

---

## **Δεκτό επί της αρχής από την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής το νομοσχέδιο για την ΑΠΑ**

---

2020/11/24 11:07 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

---

Δεκτό, κατά πλειοψηφία, επί της αρχής έγινε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, το νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».

Υπέρ τάχθηκαν μόνο οι βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, ενώ οι βουλευτές των ΣΥΡΙΖΑ, ΚΚΕ και ΜΕΡΑ25 δήλωσαν ότι καταψηφίζουν, με τα δύο τελευταία κόμματα να ζητούν την απόσυρσή του. ΚΙΝΑΛ και Ελληνική Λύση επιφυλάχθηκαν να τοποθετηθούν στην Ολομέλεια.

Όπως μετέδωσε το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής, σε σύντομη παρέμβασή του, χαρακτήρισε «απόλυτο ψεύδος» τις αιτιάσεις συνδικαλιστικών φορέων ότι δεν έγινε μαζί τους διάλογος για το νομοσχέδιο, τονίζοντας ότι και υπήρξαν και ήταν συνεχείς οι συναντήσεις με όλους τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

«Διάλογος έγινε, απλά δεν έγιναν δεκτά τα αιτήματα των συνδικαλιστών», σημείωσε ο κ. Καραμανλής, ενώ διαβεβαίωσε ότι κανένας εργαζόμενος δεν θα χάσει την θέση του και ούτε τίθεται θέμα απολύσεων ή προσλήψεων από τον ιδιωτικό τομέα.

«Εκεί που μπορούμε να κάνουμε βελτιώσεις, στο πλαίσιο της λογικής, θα τις κάνουμε. Όχι όμως να ακούγεται ότι τίθεται θέμα ασφάλειας των πτήσεων, γιατί δεν ανταποκρίνεται καθόλου στην πραγματικότητα», κατέληξε ο κ. Καραμανλής και επιφυλάχθηκε να απαντήσει αναλυτικά στην δεύτερη ανάγνωση του νομοσχεδίου.

Νωρίτερα, είχαν τοποθετηθεί αρμόδιοι φορείς, οι απόψεις των οποίων κινήθηκαν σε αντίθετες κατευθύνσεις, με τους υπερασπιστές του νομοσχεδίου να κάνουν λόγο για ένα εκσυγχρονιστικό, λειτουργικό αποτελεσματικό νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα και τους διαφωνούντες να αντιδρούν στην μετατροπή της ΥΠΑ σε ΝΠΔΔ, να υποστηρίζουν ότι οδηγεί σε ιδιωτικοποιήσεις, μειώσεις μισθών και θέσεων εργασίας, και ότι τίθενται ζητήματα εθνικής ασφάλειας των πτήσεων αλλά και ποιότητας υπηρεσιών.

## Οι τοποθετήσεις

Ο **διοικητής της ΥΠΑ Γιώργος Δριτσάκος**, τάχθηκε υπέρ του νομοσχεδίου, το οποίο «προσαρμόζεται στα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα», και τόνισε ότι ο διαχωρισμός του ρόλου και των αρμοδιοτήτων μεταξύ των δύο φορέων ΥΠΑ και ΑΠΑ, θα διασφαλίσει την ομαλή συνέχεια των δύο Υπηρεσιών. Παράλληλα, υποστήριξε ότι βελτιώνεται η αποδοτικότητα των υπηρεσιών, διασφαλίζονται οι πόροι και ενισχύεται η διαφάνεια στη διαχείριση τους συνδέοντας τους με τη παροχή καλύτερων υπηρεσιών.

Ο **Χρίστος Τσίπουρας, διοικητής της ΑΠΑ**, έκανε λόγο για ένα σημαντικό νομοσχέδιο που εφαρμόζει τα διεθνώς προβλεπόμενα και δημιουργεί ένα σύγχρονο πλαίσιο λειτουργίας, διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού, αποτρέπει έκνομες ενέργειες, ενισχύει τη διαφάνεια στη διαχείριση των πόρων, ενισχύει την καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των αεροδρομίων, βελτιώνει τις παρεχόμενες υπηρεσίες και επωφελούνται οι τελικοί χρήστες που είναι οι επιβάτες. «Με το νομοσχέδιο, διασφαλίζονται, η εξωστρέφεια των αερομεταφορών, η βέλτιστη εξυπηρέτηση των επιβατών και η ασφαλής και ποιοτική παροχή υπηρεσιών ενώ ταυτόχρονα συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην οικονομία ενώ συμβάλει στο να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη των ευρωπαϊκών θεσμών και η εικόνα της Ελλάδος», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Η **Μαρία Γάτσιου, πρόεδρος του ΣΕΤΕ** (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων), το χαρακτήρισε «νομοσχέδιο που κινείται στη σωστή κατεύθυνση και αντιμετωπίζει χρόνιες παθολογίες». Όπως υποστήριξε, «θεσπίζεται πλέον ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο που εκπληρώνει την υποχρέωση της χώρας στους ευρωπαϊκούς θεσμούς, διασφαλίζει την οικονομική και λειτουργική αυτοτέλεια των δύο φορέων, αυξάνει τη διαφάνεια και τη λογοδοσία και διασφαλίζει την διαχείριση των πόρων ώστε να δαπανώνται για το σκοπό που έχουν θεσπιστεί».

Ο **Ηλίας Μαραγκάκης, γενικός διευθυντής της επιχειρησιακής λειτουργίας της Fraport Greece**, αναφέρθηκε, καταρχήν, στη συμβολή της εταιρείας σε ό,τι αφορά τη βελτίωση της κατάστασης που υπήρχε στις αερομεταφορές, κάνοντας λόγο

για εντυπωσιακή αλλαγή μεταξύ του πριν και του τώρα όχι μόνο για την ασφάλεια των πτήσεων και τη βελτίωση των υπηρεσιών αλλά και για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας. «Η Fraport, πίστεψε στο μέλλον της Ελλάδος και επένδυσε. Παραμένουμε αισιόδοξοι ότι με το παρόν νομοσχέδιο θεμελιώνεται η βάση για βιώσιμη ανάπτυξη σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία και αίρονται τα προβλήματα που είχαν επισημανθεί και απειλούσαν την Ελλάδα με κυρώσεις», τόνισε. Υποστήριξε επίσης, ότι η νέα Αρχή είναι λιγότερο συγκεντρωτική, περισσότερο ευέλικτη και έχει ως βάση τις βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές.

Θετικός εμφανίστηκε ο **Αλέξανδρος Αραβανής, γενικός διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών του ΔΑΑ**, κάνοντας λόγο για ένα νομοσχέδιο που κινείται στη σωστή κατεύθυνση. «Είναι ένα εθνικό σχέδιο ανάπτυξης με σύγχρονο λειτουργικό πλαίσιο, απόλυτα συμβατό με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Η χώρα εκσυγχρονίζεται, προχωρά στη συμμόρφωση της με την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία με τον αναγκαίο διαχωρισμό και διακριτό ρόλων μεταξύ ΥΠΑ και ΑΠΑ και αποσπά ένα σημαντικό κομμάτι στις αερομεταφορές», ανέφερε.

Ο **Ιωσήφ Μαστραντωνάκης, πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών**, σημείωσε ότι «το νέο νομοθετικό πλαίσιο εκπληρώνει μια σημαντική υποχρέωση της χώρας και θεσπίζει ένα νέο ευέλικτο και αποτελεσματικό λειτουργικό σχήμα της ΑΠΑ, αντίστοιχο με των άλλων ευρωπαϊκών χωρών». «Η ψήφιση του δεν εγγυάται αυτόματα και ότι θα λειτουργήσει επιτυχώς, λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που υπάρχουν και την ανάγκη αναβάθμισης των υπηρεσιών από την ΥΠΑ. Πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα χρηματικά ποσά από τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πάνε για την αναβάθμιση των υποδομών και της εκπαίδευσης», συμπλήρωσε.

Ο **Γιώργος Μαμαλάκης, διευθυντής της IATA Ελλάδας**, υποστήριξε ότι είναι ένα σημαντικότατο νομοσχέδιο που καθορίζει σε θετική κατεύθυνση τους στόχους και τις προϋποθέσεις για τη λειτουργία των αερομεταφορών, ενισχύει τη διαφάνεια και διασφαλίζει τους πόρους. Παράλληλα, επισήμανε την ανάγκη να ενισχυθεί περαιτέρω ο ρόλος της ΑΠΑ ως προς τον έλεγχο και τον καθορισμό της διαχείρισης των χρεώσεων. «Το νομοσχέδιο βάζει τα θεμέλια για μια αποτελεσματική ανεξάρτητη αρχή και έχουμε υψηλές προσδοκίες», κατέληξε.

Σε αντίθεση κατεύθυνση κινήθηκε ο **Κωνσταντίνος Τριανταφύλλου, πρόεδρος του ΔΣ της ΟΣΥΠΑ** (Ομοσπονδία Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας), απορρίπτοντας πλήρως το νομοσχέδιο και ζητώντας την απόσυρση του, ώστε να επανέλθει μετά από έναν ουσιαστικό διάλογο. Ο κ. Τριανταφύλλου εξέφρασε την αντίθεση του «στην μετατροπή της ΥΠΑ, μιας αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, σε ΝΠΔΔ, καθώς και στη μεταφορά πόρων από την ΥΠΑ στην ΑΠΑ» εκφράζοντας το φόβο ότι ανοίγει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίηση της. Παράλληλα, ζήτησε αλλαγή του ποσοστού των πόρων

από τα τέλη ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αερολιμένων, καθώς όπως είπε, «ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της τάξεως του 80% δίνεται στην ΑΠΑ ενώ για την ΥΠΑ περιορίζεται στο 20%».

**Ο Μηνάς Κώστας, πρόεδρος του Δ.Σ του ΠΑΠΟΣΥΤΕ-ΥΠΑ** (Πανελλήνιος Πολυκλαδικός Σύλλογος Τεχνικών ΥΠΑ), υποστήριξε, μεταξύ άλλων, ότι “σήμερα καλούμαστε να συζητήσουμε ένα σχέδιο νόμου διάλυσης της ΥΠΑ ,το οποίο είναι προϊόν παντελούς έλλειψης ουσιαστικού διαλόγου καθώς δεν έχουμε έρθει ούτε σε επαφή με τον Υπουργό μας.

Επανασυστήνεται λοιπόν μια ΑΠΑ η οποία επί της ουσίας αντί για επόπτης γίνεται και διοίκηση της ΥΠΑ , για το δε διαχωρισμό της ακούμε συνέχεια το πρόσχημα της EASA τη στιγμή που η Γαλλία έχει ΑΠΑ δίχως διοικητικό διαχωρισμό παρά μόνο λειτουργικό και οικονομικό.

Η ΥΠΑ με το άρθρο 52 παρ. 1 γίνεται από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με οικονομική αυτοτέλεια (Ν. 4427 άρθρο 26) σε ΝΠΔΔ τη στιγμή που τα ανώτατα όργανα της δικαιοσύνης σε συνδυασμό με τη Βουλή των Ελλήνων έχουν ήδη αποφανθεί την 20 Ιανουαρίου του 1983 (Υπ. Μετ. Ν. Ακριτίδη) ότι για λόγους Εθνικής Ασφάλειας και Συμφέροντος και όσον αφορά τους κανόνες δημόσιας τάξεως που εκδίδονται σε εφαρμογή του άρθρου 9 του Ν. 5017/31 και μετά την εφαρμογή του άρθρου ΝΔ 714/1970 και ως γνωστόν προσιδιάζουν μόνο στην εξουσία που διαθέτει το κράτος. Επίσης οι περί επιτάξεων διατάξεις του Ν. 5017/31 περί πολιτικής Αεροπορίας ανήκουν μόνο στο Δημόσιο.

Η ΥΠΑ γίνεται ΝΠΔΔ δίχως περιουσιακά στοιχεία καθώς τα αεροδρόμια βρίσκονται στο ΤΑΙΠΕΔ και η ίδια στεγάζεται σε ενοικιασμένα κτίρια.

Τα δε αποθεματικά της ενώ ανέρχονται λογιστικά τουλάχιστον ,σε κάποια εκατομμύρια ευρώ, ξεκινάει με μηδενικά σε αντίθεση με την ΑΠΑ η οποία παίρνει προίκα 15 εκ. από το Ταμείο Ανάπτυξης Εκσυγχρονισμού Αεροδρομίων (ΤΑΕΑ)”.

**Ο Εμμανουήλ Καμηλάκης, πρόεδρος του ΔΣ ΠΣΑΥΠΑ** (Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας), έκανε λόγο για «υποβάθμιση της ΥΠΑ που θα δημιουργήσει σοβαρά θέματα ασφάλειας των πτήσεων». Παράλληλα αμφισβήτησε ότι θα γίνεται ουσιαστικός έλεγχος από την ΑΠΑ που θα είναι εγκατεστημένη στην Αθήνα, και τόνισε ότι «το ζητούμενο είναι η ενίσχυση της ασφάλειας των πτήσεων και των επιβατών». «Θέλουμε ένα ισχυρό ιδιωτικό τομέα αλλά και ισχυρό εποπτικό ρόλο του κράτους γιατί έχει υποχρέωση απέναντι στους επιβάτες και στην ασφάλεια της χώρας. Αν αυτή η ευκαιρία χαθεί ανησυχώ για την πατρίδα και τα θέματα ασφάλειας», ανέφερε.

**Ο Θόδωρος Καλογερόπουλος, πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναέριας Κυκλοφορίας**

, υποστήριξε ότι δεν έγινε κανένας ουσιαστικός διάλογος με τους εκπροσώπους των εργαζομένων ούτε έγιναν δεκτές οι προτάσεις τους. «Σωστά γίνεται ο διαχωρισμός των δύο φορέων, όμως σε μια περίοδο με απρόβλεπτες εξελίξεις που δημιουργεί η πανδημία με τον κορονοϊό, θα έπρεπε να ενισχύεται η ανάκαμψη και αυτοτέλεια της ΥΠΑ και όχι να υποβαθμίζονται», τόνισε. Μίλησε επίσης για «πολλά ερωτηματικά που προκύπτουν από τις νέες ρυθμίσεις σε ό,τι αφορά τη διαφάνεια στη διαχείριση των πόρων», ενώ έκανε λόγο για «ένα άλμα στο κενό σε ό,τι αφορά την οικονομική αυτοτέλεια της ΥΠΑ».

**Ο Εύδοξος Μεγαγιάννης, πρόεδρος του ΔΣ του Πανελληνίου Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών της ΥΠΑ**, συντάχθηκε απόλυτα με τις απόψεις των συναδέλφων του τονίζοντας την ανάγκη να γίνουν έστω και την τελευταία στιγμή, διορθωτικές αλλαγές. «Η διεύθυνση των διπλωματούχων μηχανικών δεν παραμένει στην ΥΠΑ. Θεωρώ ότι αποτελεί παράλειψη και πρέπει να συμπεριληφθεί. Υπάρχει σύγχυση και κενό αρμοδιοτήτων», υποστήριξε μεταξύ άλλων.

**Ο Σπυρίδων Ρολάκης, εκτελών χρέη προέδρου στην Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας ΑΠΑ**, χαρακτήρισε κρίσιμο λάθος ότι δεν θα είναι ανεξάρτητη η Αρχή και τα έσοδα της θα προέρχονται μόνο από τα τέλη μέσω της «Eurocontrol», και όχι από τον κρατικό προϋπολογισμό. «Σε καμία άλλη χώρα δεν υπάρχει ΑΠΑ. Θα βουλιάξουμε όλοι μαζί αν χρηματοδοτούνται οι φορείς από τα τέλη. Δεν έχει γίνει καμία οικονομοτεχνική μελέτη. Είναι σε βάρος της ασφάλειας των πτήσεων. Παραβιάζεται παράφορα ο ευρωπαϊκός κανονισμός. Δεν εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας. Πρέπει να γίνονται διαρκείς και συστηματικοί έλεγχοι στα αεροδρόμια, γιατί ποιος θα αναλάβει την ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος; Κινδυνεύει η εναέρια κυκλοφορία. Πρέπει να ανοίξει ο διάλογος έστω και μετά την ψήφιση του για να γίνουν διορθώσεις», ανέφερε μεταξύ άλλων ο κ. Ρολάκης.

Στο ίδιο μήκος κύματος ήταν και η τοποθέτηση του **Αντώνη Σταυριανουδάκη, προέδρου του Δ.Σ του Πανελληνίου Συλλόγου Τηλεπικοινωνιών της ΥΠΑ**, τονίζοντας ότι δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για τη διασφάλιση των εργαζομένων. Όπως είπε, το νομοσχέδιο συνεχίζει δυστυχώς την διάδοχη κατάσταση και χωρίς καμία βελτιωτική πρόβλεψη του προηγούμενου νόμου του 2016 που καλώς είχε μείνει ανεφάρμοστος. «Η στήριξη του προσωπικού πρέπει να αποδεικνύεται και με συγκεκριμένο τρόπο στο νομοσχέδιο. Η οποιαδήποτε αλλαγή είναι καλοδεχούμενη αλλά πρέπει να άρει και τα προβλήματα και τις παθογένειες που υπάρχουν», πρόσθεσε.

**Ο Γιώργος Τσιόρης, αντιπρόεδρος του Σωματίου Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων Πολιτικής Αεροπορίας,** συντάχθηκε με τις απόψεις του κ. Καμηλάκη για την διασφάλιση των θέσεων εργασίας και των μισθών των εργαζομένων εναέριων πτήσεων.

**Ο Παναγιώτης Γεωργιάδης, μέλος του νέου Ινστιτούτου Καταναλωτών,** υποστήριξε ότι «είναι ένα νομοσχέδιο που θα επιφέρει δυσμενές επιπτώσεις στα συμφέροντα των επιβατών», ενώ τόνισε ότι δημιουργείται εύλογη ανησυχία για το πόσο επαρκείς θα είναι οι έλεγχοι για την ασφάλεια των πτήσεων.