
Οι θέσεις του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών για τις καθυστερήσεις πτήσεων

2019/08/13 11:19 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Τις θέσεις του για τις καθυστερήσεις των πτήσεων που παρατηρούνται σε ελληνικά αεροδρόμια εξέφρασε ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών.

Ο Σύλλογος τάσσεται υπέρ ενός σαφούς διαχωρισμού του ρυθμιστικού και εποπτικού φορέα από τον φορέα παροχής υπηρεσιών, ώστε να μην υπάρχει το στοιχείο των συγκρουόμενων συμφερόντων και ανεξαρτησίας, ώστε να εφαρμόζονται, όπως υποστηρίζει, απαρέγκλιτα οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί σε όλο το φάσμα των αερομεταφορών και να λειτουργεί η Υπηρεσία άμεσα, με διαύγεια και ευελιξία, σύμφωνα με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Τέλος, επισημαίνει ότι η νέα κυβέρνηση θα αναγνωρίσει την άμεση ανάγκη λειτουργίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ, ώστε η Ελλάδα να συμπλεύσει στις ακολουθούμενες καλές πρακτικές με την πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών.

Η ανακοίνωση του Συλλόγου

Πολλά γράφτηκαν το τελευταίο διάστημα για ένα ομολογουμένως μεγάλο πρόβλημα στο χώρο των αερομεταφορών με πολύ σοβαρές επιπτώσεις στον τουρισμό και στην εθνική οικονομία, όπως είναι οι καθυστερήσεις των πτήσεων.

Στα δημοσιεύματα αυτά προέκυψε βροχή αλληλοκατηγοριών και απόδοσης ευθυνών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

Ο Σύλλογος των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, πέρα από τις αναφορές του σε αριθμητική ανεπάρκεια προσωπικού τους και σε ανανέωση υλικοτεχνικού εξοπλισμού, θεωρεί ότι ευθύνες υπάρχουν ως προς το θεσμικό πλαίσιο της χώρας, ζητά την αυστηρή και απαρέγκλιτη εφαρμογή των ευρωπαϊκών και διεθνών κανονισμών, επιρρίπτουν ευθύνες στον Φορέα Διαχείρισης του Αεροδρομίου για λανθασμένη εκτίμηση χωρητικότητας αεροδρομίου, προβληματική διαχείριση και ελλιπή αριθμό θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και ανεπαρκές σύστημα φωτισμού διαδρόμων-τροχοδρόμων καθώς και κακοτεχνίες σε έργα, επιρρίπτουν, επίσης, ευθύνες στους Φορείς Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών (Ground Handlers) για έλλειψη προσωπικού και εκπαιδευτικής επάρκειας του κ.λ.π.

Αυτό δηλαδή που επισημαίνουν οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας είναι ότι η Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας και η Χωρητικότητα των Αεροδρομίων δεν είναι μόνο η Εναέρια Κυκλοφορία αλλά και η επίγεια κυκλοφορία, η στάθμευση αεροσκαφών, οι υποδομές του αερολιμένα ακολουθώντας το μοντέλο προσέγγισης της εισαγωγικής περίπτωσης 5 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 317/2019 που αναφέρεται σε υπηρεσίες «gate to gate».

Εκείνο όμως που δεν αναφέρεται είναι ποιος θα επιληφθεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όλα αυτά τα προβλήματα που οι ίδιοι επισημαίνουν, με τι μέσα και με ποιο προσωπικό.

Φορείς Λειτουργίας Αερολιμένων, για το πρόβλημα των καθυστερήσεων, επιρρίπτουν ευθύνες ευθέως μόνο στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, τους οποίους κατηγορούν για σκόπιμη μείωση της χωρητικότητας όπου σε κάποια δημοσιεύματα αναφέρεται ως σκοπός τους η άσκηση πίεσης για εξυπηρέτηση συντεχνιακών συμφερόντων, επικαλούμενοι, μάλιστα, στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), σύμφωνα με τα οποία, μεγάλα σύγχρονα αεροδρόμια της Ευρώπης, με τις μισές υποδομές του αεροδρομίου των Αθηνών, εξυπηρετούν πολλαπλάσιο αριθμό πτήσεων ανά ώρα και κάνουν λόγο για επιτακτική ανάγκη να δρομολογηθούν άμεσα βελτιωτικές δράσεις.

Στην ίδια άποψη ευθυγραμμίζονται και οι Αεροπορικές Εταιρείες, όπως η Aegean και η Ryanair. Στην περίπτωση όμως των Αεροπορικών εταιρειών, δεν γίνεται απλά λόγος για το πρόβλημα, αλλά και για τη λύση του, αφού αναφέρονται σε ευθύνες των πολιτικών αρχόντων επειδή διατηρούν τον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον ίδιο φορέα της Αρχής Ελέγχου τους, δηλαδή αναφέρονται στον διττό ρόλο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που είναι ταυτόχρονα ελεγκτής και ελεγχόμενος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει τελικά ελεγκτικός μηχανισμός σε αντίθεση με παραδείγματα της συντριπτικής πλειοψηφίας όλων των υπολοίπων ευρωπαϊκών χωρών.

Μάλιστα ο Περιφερειακός Αντιπρόεδρος Ευρώπης της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορέων (IATA) Rafael Schvartzman, επεσήμανε τις σημαντικές ελλείψεις και καθυστερήσεις της χώρας στον τομέα των αερομεταφορών, αναφερόμενος σε κενά στο ρυθμιστικό πλαίσιο και σε επιτυχημένα μοντέλα τουριστικών χωρών, όπως της Ισπανίας, όπου οι αρμόδιες ανεξάρτητες αρχές λειτουργούν πετυχαίνοντας πολύ υψηλότερες αποδόσεις στον τομέα των αερομεταφορών από την Ελλάδα.

Καταλήγοντας, ακόμα και αν ΟΛΕΣ οι καταγεγραμμένες και πολλές φορές αντικρουόμενες απόψεις φορέων επί των καθυστερήσεων των πτήσεων έχουν κάποιο έρεισμα, ποιος είναι στην Ελλάδα ο φορέας που θα τις εξετάσει, θα τις μελετήσει, θα λάβει τα αναγκαία και κατάλληλα κανονιστικά μέτρα, θα εποπτεύσει την εφαρμογή τους και θα επιβάλλει ακόμα και κυρώσεις, όπου αυτά παραβιάζονται;

Εφόσον οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας αμφισβητούν τον τρόπο υπολογισμού της χωρητικότητας των αεροδρομίων από τους Φορείς Διαχείρισης Αερολιμένων, που είναι η αρμόδια ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας να ελέγξει τον υπολογισμό της χωρητικότητας, να πάρει μέτρα για τη βελτίωσή της και να τα επιβάλλει;

Αν ο Φορέας Διαχείρισης του Αεροδρομίου, πραγματικά λειτουργεί προβληματικά, όπως ισχυρίζονται οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, διαθέτει ελλιπή αριθμό θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και ανεπαρκές σύστημα φωτισμού διαδρόμων-τροχοδρόμων και έχουν γίνει κακοτεχνίες σε έργα και παράλληλα ο Φορέας Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών (Ground Handlers) δεν διαθέτει το απαραίτητο προσωπικό με την κατάλληλη εκπαιδευτική επάρκεια, που είναι η αρμόδια ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας να το ελέγξει;

Αν υπάρχει σκοπιμότητα και συντεχνιακά συμφέροντα στη μείωση της χωρητικότητας του αεροδρομίου από τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και μειωμένο προσωπικό με ανεπαρκή μέσα, όπως αναφέρουν Φορείς Διαχείρισης Αερολιμένων και Αεροπορικές Εταιρείες, που είναι και πάλι η αρμόδια ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας να το ελέγξει, να ορίσει τον απαραίτητο εξοπλισμό και να διαπιστώσει ποιός είναι πραγματικά ο αριθμός του απαραίτητου πρόσθετου προσωπικού και σε ποια αεροδρόμια πρέπει να κατανεμηθεί;

Αυτά τα προβλήματα που έχουν λυθεί εδώ και πολλά χρόνια στις προηγμένες Ευρωπαϊκές χώρες με την δημιουργία των ανεξάρτητων Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, δυστυχώς εδώ στην Ελλάδα έπρεπε να επιβληθούν ως μνημονιακή υποχρέωση με το Ν. 4427/16 με την δημιουργία της ΑΠΑ που ακόμα, τρία χρόνια μετά, δεν έχει στελεχωθεί και εφαρμοστεί θεσμικά.

Και το χειρότερο, κάποιοι που θεωρητικά τουλάχιστον αναζητούν την κατάλληλη λύση και την εφαρμογή των Ευρωπαϊκών Κανονισμών, αποκαλούν τον νόμο αυτό

επαίσχυντο, όταν είναι ο νόμος που δημιουργεί την ΑΠΑ, που προβλέπεται σε όλους τους σχετικούς Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και που οι σχετικές μελέτες δείχνουν ότι ο διαχωρισμός της ΑΠΑ από τον φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ήταν μια επιτυχής πράξη για την αεροναυτιλία, όπου αυτή εφαρμόστηκε και οδήγησε σε οφέλη για αυτήν όπως:

- το αυξημένο επίπεδο ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, την αύξηση αποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τη μείωση των καθυστερήσεων των πτήσεων,
- το μειωμένο κόστος για τους αερομεταφορείς λόγω της αυξημένης αποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και
- τη βελτιωμένη συμμετοχή από αερομεταφορείς στην αεροναυτιλία.

Όλοι οι προηγούμενοι νόμοι της χώρας μας δεν περιέχουν αυτό το βασικό στοιχείο που η Ευρώπη ζητά:

- σαφή διαχωρισμό του ρυθμιστικού και εποπτικού φορέα από τον φορέα παροχής υπηρεσιών ώστε να μην υπάρχει το στοιχείο των συγκρουόμενων συμφερόντων,
- ανεξαρτησία ώστε να εφαρμόζονται απαρέγκλιτα οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί σε όλο το φάσμα των αερομεταφορών και να λειτουργεί η Υπηρεσία άμεσα, με διαύγεια και ευελιξία, σύμφωνα με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Είναι αυτονόητο ότι σε κανένα σοβαρό ευρωπαϊκό κράτος ο Υπουργός δεν συναντά τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας για να λύσει τα θέματα χωρητικότητας αεροδρομίων, όπως έγινε στη πατρίδα μας.

Υπάρχουν τα αρμόδια θεσμικά όργανα, όπως θα ήταν η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) αν είχε στελεχωθεί και λειτουργήσει στη χώρα μας, όπου θα μπορούσε κάθε εμπλεκόμενος φορέας να απευθυνθεί.

Εκείνο που μόνο υποχρεούται να πράξει ο κάθε Υπουργός Μεταφορών, είναι να δώσει κατευθύνσεις στην ΑΠΑ ως προς την πολιτική μεταφορών που ακολουθεί η κυβέρνηση της χώρας, ώστε η ΑΠΑ να είναι κατάλληλα εναρμονισμένη, που ωστόσο δεν μπορεί να παρεκκλίνει αυτήν της Ευρωπαϊκής.

Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από την όλο και περισσότερο ενεργή υπεισέλευση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λειτουργία και εκμετάλλευση των δομών των αερομεταφορών, η λειτουργία της εποπτεύουσας υπηρεσίας στον τομέα των αερομεταφορών προβάλλει όλο και πιο επιτακτική από ποτέ, με δεδομένη την αδήριτη ανάγκη θωράκισης της ασφάλειας των πτήσεων και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Υπό το πρίσμα αυτό, είμαστε σίγουροι ότι η νέα κυβέρνηση θα

αναγνωρίζει την άμεση ανάγκη λειτουργίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ, ώστε η Ελλάδα να συμπλεύσει στις ακολουθούμενες καλές πρακτικές με την πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών.