/μιο Cranfield της Αγγλίας, MBA/Logistics από το Οικονομικό Παν/μιο Αθηνών, και Διοίκησης με εξειδίκευση στη Στρατηγική και τα Εταιρικά Χρηματοοικονομικά από το Παν/μιο Harvard των ΗΠΑ. Κατέχει επίσης Δίπλωμα Επαγγελματία Χειριστή Αεροσκαφών και Εκπαιδευτή από το 1990.

Έχει συμμετάσχει μέσα από διευθυντικές θέσεις στα σημαντικότερα αεροπορικά προγράμματα της δεκαετίας του 2000 παγκοσμίως, όπως αυτό της κατασκευής του μεγαλύτερου πολιτικού αεροσκάφους AIRBUS A380 στη Γαλλία, και της πρώτης φάσης ανάπτυξης του μεγαλύτερου αεροδρομίου του κόσμου, του Dubai World Central, πρόβλεψης 6 διαδρόμων και χωρητικότητας 120+ εκατομμύρια επιβατών.

Έχει διατελέσει Διευθυντής Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (ORAT) των δύο διεθνών αεροδρομίων της Κύπρου, καθώς και Εκτελεστικός Διευθύνων Σύμβουλος (CEO) σε μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες του Μπαχρέιν στο χώρο των αερομεταφορών δυναμικού 3.000 ατόμων.

Τα τελευταία 8 χρόνια ηγήθηκε της εκπόνησης νέων πρωτοποριακών κανονιστικών προτύπων σε θέματα επίγειων λειτουργιών αεροδρομίων ως ειδικός Σύμβουλος Επιχειρησιακής Υποστήριξης του ICAO διαπιστευμένος στη Γενική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Σαουδικής Αραβίας.

Ο κ. Σαουνάτσος έχει δημοσιεύσει πολλά άρθρα στον διεθνή αεροπορικό τύπο. Είναι παντρεμένος και πατέρας δύο παιδιών.