

Προς τον

Κύριο Κώστα Α. Καραμανλή, Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Κοινοποίηση:

Κύριο Γιάννη Κεφαλογιάννη, Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Κύριο Νίκο Σταθόπουλο, Γενικό Γραμματέα Μεταφορών

Κύριο Γιώργο Δριτσάκο, Διοικητή ΥΠΑ

Κύριο Χρήστο Τσίτουρα, Διοικητή ΑΠΑ

Αθήνα, 7 Σεπτεμβρίου 2020

ΘΕΜΑ: Θέσεις SETE επί του σχεδίου νόμου με τίτλο «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Μελετήσαμε το σχέδιο νόμου που τέθηκε πρόσφατα σε διαβούλευση για τη σύσταση της νέας Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) με ρόλο κανονιστικό (Ρυθμιστής), όπως και τη νέα οργανωτική διάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ώστε να ανταποκρίνεται στον νέο της ρόλο, του Παρόχου Υπηρεσιών λειτουργία αεροδρομίων και αεροναυτιλίας (Υπηρεσίες).

Ο διαχωρισμός μεταξύ «Παρόχου» υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αεροδρομίων και εκείνου του «Ρυθμιστή» του κανονιστικού πλαισίου των αερομεταφορών στη χώρα και κάθε λειτουργίας σχετικά με αυτές, αποτελεί επίλυση μιας σημαντικής εκκρεμότητας που θεσμικά προβλέπεται τόσο στο ευρωπαϊκό, όσο και στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο.

Πέραν όμως της διευθέτησης μιας σημαντικής κανονιστικής/τυπικής εκκρεμότητας, η ψήφιση του νέου πλαισίου, δημιουργεί εύλογες προσδοκίες στον κλάδο των αερομεταφορών και του τουρισμού, ότι θα λειτουργήσει σαν αφετηρία αντιμετώπισης χρόνιων αδυναμιών τόσο σε θεσμικό, όσο και σε λειτουργικό επίπεδο, που δυστυχώς εντάθηκαν στην περίοδο της σημαντικής οικονομικής κρίσης 2010-2018. Οι αδυναμίες αυτές μάλιστα, δεν μπορούν να αποδοθούν στην έλλειψη πόρων ιδιαίτερα για τη χρηματοδότηση του Παρόχου των Υπηρεσιών (ΥΠΑ), μιας και ο ανάλογος λογαριασμός παρουσίασε σταθερά αυξανόμενο πλεόνασμα, σαν αποτέλεσμα των τελών που απέφερε η αύξηση του τουρισμού και των αερομεταφερόμενων επιβατών στην περίοδο αυτή.

Τα λειτουργικά προβλήματα που παραπάνω αναφερόμαστε, είχαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντική επίδραση στην ποιότητα του ευρύτερου Εθνικού Τουριστικού προϊόντος και στην εικόνα της χώρας στο εσωτερικό και κυρίως στο εξωτερικό. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα προβλήματα διαχείρισης χωρητικότητας εκ μέρους του Παρόχου Υπηρεσιών αεροναυτιλίας ανέδειξαν τη χώρα μας στις πρώτες θέσεις των καθυστερήσεων πτήσεων στις καλοκαιρινές περιόδους 2017-2019.

Με βάση τα παραπάνω, οι βασικές μας παρατηρήσεις έχουν ως εξής:

1. Η δημιουργία ενός σύγχρονου, λειτουργικού, ευέλικτου και με υψηλή τεχνοκρατική επάρκεια ρυθμιστή (Regulator) στη χώρα, όπως είναι η θεσμοθετούμενη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) είναι αναγκαία και επιβεβλημένη.
2. Το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου και ο τρόπος που οριοθετεί, ρόλους, αρμοδιότητες, δομές και διαδικασίες τόσο για την ΑΠΑ όσο και για την αναδιαρθρωμένη ΥΠΑ βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση.

3. Η προτεινόμενη οργανωτική δομή της ΑΠΑ είναι λιτή, ο περιγραφόμενος τρόπος λειτουργίας φαίνεται ευέλικτος, και οι αρμοδιότητες σωστά κατανεμημένες.

4. Θεσπίζεται διαδικασία εσωτερικού ελέγχου, στα πρότυπα των Ανωνύμων Εταιρειών, ενισχύεται η διαδικασία αναφοράς και λογοδοσίας για τα όργανα Διοίκησης, ορίζονται προθεσμίες απόκρισης και δημιουργούνται νέα όργανα και διαδικασίες (Διαιτησία, Γνωμοδότηση, κλπ), απολύτως συμβατά και αναγκαία για τον ρόλο μιας Κανονιστικής Αρχής.

5. Επιπλέον, η ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης προσώπων και δομών, η στοχοθέτηση, η κατάρτιση προϋπολογισμού, τόσο στην ΥΠΑ όσο και στην ΑΠΑ με απολογισμό, έκθεση πεπραγμένων στη Βουλή, αποτελούν μια επιπλέον διασφάλιση ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο θα βελτιώσει τα πράγματα και θα εκλείψουν προβλήματα που είναι σημαντικά αποκλίνοντα όσων εφαρμόζονται και επιτυγχάνονται σε άλλες ευρωπαϊκές Χώρες στη σύγχρονη εποχή.

Σημεία που χρήζουν προσοχής

A. Δεξιότητες Προσωπικού ΑΠΑ/Ρυθμιστή

1. Η εμπέδωση εκ μέρους των φορέων του κλάδου, αίσθησης ότι, στη νέα Αρχή κυριαρχεί η τεχνοκρατική αντίληψη, η επαγγελματική επάρκεια, η αμεροληψία και η οραματική ικανότητα για το κλάδο των αερομεταφορών στη χώρα, επιβάλλει το προσωπικό και οι επιτελείς της νέας Αρχής (ΑΠΑ) να είναι άτομα προσεκτικά επιλεγμένα και με ανάλογα προσόντα και ικανότητες.

2. Η χάραξη εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών, ο εμπειρίστατος έλεγχος όλων των φορέων του κλάδου συμπεριλαμβανόμενης και της ΥΠΑ (αεροδρόμια, αεροπορικές εταιρείες, εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, Πάροχος Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, κλπ.) **μπορεί να επιτευχθεί πρακτικά μόνο εφόσον αξιολογηθεί και επιλεγεί το καταλληλότερο σε δεξιότητες προσωπικό που θα στελεχώσει μια ορθολογική και λειτουργική δομή.**

3. Το γεγονός ότι με βάση τις προβλέψεις του νομοσχεδίου το προσωπικό της ΑΠΑ κατά το μεγαλύτερο μέρος του αρχικά θα αναζητηθεί μεταξύ των σήμερα υπηρετούντων στην ΥΠΑ και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, παρέχει τη δυνατότητα αξιοποίησης των πλέον άρτια καταρτισμένων, αλλά και ενδεχομένως σε κάποιες περιπτώσεις «καινούργιων» ειδικοτήτων που δεν υπάρχουν στην ΥΠΑ, να αναζητηθούν από την ευρύτερη αγορά με τις διαδικασίες που προβλέπει το σχέδιο νόμου.

B. Νομική Μορφή ΥΠΑ-Παρόχου/Μεταφορά αποθεματικών στον φορέα/Αξιοποίηση Αποθεματικών

1. Είναι θετική η ενίσχυση της διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), στα πλαίσια των δυνατοτήτων που παρέχει ο μετασχηματισμός της σε ΝΠΔΔ.

2. Η δημιουργία ενός νέου νομικού προσώπου, οργανωμένου με τη μορφή ΝΠΔΔ, με επαρκείς αυτοτελείς πόρους, αποφασιστικά όργανα και ευέλικτη οργανωτική δομή, θα επιτρέψει την αποτελεσματικότερη διαχείριση και ανάπτυξη τόσο των δημόσιων αεροδρομίων όσο και της κρίσιμης λειτουργίας του Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Ταυτόχρονα, θα επιτρέψει τον αποτελεσματικό και διαφανή προσδιορισμό και προϋπολογισμό των αναγκαίων δαπανών, καθώς και τον έλεγχο και τη

διάθεση των κονδυλίων που προέρχονται από τις πηγές που προσδιορίζει το σχέδιο νόμου (κατά κύριο λόγο, τέλη από χρήστες, Αεροπορικές Εταιρείες & Επιβάτες).

3. Με την επιλογή οργανωτικής δομής ΝΠΔΔ, ο δημόσιος χαρακτήρας της υπηρεσίας διασφαλίζεται όπως και η υπόσταση του προσωπικού της. Παράλληλα μέσω της ρύθμισης για άμεση ροή των εισπραττόμενων πόρων στο ΝΠΔΔ χωρίς παρέμβαση άλλων λογαριασμών του Δημοσίου διασφαλίζεται ότι στο μέλλον τα τέλη που καταβάλλονται από τους χρήστες, θα αφορούν και θα καταλήγουν αποκλειστικά στις κατά το νόμο και τον Κανονισμό αντίστοιχες χρήσεις και λειτουργίες (αεροναυτιλία, μισθοδοσία και επενδύσεις). Με το τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι η Αεροναυτιλία θα διαθέτει πάντα επαρκή στελέχωση, κατάλληλη και διαρκή εκπαίδευση, εξοπλισμό και τεχνολογίες αιχμής και δυνατότητες αποτελεσματικής και διαρκώς αναπτυσσόμενης χωρητικότητας του ελληνικού εναέριου χώρου με ασφάλεια και αδιαμφισβήτητες επιδόσεις.

4. Το σχέδιο νόμου κάνει επίσης επαρκή πρόβλεψη για τη μεταφορά μικρού μέρους από τις εισπράξεις αυτές στην ΑΠΑ όπως και σε άλλες σχετικές υπηρεσίες για την χρηματοδότηση της συμβολής τους στη δημιουργία συνθηκών αποτελεσματικού λειτουργικού και ελεγκτικού πλαισίου αεροναυτιλίας. Ανάλογες ρυθμίσεις ορθώς προβλέπονται και για το ΤΕΑΑ και την κατανομή του.

5. Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειώσουμε ότι, σήμερα έχει δημιουργηθεί ένα σημαντικό αποθεματικό κεφάλαιο από τέλη αεροναυτιλίας που δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμη για τους προβλεπόμενους απ' το θεσμικό πλαίσιο σκοπούς. Είναι προφανές ότι με βάση το εν ισχύ εθνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, αποθεματικό που δημιουργείται από τέλη αεροναυτιλίας προηγούμενων ετών που διατηρούνται σε ειδικούς λογαριασμούς του δημοσίου, μπορούν να αξιοποιηθούν μόνο για τις ανάγκες για τις οποίες εισπράχτηκαν και όχι για άλλες χρήσεις. **Στο πλαίσιο αυτό, η πρόβλεψη του σχεδίου νόμου για μεταφορά τους σε λογαριασμό υπέρ του νέου ΝΠΔΔ/ΥΠΑ κατά τη σύστασή της, είναι στη σωστή και Κανονιστικά ορθή κατεύθυνση, ωστόσο, οι πόροι αυτοί πρέπει να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση των Υπηρεσιών του Παρόχου αεροναυτιλίας, άλλως θα έπρεπε να επιστραφούν στους χρήστες που τα κατέβαλαν. Αυτή η χρήση του αποθεματικού, πρέπει να αφορά σε επενδύσεις σε εξοπλισμό και τεχνολογία ή και σε δαπάνες προσωπικού του κλάδου της αεροναυτιλίας, έναντι επίτευξης προσδιορισμένων στόχων απόδοσης χωρητικότητας και διαχείρισης των πτήσεων χωρίς καθυστερήσεις.** Με τον τρόπο αυτόν θα διασφαλισθεί η νομιμότητα χρήσης του αποθεματικού, η αναβάθμιση της λειτουργίας της αεροναυτιλίας και η διασφάλιση πόρων για χρηματοδότηση της απόδοσης, σε μια περίοδο που λόγω των ειδικών συνθηκών της πανδημίας τα έσοδα του Παρόχου θα είναι μειωμένα τόσο φέτος, όσο και το 2021 λόγω της σοβαρής μείωσης της κίνησης πτήσεων και συνακόλουθα των σχετικών τελών.

Γ. Έγκαιρη πρόβλεψη/Προκήρυξη ΑΣΕΠ για ανάγκες προσωπικού που χρήζει μακροπρόθεσμης εκπαίδευσης, ειδικά στην Αεροναυτιλία.

1. Στο πλαίσιο όλων των παραπάνω παρατηρήσεών μας, η διασφάλιση επαρκούς και κατάλληλα καταρτισμένου προσωπικού ιδιαίτερα σε κρίσιμες κατηγορίες και ειδικότητες (αεροναυτιλία) αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο στην επίτευξη των επιδιώξεων του σχεδίου νόμου αλλά και των προσδοκιών του κλάδου των αερομεταφορών και του τουρισμού. Για τον λόγο αυτό, είναι ανάγκη, άμεσα να ενεργοποιηθούν οι διαδικασίες για τη συμπλήρωση του αναγκαίου αριθμού ανθρώπινου δυναμικού, ώστε να διασφαλιστεί η επάρκεια σε προσωπικό των εν λόγω ειδικοτήτων και η έγκαιρη εισδοχή νέων

για την αντικατάσταση επικείμενων αποχωρήσεων λόγω συνταξιοδότησης, κατάθεσης ή απώλειας πτυχίου, ενδεχόμενων μετατάξεων στην ΑΠΑ, κλπ.

2. Για το προσωπικό των κατηγοριών αυτών, απαιτείται μεσομακροπρόθεσμος σχεδιασμός προσλήψεων, ώστε να αντιμετωπίζεται έγκαιρα τόσο η ανάγκη για μακροχρόνια εκπαίδευση και εξοικείωσή τους με το αεροναυτιλιακό περιβάλλον, όσο και η αναγκαία αντικατάσταση παλαιών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας προς αξιοποίησή τους σε επιτελικές θέσεις

Συμπερασματικά:

Θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι το προτεινόμενο σχέδιο νόμου κινείται στη σωστή κατεύθυνση και δημιουργεί προσδοκίες αποτελεσματικότερης διαχείρισης και ανάπτυξης τόσο του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου των αερομεταφορών στη χώρα, όσο και της παροχής αποδοτικότερων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Η κατάλληλη νομοθετική κατοχύρωση των προσδοκώμενων και επιδιωκόμενων αναβαθμίσεων, δεν θα είναι αρκετή αν στη πράξη, δεν είναι μια νέα αφετηρία έγκαιρου, ορθολογικού προγραμματισμού των αναγκών και της μεσομακροπρόθεσμης λειτουργίας τόσο της ΑΠΑ όσο και της ΥΠΑ/Πάροχος αεροναυτιλίας, με τρόπο τέτοιο που οι πόροι που χρειάζεται να καταβάλλουν οι Χρήστες (αεροπορικές εταιρείες & επιβάτες) να είναι οι απολύτως αναγκαίοι και να κατευθύνονται σε χρήσεις, δράσεις, επενδύσεις και κυρίως απόδοση που θα συμβάλουν στη διαρκή αναβάθμιση του κλάδου των αερομεταφορών στη χώρα και θα εισφέρουν θετικά στην υλοποίηση ενός ρεαλιστικού πλάνου Εθνικής Στρατηγικής αερομεταφορών.

Μια τέτοια στοχοθέτηση σε συνδυασμό με την ορατή ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού-αερομεταφορικού έργου και των λειτουργιών αεροδρομίου, που επήλθε μέσω των παραχωρήσεων του Αερολιμένα Αθηνών και των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, αποτελούν στοιχεία αναβάθμισης των αερομεταφορών στη χώρα μας, που προσδοκούμε να διευρύνετε διαρκώς αν υλοποιηθούν αποτελεσματικά οι προβλέψεις του σχεδίου νόμου.

Με εκτίμηση,

Γιάννης Ρέτσος
Πρόεδρος ΔΣ