

## Εγκρίθηκε από τη Βουλή ο διορισμός της νέας διοίκησης της ΥΠΑ. Το video της συνεδρίασης

2020/01/14 08:58 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Εγκρίθηκαν - κατά πλειοψηφία - από την [Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας του Ελληνικού Κοινοβουλίου](#), οι προτεινόμενοι από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τις θέσεις του διοικητή και των υποδιοικητών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Γιώργος Δριτσάκος, Ζαφείρης Ταμπακίδης και Βασίλης Βρεττός.

Υπέρ των τριών προσώπων τάχθηκαν ΝΔ και Ελληνική Λύση, ενώ καταψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ.

Από την πλευρά τους, ΚΙΝΑΛ, ΚΚΕ και ΜεΡΑ25 δήλωσαν «παρών», διευκρινίζοντας ότι η ψήφος τους σχετίζεται με τις πολιτικές που καλούνται να εφαρμόσουν οι προτεινόμενοι και όχι με τα πρόσωπα.

Στους στόχους και στις προτεραιότητες της νέας διοίκησης της ΥΠΑ, σύμφωνα με τα όσα ειπώθηκαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της Επιτροπής, είναι:

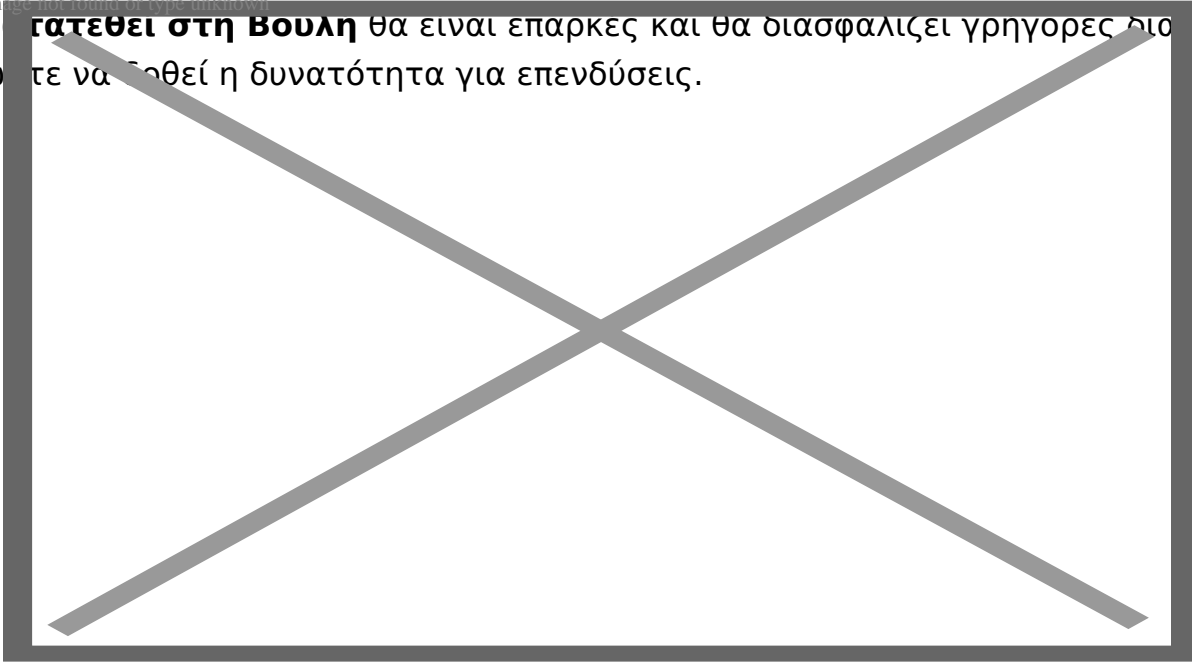
Η αναβάθμιση της ασφάλειας πτήσεων αέρος και εδάφους, η περαιτέρω ενίσχυση της κυβερνοασφάλειας με αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, η βελτίωση της επιχειρησιακής διαθεσιμότητας των υπαρχόντων μέσων της αεροναυτιλίας, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών, η ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων, η προστασία των δικαιωμάτων των πελατών και η συνεχής εκπαίδευση των υπαλλήλων.

Όπως τόνισαν οι προτεινόμενοι, η πολιτική αεροπορία είναι σημαντικότατος οικονομικός πυλώνας της χώρας και καθώς τα επόμενα 15 χρόνια η ανάπτυξη των αερομεταφορών αναμένεται να διπλασιαστεί, η Ελλάδα θα πρέπει να διατηρήσει υψηλά πρότυπα σε θέματα ασφάλειας και παροχών για να μην μείνει ουραγός στις εξελίξεις.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε, τόσο από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, όσο και από τη νέα ηγεσία της ΥΠΑ στην αξιοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων και των υδατοδρομίων.

Ο νέος διοικητής της ΥΠΑ, Γιώργος Δριτσάκος, έκανε λόγο για τεράστιο επιχειρηματικό ενδιαφέρον που υπάρχει για τα υδροπλάνα και τα υδατοδρόμια,

επισημαίνοντας ότι **το νομοθετικό πλαίσιο που ετοιμάζεται και σύντομα θα κριστεί στη Βουλή** θα είναι επαρκές και θα διασφαλίζει γρήγορες διαδικασίες, ώστε να υπάρξει η δυνατότητα για επενδύσεις.



Από την

πλευρά του, ο κ. Καραμανλής έδωσε **έμφαση στην αξιοποίηση των 23 κρατικών περιφερειακών αεροδρομίων** είτε με παραχώρηση είτε με ΣΔΙΤ, τονίζοντας ότι σε καμία περίπτωση δεν θα ιδιωτικοποιηθούν αεροδρόμια εθνικής σημασίας για τη χώρα.

«Θέλουμε να δημιουργήσουμε τα δεδομένα, ώστε είτε με μορφή ΣΔΙΤ, είτε με παραχώρηση, εκεί που έχει συμφέρον το δημόσιο, να μπει και ο ιδιωτικός τομέας.

Τώρα έχουμε δύο ειδών αεροδρόμια: τα δυτικά σύγχρονα αεροδρόμια και τα τριτοκοσμικά. Συμφωνώ ότι ορισμένα είναι εθνική επιταγή, πρέπει να είναι κάτω από τον κρατικό έλεγχο, να τα κρατήσουμε ακόμα και αν δεν έχουμε εμπορικό ενδιαφέρον, όπως για παράδειγμα το Καστελόριζο. Δεν είμαι υπέρ της αλόγιστης ιδιωτικοποίησης», τόνισε και πρόσθεσε ότι έχει γίνει ήδη η καταγραφή των προβλημάτων που υπάρχουν στα περιφερειακά αεροδρόμια που σε μερικές περιπτώσεις είναι απαράδεκτα και γρήγορα θα προχωρήσει η διαδικασία αναβάθμισής τους.

<https://www.facebook.com/kostaskaramanlis.gr/videos/2533709853565373/>

Αναφερόμενος στα υδατοδρόμια, ο κ. Καραμανλής επεσήμανε ότι «υποχρέωση του κράτους δεν είναι να αποφασίσει ή να διατάξει που θα γίνουν, όπως έκανε το προηγούμενο νομοσχέδιο.

«Εμείς έχουμε υποχρέωση να υλοποιήσουμε ένα απλό νομοθετικό πλαίσιο και οι συνθήκες στην αγορά και οι επιχειρηματίες που θα δραστηριοποιηθούν θα αποφασίσουν αν θα πετάξουν υδροπλάνα στα Δωδεκάνησα ή στο Ιόνιο», συμπλήρωσε.

## **Οι βασικές τοποθετήσεις του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**

Όπως ανέφερε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, η επιλογή των συγκεκριμένων προσώπων υπήρξε αποτέλεσμα μιας λεπτομερούς εξέτασης από Πενταμελή Επιτροπή, με μέλη από το ΑΣΕΠ, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, τον EASA (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας) και έναν Καθηγητή Πανεπιστημίου, ενώ, παράλληλα, υπογράμμισε πως οι συγκεκριμένοι υποψήφιοι συνδυάζουν την εμπειρία της Πολεμικής με την Πολιτική Αεροπορία, με στόχο «ένα πιο αποδοτικό διοικητικό σχήμα» για την ΥΠΑ.

Απευθυνόμενος στα μέλη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ο κ. Κώστας Καραμανλής, στο ξεκίνημα της ομιλίας του, έκανε εκτενή αναφορά σε σωρεία παραλείψεων της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, επισημαίνοντας πως «η θητεία του τοποθετημένου - από την προηγούμενη κυβέρνηση - Διοικητή στην ΥΠΑ είχε λήξει από τον Ιούνιο του 2018», όπως και ότι «πρακτικά, η ΥΠΑ εδώ και 4 χρόνια λειτουργεί χωρίς τους 2 απαραίτητους Υποδιοικητές, αφού, οι τοποθετημένοι από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ παραιτήθηκαν τον Νοέμβριο του 2015 κι από τότε η προηγούμενη κυβέρνηση ΔΕΝ τους αντικατέστησε».

Ενέργειες, από τις οποίες κινδύνευσε η Ελλάδα 2 φορές να υποβιβαστεί από τον EASA , τόσο για την καθυστέρηση υλοποίησης του Νομοθετικού Πλαισίου, όσο και για τις πρωτοφανείς καθυστερήσεις των πτήσεων τον περασμένο Αύγουστο.

Στη συνέχεια, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών αναφέρθηκε λεπτομερώς στις κινήσεις της νέας κυβέρνησης, τονίζοντας:

«Μια από τις πρώτες μας ενέργειες ως κυβέρνηση ήταν να έρθουμε σε άμεση επικοινωνία με τον EASA, προκειμένου να αντιστρέψουμε το αρνητικό κλίμα που είχε δημιουργηθεί και να επισπεύσουμε τη συγκρότηση της ΑΠΑ.

Επίσης, με το άρθρο 31 του Νόμου 4647/2019 τον περασμένο Δεκέμβριο, θεσμοθετήσαμε μια καινοτόμα πρόβλεψη. Οι μισθολογικές παροχές των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας συνδέονται πλέον με την απόδοση της αεροναυτιλίας για τη μείωση των καθυστερήσεων στα αεροδρόμια της χώρας.

Η συγκεκριμένη πρόβλεψη αποτελεί μια εξαιρετικά σημαντική και ριζοσπαστική μεταρρύθμιση, όχι μόνο για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά κι ευρύτερα για τον Δημόσιο Τομέα, μια που για πρώτη φορά θα δίνεται «bonus αποδοτικότητας» σε υπαλλήλους Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.

Και μάλιστα αυτό το bonus θα δίνεται από τα κονδύλια του EuroControl, και δεν θα υπάρχει δημοσιονομική επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Και τέλος, προχωρήσαμε στην επαναπροκήρυξη της “παγωμένης” από τον ΣΥΡΙΖΑ, διαδικασίας για την πλήρωση της θέσης του Διοικητή και των 2 Διοικητών της ΥΠΑ, αυστηροποιώντας μάλιστα τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούν οι υποψήφιοι. Συγκεκριμένα, προβλέφθηκε ότι οι υποψήφιοι θα έπρεπε να έχουν 5ετή τουλάχιστον εμπειρία στη διεύθυνση αεροπορικών συμβάντων και διαχείρισης κρίσεων».