

Π. Πέρκα: Ο Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων να είναι ανεξάρτητη Αρχή

2023/01/19 15:38 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Για το νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναφορικά με το θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων τοποθετήθηκε, στην Ολομέλεια της Βουλής, η βουλευτής Φλώρινας και αν. Τομεάρχης Περιβάλλοντος και Ενέργειας της Κ.Ο του ΣΥΡΙΖΑ Π-Σ, Πέτη Πέρκα.

Η κα Πέρκα τόνισε πως δεν υπάρχει γενικότερα διαφωνία σχετικά με τη θέσπιση ενός πλαισίου για τη διερεύνηση των ατυχημάτων και την ασφάλεια στις αεροπορικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το ζήτημα όμως είναι αν το προτεινόμενο από την κυβέρνηση πλαίσιο, με τη σύσταση του Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, έχει τις προϋποθέσεις για να είναι λειτουργικό και επιτυχημένο.

Ξεκινώντας με τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων από τον Οργανισμό, η βουλευτής αφού σχολίασε την πολύ μικρή αναφορά που έχει στο ν/σ, τόνισε ότι δεν τηρούνται οι βασικοί όροι που θέτει η Οδηγία (ΕΕ) 2016/798.

Μεταξύ άλλων:

1. Τίθενται πολλά ζητήματα ανεξαρτησίας του Οργανισμού. Ο μη ανεξάρτητος αυτός Οργανισμός θα δίνει εντολές σε μια Ανεξάρτητη Αρχή, όπως είναι η ΡΑΣ – κάτι που επισημαίνουν και σε επιστολή τους οι εργαζόμενοι της ΡΑΣ, οι οποίοι μάλιστα προβλέπουν αντιδράσεις από τα κοινοτικά όργανα. «Βλέπουμε άλλωστε πώς σέβεστε τους θεσμούς και τις αρχές,», επεσήμανε η κα Πέρκα.
2. Ενώ ο Οργανισμός, με βάση τις κοινοτικές επιταγές, θα πρέπει να έχει επαρκείς πόρους, δε γίνεται καμιά αναφορά στο ν/σ για τις αποζημιώσεις των διερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων.
3. Δεν προβλέπεται μονιμότητα του φορέα, με τουλάχιστον ένα άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπεύθυνου διερεύνησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος.

«Τα παραπάνω μας δημιουργούν έντονο προβληματισμό σε σχέση με τη λειτουργία του Οργανισμού. Ενός Οργανισμού που θα συσταθεί εν μέσω μεγάλης συχνότητας σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων τα τελευταία δύο χρόνια, τα οποία δυστυχώς δεν προβλέπεται να μειωθούν, γιατί ακούμε συνεχώς εξαγγελίες για το έργο της συντήρησης του δικτύου μέσω ΣΔΙΤ, μέχρι τότε όμως, γίνεται κυρίως «πυροσβεστική» συντήρηση, με πολύ περιορισμένους πόρους.

Διαβάζουμε στον Τύπο ότι η προκύρυξη του πρώτου από τα τρία ΣΔΙΤ προγραμματίζεται για το 2023, με στόχο ο ανάδοχος να αναλάβει μέσα στο 2024. Επομένως, είμαστε ακόμα στην αναμονή να «οργανωθεί» η συντήρηση, με τη συνεργασία ΟΣΕ - ΥΠΟΜΕ, μέσω ενός διαγωνισμού - πρωτοφανές, δεν κάνετε απευθείας ανάθεση - οπότε προβλέπεται και μεγάλη καθυστέρηση.

Μεγάλες όμως είναι και οι ευθύνες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αυτό το πεπαλαιωμένο τροχαίο υλικό που διαθέτει, το οποίο αποτελεί πιθανή αιτία ατυχήματος. Αναφέρω χαρακτηριστικά την περιοχή μου, όπου ευτυχώς μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει μεν ατύχημα, αλλά οι καθυστερήσεις, ακόμα και ακυρώσεις δρομολογίων λόγω βλάβης συρμών στη γραμμή Φλώρινα-Θεσσαλονίκη είναι καθημερινό φαινόμενο».

Η κα Πέρκα συνέχισε με τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων, όπου ισχύουν αντίστοιχοι προβληματισμοί σε ό,τι αφορά το αν πληρούνται οι κοινοτικές επιταγές, με πρώτο την υπονόμηση της ανεξαρτησίας του Οργανισμού, αφού, όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν πρόκειται για μια ανεξάρτητη αρχή.

Μάλιστα, με εντολή του υπουργού, μπορούν να μετατάσσονται στον Οργανισμό υπάλληλοι από την ΑΠΑ και την ΡΑΣ, χωρίς να απαιτείται η γνώμη των διοικήσεών τους, δηλαδή βάλλεται και η ανεξαρτησία αυτών των αρχών.

Επιπλέον, δε δόθηκαν πειστικές απαντήσεις από τον υπουργό σε σχέση με τις αμοιβές των διερευνητών από τα αδιάθετα ποσά του Eurocontrol και ότι τελικά δεν υφίσταται οικονομική σχέση μεταξύ ελεγκτή και ελεγχόμενου. Ενώ παράλληλα, δεν έχει απαντηθεί το ερώτημα, πώς γίνεται τελικά να μετέχει ο Οργανισμός στα έσοδα του Eurocontrol, αφού δεν είναι πάροχος αεροναυτιλίας.

Η κα Πέρκα έκλεισε την τοποθέτησή της με εκτενή αναφορά στη σύσταση και τη λειτουργία της ΑΠΑ επί κυβέρνησης ΝΔ. Είπε χαρακτηριστικά: «Δεν γίνεται να μη σχολιάσω και μια βασική παράλειψη, αν πρόκειται για παράλειψη, του ν/σ. Δεν προβλέπεται ποια είναι η Αρχή που παρεμβαίνει άμεσα για τη διερεύνηση ενός ατυχήματος. Μέχρι την ψήφιση του Ν4757/2020, παρενέβαινε η κατά τόπους Αεροπορική Αρχή - τα λέγαμε και σ' αυτό το ν/σ κ. Υπουργέ - ως καθ' ύλην και κατά τόπον αρμόδια Προανακριτική Αρχή (για μαρτυρικές καταθέσεις, διενέργεια αλκοτέστ, συντονισμό διάσωσης τραυματιών και επιζώντων, για την ενεργοποίηση

του Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών της ΓΓ Πολιτικής Προστασίας κτλ).

Όλα τα παραπάνω όμως πλέον είναι αδύνατον να διενεργηθούν τοπικά στους ελληνικούς αερολιμένες, αφού το προανακριτικό έργο πραγματοποιεί η ΑΠΑ από την Αθήνα. Εξ όσων γνωρίζω, οι έλεγχοι είναι ελάχιστοι, γι' αυτό το προηγούμενο καλοκαίρι είχαμε πρωτοφανώς τόσα πολλά σε αριθμό συμβάντα, αλλά και ατυχήματα. Αναφέρω ένα πρόσφατο, στις 15.12.2022, όπου έπεσε αεροπλάνο με έναν νεκρό στα όρια ευθύνης του αερολιμένα Ηρακλείου. Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων δεν ήρθε ποτέ, ενώ η ΑΠΑ ήρθε για προανάκριση σχεδόν ένα μήνα μετά το ατύχημα.

Σπεύσατε κ. υπουργέ να πείτε ότι δεν πρέπει να κινδυνολογούμε και να μιλάμε για έλλειψη ασφάλειας στα ελληνικά αεροδρόμια. Εγώ θα επιμείνω όμως και θα πω ότι υπάρχει αντικειμενική αδυναμία εποπτείας των 40 πολιτικών αερολιμένων, των δεκάδων ελικοδρομιών και των υδατοδρομιών από την Αθηνοκεντρική και εν πολλοίς ανύπαρκτη ΑΠΑ, η οποία δεν φτάνει για να πληρώσει το τεράστιο κενό ασφαλείας (safety and security) που έχει δημιουργηθεί στα ελληνικά αεροδρόμια.

Δημιουργήσατε μια μικρή, ασθενική και άνωθεν ελεγχόμενη ΑΠΑ, που εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνον τα ιδιωτικά συμφέροντα που επιθυμούν αεροδρόμια – ξέφραγα αμπέλια, μέσω της ανέλεγκτης πλέον παραβίασης της αεροπορικής νομοθεσίας και που δρουν σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος και των δικαιωμάτων των επιβατών, με γνώμονα τη μεγιστοποίηση του κέρδους τους. Για να μην επεκταθώ στην πανδημία, όπου, κατά παγκόσμια πρωτοτυπία, χαρακτηρίστηκε γεγονός ευθύνης Ελληνικού Δημοσίου.

Στην περίπτωση δε των αεροδρομιών στη μεθόριο με την Τουρκία (Αερολιμένες Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου, Κω, Ρόδου, Καστελόριζου κ.α.), η ανυπαρξία δημοσίου ελέγχου διακυβεύει και την Εθνική Ασφάλεια, τη στιγμή μάλιστα που κάποια αεροδρόμια έχουν παραχωρηθεί στην Fraport και μαζί μ' αυτά κι ο έλεγχος, γιατί ο έλεγχος έχει τη μεγάλη σημασία, η οποία όχι μόνο διαχειρίζεται τον δεύτερο μεγαλύτερο αερολιμένα της Τουρκίας, αυτόν της Αττάλειας, αλλά εξυπηρετεί και απευθείας πτήσεις προς το παράνομο αεροδρόμιο Ergan (Τύμβου) στην Κατεχόμενη Κύπρο.

Αυτές είναι λοιπόν οι συνθήκες, στις οποίες έρχεται να προστεθεί αυτός ο Οργανισμός για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών και αεροπορικών ατυχημάτων, για τον οποίο φοβάμαι ότι δε συντρέχουν οι προϋποθέσεις ορθής και αποτελεσματικής λειτουργίας».