

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &
ΔΙΚΤΥΩΝ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ
(ΕΔΑΑΠ)



ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΕΤΩΝ 2014-2015

BIENNIAL SAFETY REPORT
2014 - 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
1. ΓΕΝΙΚΑ.....	2
2. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ / ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ	3
3. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY RECOMMENDATIONS).....	7
4. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	8
5. ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΔΑΑΠ.....	9
6. ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	13
7. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.....	14

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με βάση τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 δίνεται στη δημοσιότητα επισκόπηση ασφαλείας των ετών 2014 και 2015.

Σε παγκόσμιο επίπεδο το 2014 σημαδεύτηκε από τα δύο σοβαρά αεροπορικά ατυχήματα των Μαλαισιανών Αερογραμμών (MH 370 & MH 017) με 537 νεκρούς.

Αντίστοιχα, το 2015 σημαδεύτηκε από το ατύχημα της Germanwings με 150 νεκρούς.

Συνολικά σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2014 συνέβησαν 21 αεροπορικά ατυχήματα με 920 θύματα και αντίστοιχα το 2015 συνέβησαν 16 αεροπορικά ατυχήματα με 560 θύματα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα security related ατυχήματα.

Σε εθνικό επίπεδο, τα έτη 2014 & 2015 δεν υπήρξαν ατυχήματα με θανάσιμους τραυματισμούς στο χώρο των δημοσίων εμπορικών αερομεταφορών. Υπήρξαν περιορισμένα ατυχήματα με θανάσιμους τραυματισμούς στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας.

Τα έτη 2014 & 2015 η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων & Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) επένδυσε σημαντικά στην ανάδειξη του ρόλου και των αρμοδιοτήτων της, μέσω της ενδυνάμωσης και ενίσχυσης των σχέσεων της με όλους τους αεροπορικούς φορείς στην Ελλάδα, δίνοντας ιδιαίτερη προτεραιότητα στην πρόληψη και στην προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων, με την πραγματοποίηση συγκεκριμένων δράσεων και αντίστοιχα με την ανάληψη πρωτοβουλιών. Παράλληλα, ενίσχυσε το ανθρώπινο δυναμικό της και επένδυσε στην εκπαίδευσή του.

Θανάσης Μπίνης

Πρόεδρος ΕΔΑΑΠ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ής} Οκτωβρίου 2010, κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, εκτός των καθοριζόμενων στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹, υπόκειται σε διερεύνηση ασφαλείας στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν. Επίσης, σύμφωνα με τον ανωτέρω κανονισμό το κάθε κράτος μπορεί να διεξάγει έρευνα και για άλλα συμβάντα, όταν κατά την γνώμη του τα αποτελέσματα της έρευνας θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας των διερευνήσεων στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία, με μόνο στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές (Annex 13 του ICAO), όταν μία διερεύνηση ασφαλείας διεξάγεται (συνήθως από το κράτος όπου έχει λάβει χώρα το συμβάν), το κράτος νηολόγησης, το κράτος σχεδιασμού, το κράτος κατασκευής, το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης του εμπλεκόμενου αεροσκάφους καθώς και τα κράτη που παρέχουν πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες, μπορούν να ορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει στην έρευνα, ύστερα από αίτηση του κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

Στην Ελλάδα, η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) είναι η μόνη αρμόδια αρχή για την διεξαγωγή διερευνήσεων ασφαλείας και σύμφωνα με τις διαδικασίες της διερευνά:

- Τα ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που είναι υποχρέωσή της σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και την ελληνική νομοθεσία (Ν. 2912/2001), αλλά και απλά

¹ Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο παράρτημα είναι κυρίως μη πιστοποιημένα αεροσκάφη: υπερελαφρές μηχανές, αεροσκάφη με ιστορικό ενδιαφέρον κ.α.

συμβάντα, όταν, κατά την γνώμη της, τα αποτελέσματα θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

- Ατυχήματα που εμπλέκονται αεροσκάφη που αναφέρονται στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

2. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ / ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ

Τα στοιχεία που ακολουθούν αναφέρονται στα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που έλαβαν χώρα στην Ελλάδα τα έτη 2014 & 2015.

Κατά τα έτη 2014 και 2015 στις δημόσιες εμπορικές αερομεταφορές δεν υπήρξαν θανατηφόρα ατυχήματα. Στη γενική αεροπορία, υπήρξαν πέντε (5) θανατηφόρα ατυχήματα με αλεξίπτωτα πλαγιάς και υπερελαφρά α/φη, με συνολικά έξι (6) νεκρούς για το έτος 2014 και ένα θανατηφόρο ατύχημα με μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο πλαγιάς, με ένα νεκρό για το έτος 2015.

Συγκρίνοντας τα δύο έτη, παρατηρείται σημαντική μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων το 2015 σε σχέση με το 2014.

Ακολουθούν στη συνέχεια πίνακες με στοιχεία που αφορούν:

- Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στην Ελλάδα το 2014
- Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στην Ελλάδα το 2015
- Διερευνήσεις που ξεκίνησαν από την ΕΔΑΑΠ το 2014
- Διερευνήσεις που ξεκίνησαν από την ΕΔΑΑΠ το 2015

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ 2014					
		Αριθμός Ατυχημάτων / σοβαρών συμβάντων		Αριθμός τραυματισθέντων	
		Σύνολο	Από τα οποία θανατηφόρα	Θανάσιμα	Σοβαρά
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Αεροπλάνα	2	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ	2	0	0	0
ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	Αεροπλάνα / Ελικόπτερα	2	0	0	0
	Αλεξίπτωτα Πλαγιάς	5	3	3	1
	Υπερελαφρά αεροσκάφη	3	2	3	0
	ΣΥΝΟΛΟ	10	5	6	1
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		12	5	6	1

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ 2015					
		Αριθμός Ατυχημάτων / σοβαρών συμβάντων		Αριθμός τραυματισθέντων	
		Σύνολο	Από τα οποία θανατηφόρα	Θανάσιμα	Σοβαρά
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Αεροπλάνα	2	0	0	0
	Ελικόπτερα	1	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ	3	0	0	0
ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	Αεροπλάνα	7	0	0	0
	Μηχανοκίνητα Αλεξιπτωτα Πλαγιάς	1	1	1	0
	Αλεξιπτωτα Πλαγιάς	1	0	0	1
	Υπερελαφρά αεροσκάφη	1	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ	10	1	1	1
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	13	1	1	1

Διερευνήσεις που άρχισαν από την ΕΔΑΑΠ το 2014			
Τύπος περιστατικού	Δημόσιες αερομεταφορές	Γενική αεροπορία	Σύνολο
Ατυχήματα	0	5	5
Σοβαρά συμβάντα	2	5	7
ΣΥΝΟΛΟ	2	10	12

Διερευνήσεις που άρχισαν από την ΕΔΑΑΠ το 2015			
Τύπος περιστατικού	Δημόσιες αερομεταφορές	Γενική αεροπορία	Σύνολο
Ατυχήματα	2	8	10
Σοβαρά συμβάντα	1	1	2
ΣΥΝΟΛΟ	3	9	12

Σημειώνεται ότι, ο αριθμός των εκδοθέντων πορισμάτων και εκθέσεων διερεύνησης ανέρχεται σε 7 (5 και 2 αντίστοιχα) για το 2014 και 7 (6 και 1) για το 2015.

Τα πορίσματα και οι εκθέσεις διερεύνησης είναι διαθέσιμα ανά έτος στην διαδικτυακή σελίδα της Επιτροπής, www.aaiasb.gr, στη στήλη «Εκδόσεις».

Επισημαίνεται ότι, σε όλα τα ατυχήματα / σοβαρά συμβάντα που συνέβησαν τα έτη 2014 και 2015, κατεβλήθη προσπάθεια εκπρόσωπος της ΕΔΑΑΠ ή εξωτερικός συνεργάτης της, να φθάσει στο χώρο του συμβάντος το συντομότερο δυνατόν, για την συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων / ευρημάτων, γεγονός που με τη σειρά του βοηθά στην έγκαιρη και αποτελεσματική ολοκλήρωση της διερεύνησης.

Σε όποια ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα κρίθηκε αναγκαίο, λαμβάνοντας υπόψη και τους περιορισμούς των εγκεκριμένων προϋπολογισμών, οι Ομάδες Διερεύνησης ενισχύθηκαν και με τη συμμετοχή εξωτερικού εμπειρογνώμονα.

Προτεραιότητα στη διερεύνηση ατυχημάτων δίνεται στις περιπτώσεις που υπάρχουν θανάσιμοι τραυματισμοί, δεδομένου ότι ακολουθεί δικαστική διερεύνηση, καθώς επίσης και στα έχοντα ευρύτερο ενδιαφέρον.

Συμπληρωματικά, η ΕΔΑΑΠ μελέτησε και υπέβαλλε σχόλια στο υποβληθέν από την BEA (Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων της Γαλλίας) σχέδιο πορίσματος ατυχήματος του α/φους SX-BHS της Hermes Airlines, που συνέβη στη Λυών της Γαλλίας στις 11.04.2012, καθώς και στο υποβληθέν σχέδιο πορίσματος του ατυχήματος του α/φους Piper Aztec 4X-CID, που συνέβη στις 20.06.2015 και διερευνήθηκε από την αντίστοιχη Επιτροπή Διερεύνησης του Ισραήλ.

Επιπρόσθετα, η ΕΔΑΑΠ συμμετείχε με εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό της στη διερεύνηση 4 ατυχημάτων / σοβαρών συμβάντων αεροσκαφών ελληνικού νηολογίου που πραγματοποιήθηκαν στο εξωτερικό και διερευνώνται, με βάση το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, από Επιτροπές διερεύνησης ατυχημάτων του εξωτερικού.

Ταυτόχρονα, ελέγχθηκε και αξιολογήθηκε το περιεχόμενο όλων των φακέλων των εκκρεμούντων σοβαρών συμβάντων περιόδου 2010-2013, απ' όπου, λαμβάνοντας υπόψη :

- τα υπάρχοντα στοιχεία,
- τη δυνατότητα ή μη εξαγωγής χρήσιμων συμπερασμάτων για την ασφάλεια των πτήσεων και
- το σημαντικό χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει από τα σοβαρά συμβάντα, για έξι από αυτά αποφασίστηκε να μην ολοκληρωθεί η διερεύνησή τους και οι σχετικοί φάκελοι να αρχειοθετηθούν.

Στις αρχές του 2016, τα ατυχήματα/σοβαρά συμβάντα, που εκκρεμούσαν, ανέρχονταν σε 28, εκ των οποίων 3 με θανάσιμους τραυματισμούς (2 για το 2014 & 1 για το 2015) και στα οποία είχε δοθεί προτεραιότητα για την ολοκλήρωση της διερεύνησής τους και την έκδοση των σχετικών πορισμάτων, ενώ ταυτόχρονα βρίσκονταν σε διαδικασία ολοκλήρωσης και έκδοσης πορισμάτων οι φάκελοι πέντε ατυχημάτων.

3. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY RECOMMENDATIONS)

Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας με βάση τα στοιχεία που έχει συλλέξει από μία διερεύνηση ή από κάποια μελέτη, εκδίδει συστάσεις ασφαλείας προς τις ενδιαφερόμενες αρχές ή φορείς, συμπεριλαμβανομένων όσων είναι σε άλλα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες, συστήνοντας κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί άμεσα για την βελτίωση της αεροπορικής ασφαλείας.

Οι εκδιδόμενες συστάσεις ασφαλείας για κανένα λόγο δεν συνιστούν, προς αυτόν που απευθύνονται, τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος.

Σε κάθε σύσταση ασφαλείας ακολουθείται συγκεκριμένη διαδικασία μεταξύ του παραλήπτη και της ΕΔΑΑΠ (βεβαίωση παραλαβής σύστασης, ενημέρωση για σχετική ανάληψη δράσης, κ.α). Στη συνέχεια, και εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου, η ΕΔΑΑΠ ενημερώνει τον αποστολέα εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση σε περίπτωση που διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση ή δεν συμφωνεί με την αναληφθείσα δράση.

Η ΕΔΑΑΠ εξέδωσε 10 συστάσεις ασφαλείας για το 2014 και 9 συστάσεις ασφαλείας για το 2015. Κατά τα έτη 2014 και 2015 έκλεισαν συνολικά 10 συστάσεις ασφαλείας.

4. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Με σκοπό τόσο την εκπαίδευση του νέου και του υφισταμένου προσωπικού της ΕΔΑΑΠ όσο και την αντίστοιχη επιμόρφωση στελεχών της αεροπορικής κοινότητας και την προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε από την ΕΔΑΑΠ, σε συνεργασία με την ISASI (International Society of Air Safety Investigators) και το UK AAIB (United Kingdom, Air Accident Investigation Branch), δεκαήμερο εκπαιδευτικό σεμινάριο (Athens Reachout Workshop) με θέμα “Aircraft Accident Investigation Technics and Safety Management Systems and Human Factors in Air Accident Investigation”, τον Νοέμβριο του 2015 (16-27/11/2015).

Το περιεχόμενο του σεμιναρίου ήταν ιδιαίτερα σημαντικό, με υψηλή προστιθέμενη αξία για τους συμμετέχοντες και η διοργάνωσή του κρίθηκε υποδειγματική.

Το σεμινάριο παρακολούθησαν συνολικά 42 άτομα, οι οποίοι, εκτός του προσωπικού της ΕΔΑΑΠ, προέρχονταν από:

- τα Τμήματα Ασφάλειας (Safety Departments) των αεροπορικών εταιριών της χώρας μας,
- την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,
- τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών,
- την Πολεμική Αεροπορία,

- τα Ιπτάμενα Τμήματα των υπόλοιπων σωμάτων των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος.

Παράλληλα, είχε προγραμματιστεί από το 2015 η συμμετοχή του νέου προσωπικού της ΕΔΑΑΠ, στο σχολείο διερεύνησης της Πολεμικής Αεροπορίας, διάρκειας 8 εβδομάδων, το οποίο και πραγματοποιήθηκε εντός του πρώτου τετραμήνου του 2016.

Επίσης, διερευνητής της ΕΔΑΑΠ συμμετείχε σε εκπαιδεύσεις που πραγματοποιήθηκαν από την ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities) με θέματα:

- Preparation for investigation in extreme and challenging environments (Εκπαίδευση 2014) και
- ENCASIA Training Course for Peer Reviews (Εκπαίδευση 2015).

Τέλος, καταβλήθηκε προσπάθεια συμμετοχής εργαζομένων σε εξειδικευμένα εκπαιδευτικά courses, που παρέχονται από οργανισμούς Part 147, στα πλαίσια της συνεχούς κατάρτισης/επιμόρφωσης του προσωπικού.

5. ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΔΑΑΠ

Εκτός από το προαναφερθέν εκπαιδευτικό σεμινάριο (Athens Reachout Workshop), που έγινε σε συνεργασία με την ISASI & το UK AAIB, κατά τη διάρκεια των ετών 2014 και 2015 και με σκοπό την προώθηση της ασφάλειας των πτήσεων, πραγματοποιήθηκαν τα ακόλουθα:

1. Στο χώρο των Ελληνικών αεροπορικών εταιριών (AOC Holders) θεσμοθετήθηκε η πραγματοποίηση εξαμηνιαίων Συσκέψεων Ασφαλείας με τους Flight Safety Managers.
 - Η πρώτη Σύσκεψη Ασφαλείας πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2014, όπου και παρουσιάστηκε αναλυτικά το ελληνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό

πλαίσιο για τις αναφορές ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων και για την αντίστοιχη διερεύνηση τους.

Επίσης, συζητήθηκαν και αναλύθηκαν:

- θέματα βασικών λειτουργικών παραγόντων κινδύνου στις διάφορες φάσεις πτήσεων α/φων,
 - θέματα νοοτροπίας ασφάλειας (safety culture) και
 - θέματα ασφάλειας πτήσεων α/φων από την πρόσκρουση πτηνών και ζώων.
- Η δεύτερη Σύσκεψη Ασφαλείας πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2015, όπου πέραν των αεροπορικών εταιρειών συμμετείχαν και εκπρόσωποι των εταιρειών Επίγειας Εξυπηρέτησης (Ground Handling), του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Παρουσιάστηκαν θέματα ασφάλειας πτήσεων, συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας (Safety Management Systems), θέματα ανθρώπινου παράγοντα (Human Factors) και νοοτροπίας ασφάλειας (Safety Culture).
- Η τρίτη Σύσκεψη Ασφαλείας, που αρχικά είχε προγραμματιστεί για τον Νοέμβριο του 2015, αναβλήθηκε λόγω της πραγματοποίησης τον Νοέμβριο του 2015 του προαναφερθέντος Εκπαιδευτικού Σεμιναρίου «Athens Reachout Workshop» και τελικά πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2016.

2. Στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας, σε συνεργασία με την Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ) πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες συναντήσεις:

- Στις 15.02.2015 με τους εκπαιδευτές/αεραθλητές αλεξιπτώτου πλαγιάς,
- Στις 12.06.2015 με τους φορείς εκπαίδευσης και τους εκπαιδευτές των υπερελαφρών α/φων.
- Στις 17.06.2015 με τους φορείς της Γενικής Αεροπορίας.
- Επίσης, προετοιμάστηκε η 1η περιφερειακή συνάντηση με τους φορείς της Γενικής Αεροπορίας στο Μεσολόγγι, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 10.01.2016.

Σε όλες τις παραπάνω συναντήσεις, πέραν της ανάλυσης και παρουσίασης του ελληνικού και ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου για την αναφορά και διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, παρουσιάστηκαν, αναλύθηκαν και συζητήθηκαν:

- τα συμπεράσματα από τη διερεύνηση των ατυχημάτων της γενικής αεροπορίας την τελευταία δεκαετία,
- θέματα που αφορούν την νοοτροπία ασφάλειας (Safety Culture) και τον ανθρώπινο παράγοντα (Human Factors),
- προβλήματα και ιδιαιτερότητες των αντίστοιχων χώρων της Γενικής Αεροπορίας.

3. Πραγματοποιήθηκαν διμερείς συναντήσεις με τους ακόλουθους φορείς :

- Διοίκηση & Διευθύνσεις της ΥΠΑ,
- Διοίκηση ΓΕΑ/ΚΕΑΠΕ,
- Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών,
- Αεροπορικές Εταιρίες (AOC Holders) &
- Διοικητικό Συμβούλιο ΕΛΑΟ,

στα πλαίσια προώθησης της ασφάλειας των πτήσεων, επίλυσης εκκρεμούντων ζητημάτων και ανταλλαγής απόψεων σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Σημειώνεται ότι, η ΕΔΑΑΠ συμμετείχε ενεργά σε όλες τις μηνιαίες Συσκέψεις Ασφάλειας Περιοχής Δραστηριότητας Α/φων του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Στα πλαίσια της 100ης επετειακής σύσκεψης, πραγματοποιήθηκε και σχετική παρουσίαση για τον ρόλο και το έργο της ΕΔΑΑΠ.

4. Η ΕΔΑΑΠ συμμετείχε τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού όσο και υλοποίησης στην:

- άσκηση ετοιμότητας ευρείας κλίμακας 2014 «Ατύχημα α/φους στο Δ.Α.Α.», που πραγματοποιήθηκε στις 06.11.2014 και
- στην άσκηση ετοιμότητας περιορισμένης κλίμακας 2015 «Ατύχημα α/φους εντός αερολιμένα», που πραγματοποιήθηκε στον Δ.Α.Α. στις 20.11.2015.

Στα πλαίσια των εν λόγω ασκήσεων, πραγματοποιήθηκαν το 2014 και συνεχίστηκαν το 2015 συναντήσεις με εκπροσώπους του Πυροσβεστικού Σώματος, της Ελληνικής Αστυνομίας, του ΔΑΑ και της κρατικής αρχής της ΥΠΑ στον ΔΑΑ, στην κατεύθυνση ενημέρωσής τους για τον ρόλο και τις αρμοδιότητες της ΕΔΑΑΠ, καθώς επίσης και για την αναγκαιότητα διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων στον χώρο ενός αεροπορικού ατυχήματος.

Επίσης, πέραν των ανωτέρω αναφερθέντων και στα πλαίσια της ανάδειξης του έργου της, η ΕΔΑΑΠ συμμετείχε με παρέμβαση / παρουσίασή της στις εργασίες των ακολούθων συνεδρίων :

- Του συνεδρίου της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης με θέμα “Dealing with accidents at high risk entities” (Απρίλιος 2015).
- Του συνεδρίου του Athens Flying Week 2015 (Σεπτέμβριος 2015).

5. Το 2015 πραγματοποιήθηκε εκ μέρους της ΕΔΑΑΠ έρευνα για την νοοτροπία ασφάλειας (Safety Culture Survey 2015) στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα, με σκοπό την καταγραφή και αποτύπωση του αντιστοίχου επιπέδου νοοτροπίας ασφάλειας.

Η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε, για πρώτη φορά, στην Ελλάδα και στη διαδικασία αυτή, η ΕΔΑΑΠ συνεργάστηκε με όλη την αεροπορική κοινότητα (Αερομεταφορείς, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Εταιρίες Επίγειας Εξυπηρέτησης, Οργανισμούς Συντήρησης, Οργανισμούς Εκπαίδευσης, Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, φορείς Γενικής Αεροπορίας κλπ). Διεξήχθη μέσω διαδικτύου, με ανώνυμα ερωτηματολόγια και υπήρξαν 1234 έγκυρες απαντήσεις, αριθμός ικανός για την διεξαγωγή αξιόπιστων αποτελεσμάτων.

Τα στοιχεία και οι πληροφορίες που αντλήθηκαν από την εν λόγω έρευνα, θα μας οδηγήσουν στον καθορισμό της στρατηγικής για την ενδυνάμωση του επιπέδου της νοοτροπίας ασφάλειας με εστίαση στους επί μέρους τομείς/τμήματα, που απαρτίζουν την πολιτική αεροπορία στην Ελλάδα και σε συνεργασία μαζί τους.

Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τόσο σε συνολικό επίπεδο όσο και ανά τομέα.

Έχουν παρουσιαστεί:

- τα αποτελέσματα της Γενικής Αεροπορίας, στις αντίστοιχες συναντήσεις στις 17.10.2015 και 10.01.2016,
- τα αποτελέσματα για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τις Εταιρίες Επίγειας Εξυπηρέτησης στις 31.03.2016,
- τα αποτελέσματα για τους AOC Holders στην 3^η Σύσκεψη Ασφαλείας τον Απρίλιο του 2016.

Αντίστοιχα, τα αποτελέσματα για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχουν σταλεί στη Διοίκηση της υπηρεσίας στα τέλη Μαρτίου 2016.

Στη συνέχεια, τα συνολικά αποτελέσματα με τις αντίστοιχες προτάσεις θα δοθούν στη δημοσιότητα.

6. Η ΕΔΑΑΠ στα πλαίσια της υπάρχουσας συντονιστικής επιτροπής του Εθνικού Προγράμματος Αεροπορικής Ασφάλειας (State Safety Program) συμμετείχε στην διαδικασία της κατάρτισης και ολοκλήρωσης του. Το πρόγραμμα εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε το Απρίλιο του 2016.
7. Η ΕΔΑΑΠ συμμετείχε στις συναντήσεις, που πραγματοποιήθηκαν από την ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities) στις Βρυξέλλες και την ECAC (European Civil Aviation Conference), με στόχο την αναβάθμιση της παρουσίας της στους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και την αντίστοιχη ενημέρωσή της, καθώς επίσης παρακολούθησε τις εξελίξεις τόσο για θέματα αεροπορικών ατυχημάτων σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, όσο και για θέματα αναθεώρησης / επικαιροποίησης του κανονιστικού πλαισίου.

6. ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Με βάση τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 996/2010, έπρεπε να καταρτιστούν και να υπογραφούν Πρωτόκολλα Συνεργασίας (εκ των προτέρων ρυθμίσεις) με άλλες κρατικές αρχές, που ενδέχεται να εμπλακούν στις δραστηριότητες που αφορούν την διερεύνηση ασφάλειας.

Λόγω καθυστέρησης υποβολής αντίστοιχων Πρωτοκόλλων Συνεργασίας, είχε ανοίξει σχετικός φάκελος Παράβασης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2237/2014) και είχε ληφθεί αντίστοιχη προειδοποιητική επιστολή μέσω της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας (Μ.Ε.Α.) της Ελλάδος στις Βρυξέλλες.

Μετά από σχετική προετοιμασία και με συντονισμένες προσπάθειες υπογράφηκαν κατά τα έτη 2014 και 2015:

- Πρωτόκολλο Συνεργασίας ΓΕΕΘΑ – ΕΔΑΑΠ (07.10.2014)
- Πρωτόκολλο Συνεργασίας ΥΠΑ – ΕΔΑΑΠ (15.01.2015).
- Πρωτόκολλο Συνεργασίας Υπουργείου Δικαιοσύνης – ΕΔΑΑΠ (20.04.2015).

Τα παραπάνω Πρωτόκολλα Συνεργασίας στάλθηκαν μέσω της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σε συνεδρίαση του Κολλεγίου των Επιτρόπων της 10.12.2015, τα υποβληθέντα Πρωτόκολλα Συνεργασίας κρίθηκε ότι καλύπτουν πλήρως τις απαιτήσεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 996/2010, ο φάκελος της Παράβασης 2237/2014 έκλεισε και η υπόθεση αρχειοθετήθηκε.

Παράλληλα και στα πλαίσια της αποτελεσματικότερης λειτουργίας της ΕΔΑΑΠ, έχουν προετοιμαστεί σχέδια «Πρωτοκόλλων Συνεργασίας» μεταξύ :

- Πυροσβεστικού Σώματος – ΕΔΑΑΠ.
- Ελληνικής Αστυνομίας – ΕΔΑΑΠ.

Τα παραπάνω έχουν υποβληθεί στους αντίστοιχους φορείς για απόψεις / συμπληρώσεις.

7. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Κατά την διάρκεια των ετών 2014 και 2015 κατεβλήθη προσπάθεια αύξησης του ανθρώπινου δυναμικού της ΕΔΑΑΠ μέσω της διαδικασίας κινητικότητας. Έχει ολοκληρωθεί από τον Αύγουστο του 2015 η μεταφορά 5 τεχνικών (2 ΠΕ Διπλωματούχων Μηχανικών και 3 ΤΕ Μηχανικών Αεροσκαφών) αλλά δεν ολοκληρώθηκε η μεταφορά των 3 χειριστών αεροσκαφών που είχαν ζητηθεί.

Ωστόσο το σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ΕΔΑΑΠ είναι η μη ύπαρξη οικονομικού υπαλλήλου, (ο οποίος παράλληλα θα οριστεί και οικονομικός εκκαθαριστής), με αποτέλεσμα να υπάρχουν προβλήματα και δυσλειτουργίες στην διεκπεραίωση των οικονομικών θεμάτων. Παρόλα αυτά καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες για τον έλεγχο και περιορισμό των δαπανών στα πλαίσια του εγκεκριμένου προϋπολογισμού.

Με την ένταξη του νέου προσωπικού και την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης τους υπάρχουν συντονισμένες προσπάθειες για την έγκαιρη ολοκλήρωση των διερευνήσεων των εκκρεμούντων προς διερεύνηση ατυχημάτων / σοβαρών συμβάντων.

Παράλληλα οι δράσεις, σε συνεργασία με τους αεροπορικούς φορείς της χώρας, για την προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων θα συνεχισθούν.