

## **ΚΥΚΛΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΠΟΛΙΤΗ**

### **ΠΟΡΙΣΜΑ**

**Θέμα:** Αθέμιτος Ανταγωνισμός και Διακριτική Μεταχείριση μεταξύ των αερολεσχών και των εταιριών, σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, στα πλαίσια της Γενικής Αεροπορίας

**Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη:** Καλλιόπη Σπανού

**Χειριστής:** Λεμονιά (Νίτσα) Μπιγιλάκη

Αθήνα, Μάιος 2008

Αθήνα, 30.05.2008  
Αριθμ.Πρωτ. 20656/27.11.2003  
Ειδική Επιστήμονας: Ν. Μπιγιλιάκη

Προς  
Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών  
Γραφείο Υπουργού κ. Κωστή Χατζηδάκη  
Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, Παπάγου  
10191 – ΑΘΗΝΑ

## ΠΟΡΙΣΜΑ

Ο Συνήγορος του Πολίτη στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά την παρ. 9 του άρθρου 103 του Συντάγματος και το Ν. 3094/2003 εξέτασε την αναφορά εταιρίας με την επωνυμία \*\*\* ιδιοκτησίας του κυρίου \*\*\*, σχετικά με τα εξής θέματα:

- Α) Συγκέντρωση δραστηριοτήτων Γενικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων - Μετεγκατάσταση από το αεροδρόμιο της Τανάγρας στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων
- Β) Άνιση Μεταχείριση και Αθέμιτος Ανταγωνισμός μεταξύ Αερολεσχών και Εταιριών, Σχολών Εκπαίδευσης Χειριστών Αεροσκαφών με τη θέσπιση δυσμενέστερων οικονομικών όρων και κανόνων λειτουργίας για τις δεύτερες
- Γ) Χρήση στρατιωτικών αεροδρομίων από Αερολέσχες
- Δ) Έλεγχος πτήσεων των Αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου
- Ε) Άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις Αερολέσχες
- Ζ) Μη υποβολή Γενικού Δηλωτικού από τις Αερολέσχες

Μετά από μελέτη του σχετικού υλικού συντάσσεται το παρόν πόρισμα, το οποίο γνωστοποιείται και κοινοποιείται αρμοδίως.

## I. Ιστορικό της Υπόθεσης

Ο Συνήγορος του Πολίτη, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του όπως αυτές καθορίζονται από το άρθρο 3 του καταστατικού του νόμου (Ν.3094/2003, Φ.Ε.Κ. 10<sup>Α</sup>/22.01.2003) εξέτασε την υπ' αρ. πρωτ. 20656/27.11.2003 αναφορά της εταιρίας \*\*\*. Με την ως άνω αναφορά της η εταιρία, η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας και έχει ως σκοπό την εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Π.Δ. 359/1995 (Φ.Ε.Κ. 192 Α'), έθεσε σημαντικά θέματα σε σχέση με:

A) τους χώρους εγκατάστασης και λειτουργίας της, ως σχολή εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών

B) τη διαφορετική αντιμετώπισή της σε σύγκριση με τις αερολέσχες, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της.

Ειδικότερα, η εταιρία διαμαρτυρήθηκε για τη δύναμη της Υπουργικής Απόφασης Δ3/Α/9063/2020/07.03.2002 μετεγκατάστασή της, από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στη Βοιωτία και συγκεκριμένα στο αεροδρόμιο της Τανάγρας, γεγονός το οποίο, όπως η εταιρία ισχυρίστηκε, είχε αρνητικές επιπτώσεις:

α) στον τρόπο και τις συνθήκες λειτουργίας της (στάθμευση του αεροσκάφους της σε ιδιωτικό χώρο, τον χώρο της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας Α.Ε. (Ε.Α.Β.) και χρησιμοποίηση του διαδρόμου της 114 Πτέρυγας Μάχης Τανάγρας (Π.Μ.), μείωση του αριθμού των πτήσεων και υποχρεωτική συμμόρφωση στους κανονισμούς της 114 Π.Μ.),

β) στην οικονομική της κατάσταση (υπογραφή σύμβασης για τη στάθμευση του αεροσκάφους στο χώρο της Ε.Α.Β. με υπέρογκα στάθμευτρα, αυξημένα κατά 410% έναντι αυτών που κατέβαλλε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού (προσκομίστηκε στην Αρχή, το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, Νο 2747, σειρά Ζ, ημερομηνία έκδοσης 10.11.2003, στο οποίο καταγράφονται τα τέλη στάθμευσης του αεροσκάφους της), επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στο προσωπικό της εταιρίας και στους εκπαιδευόμενους, λόγω της μεγάλης απόστασης, ήτοι 170 χλμ. για μετάβαση και επιστροφή από την Αθήνα.

Ειδικότερα, η εταιρία υποστήριξε ότι η παραχώρηση της χρήσεως του διαδρόμου προσγειώσεως και απογειώσεως της 114 Π.Μ. Τανάγρας επέφερε στην ίδια μείωση των εργασιών της, καθώς δικαίωμα χρήσης του εν λόγω αεροδρομίου είχε μόνο τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες, ενώ τις καθημερινές το αεροδρόμιο ήταν

κατειλημμένο από την πολεμική αεροπορία, όπως καθορίστηκε στο υπ' αριθμ. πρωτ. Δ3/Α/5901/4208/5.7.2002 έγγραφο της Διεύθυνσης Αερολιμένων, Τμήμα Α της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), προς την εν λόγω εταιρία, με θέμα «Διαδικασίες Γενικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Τανάγρας». Στο έγγραφο αναφέρονταν, μεταξύ άλλων, τα εξής : «.....Οι πτήσεις αεροσκαφών Γ. Αεροπορίας επιτρέπονται τις Παρασκευές από 13.00 τοπική μέχρι τη δύση του ηλίου, καθώς και τα Σαββατοκύριακα και αργίες από ανατολή μέχρι δύση ηλίου. Για περιορισμένες πτήσεις αεροσκαφών τις λοιπές ημέρες της εβδομάδας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εκ των προτέρων έγκαιρη ενημέρωση και σύμφωνη γνώμη της Μονάδας». Η πρόσβαση των εκπαιδευομένων της σχολής στο χώρο της Ε.Α.Β., όπου βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της σχολής, είχε γίνει δυσχερής, καθώς η σύμβαση με την Ε.Α.Β. υποχρέωνε τη σχολή να γνωστοποιεί τα άτομα που επρόκειτο να εισέλθουν δύο (2) ημέρες νωρίτερα. Όλη αυτή η κατάσταση προξένησε μεγάλη οικονομική ζημία στην εταιρία, διότι οι εκπαιδευτές και οι μηχανικοί της σχολής όπως και οι εκπαιδευόμενοι δεν ακολούθησαν την εταιρία στην Τανάγρα λόγω των δύσκολων συνθηκών λειτουργίας και της μεγάλης απόστασης.

Παράλληλα, η εταιρία διαμαρτυρήθηκε για την ευνοϊκότερη αντιμετώπιση των αερολεσχών, καθώς σύμφωνα με την ανωτέρω Υπουργική Απόφαση, τα αεροσκάφη των αερολεσχών μεταφέρθηκαν στο αεροδρόμιο Τατοΐου και όχι στο αεροδρόμιο της Τανάγρας και υποστήριξε ότι κατ'αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκε και εδραιώθηκε αθέμιτος ανταγωνισμός και άνιση μεταχείριση μεταξύ σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών όπως είναι η ίδια, και αερολεσχών (οι οποίες επίσης ασχολούνται με την εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών) σε πολλαπλά επίπεδα, όπως π.χ. χώροι εγκατάστασης, λειτουργίας και θέματα οικονομικής φύσεως.

Στις αλληπάλληλες παρεμβάσεις του Συνηγόρου του Πολίτη προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) με τηλεφωνικές οχλήσεις αλλά και την αποστολή του από 02.02.2004 εγγράφου της Αρχής, είχαν επισημανθεί τα επιζήμια για την εταιρία αποτελέσματα της μετεγκατάστασης στο αεροδρόμιο της Τανάγρας. Εν συνεχεία, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με την Αριθ.Δ3/Α/27984/6973/2005(ΦΕΚ 1074 Β') Τροποποίηση συμπλήρωση της Αριθ. Δ3/Α/23766/5390/20.6.2002 Απόφασης (βάσει της οποίας καταργήθηκε το αεροδρόμιο του Ελληνικού) και συγκεκριμένα με την αντικατάσταση της παραγράφου 5, όρισε ότι «Τα αεροπορικά μέσα της Γενικής Αεροπορίας μεταφέρονται στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων. Ο χρόνος μεταφοράς

των αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας και των συναφών δραστηριοτήτων στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων θα ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2005». Στο ανωτέρω χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκε και η μετεγκατάσταση της εταιρίας από το αεροδρόμιο της Τανάγρας στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων, κατόπιν προφορικής ενημέρωσης από το Κλιμάκιο Ελέγχου της ΥΠΑ, στο αεροδρόμιο της Τανάγρας.

## **II. Νομοθετικό Πλαίσιο**

Οι αεροπορικές δραστηριότητες υπάγονται στο πλαίσιο της ιδιωτικής αεροπορίας, το οποίο ρυθμίζεται από:

- α) το νομοθετικό διάταγμα (Ν.Δ.) 1127/1972 περί ιδιωτικής αεροπορίας,
- β) το προεδρικό διάταγμα (Π.Δ.) 533/1981 (ΦΕΚ 139 Α) περί κανονισμού διευκολύνσεων αεροπορικών μεταφορών,
- γ) το Νόμο 1815/1988 (ΦΕΚ Α' 250) κύρωση του κώδικα αεροπορικού δικαίου,
- δ) το Π.Δ. 359/1995 (ΦΕΚ 192 Α') ίδρυση αεροπορικών σχολών για την απόκτηση ερασιτεχνικής άδειας χειριστών ελαφρών αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας, Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας,
- ε) το Π.Δ. 33/2002 (ΦΕΚ Α 36/27.2.2002) κανονισμός πτυχίων χειριστών αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας.

Η αρμοδιότητα άσκησης πολιτικής για την ιδιωτική αεροπορία ανήκει στον Υπουργό Μεταφορών, ενώ η εποπτεία των θεμάτων ιδιωτικής αεροπορίας, αεροπορικού αθλητισμού και αεροπορικού τουρισμού ανήκει στην ΥΠΑ.

Από την ΥΠΑ ελέγχεται και η εταιρία, η οποία ασχολείται με την εκπαίδευση των υποψηφίων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ελαφρών αεροσκαφών. Η εταιρία διατηρεί γραφεία στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, όπου υπάρχουν και αίθουσες διδασκαλίας των θεωρητικών μαθημάτων και για την εκπαίδευση των ενδιαφερομένων στον αέρα δραστηριοποιείται στα εκάστοτε διαθέσιμα αεροδρόμια του Νομού Αττικής, κατόπιν έγκρισης των αρμοδίων αρχών. Σήμερα η εταιρία δραστηριοποιείται στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων.

Μετά την οριστική διακοπή λειτουργίας του αεροδρομίου Μαραθώνα (κατασκευή Κωπηλατοδρομίου και χρήση αυτού στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004), τα εκεί χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη ιδιωτικής αεροπορίας μεταξύ των οποίων και της εν λόγω εταιρίας, μεταφέρθηκαν στον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών (αεροδρόμιο Ελληνικού) βάσει της Δ3/Α/54941/9396/07.12.2000 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Όμως, η μεταφορά αυτή ήταν προσωρινή,

καθώς οι διατάξεις του άρθρου 9 του Ν. 2338/1995 όριζαν ότι «μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού πάυει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου».

Ακολούθησε η Δ3/Α/9063/2020/07.03.2002 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με την οποία «...τα αεροσκάφη των αερολεσχών μεταφέρονται στο αεροδρόμιο Τατοΐου, με ευθύνη των φορέων τους και σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας», ενώ «τα ιδιωτικής χρήσης αεροσκάφη και οι σχολές μεταφέρονται κατ' επιλογήν τους στους λοιπούς κρατικούς αερολιμένες της χώρας ή στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων τα ελικόπτερα και στην Τανάγρα (χώρο Ε.Α.Β.) τα αεροπλάνα, σε συνεργασία με την Υ.Π.Α.».

Είναι γνωστό ότι τις ίδιες υπηρεσίες με τις σχολές χειριστών αεροσκαφών παρέχουν οι αερολέσχες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο Νομό Αττικής και η κύρια δραστηριότητά τους αφορά την εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών για την απόκτηση ερασιτεχνικού πτυχίου. Η λειτουργία τους όμως υπάγεται στις διατάξεις του σωματειακού δικαίου, καθώς αποτελούν κοινωφελή μη κερδοσκοπικά σωματεία, τα οποία υπάγονται και ελέγχονται ως σωματεία από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Το παράδοξο όμως σχετικά με την μεταφορά των αεροσκαφών των αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου, είναι ότι ενώ με την υπ' αριθμ. 1130/28.03.2002 (ΦΕΚ Β'402) Απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας εγκρίθηκε η χρήση των αεροδρομίων της Πάχης Μεγάρων και της Τανάγρας, για τις ανάγκες των ελικοπτέρων και αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας εγκρίθηκε η «.....

*χρησιμοποίηση:*

α. Του στρατιωτικού αεροδρομίου Πάχης Μεγάρων για τις ανάγκες των ελικοπτέρων Γενικής Αεροπορίας.

β. Του στρατιωτικού αεροδρομίου Τανάγρας για τις ανάγκες των αεροπλάνων της Γενικής Αεροπορίας, που χρησιμοποιούν τον χώρο της ΕΑΒ.

γ. Του στρατιωτικού αεροδρομίου Ελευσίνας για τις ανάγκες των αεροσκαφών του ΕΚΑΒ»,

**ουδέποτε εκδόθηκε αντίστοιχη απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, για την έγκριση του αεροδρομίου Τατοΐου, για τις ανάγκες των αερολεσχών.**

Επομένως, η χρήση του εν λόγω στρατιωτικού αεροδρομίου από τις αερολέσχες φαίνεται να αποτελεί παραβίαση των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 2 του Π.Δ. 359/14.9.1995 (ΦΕΚ 192 Α') «.....Αν ο εκμεταλλεόμενος δεν διαθέτει

ιδιόκτητο ή ιδιωτικό αεροδρόμιο ή ελικοδρόμιο, η ΥΠΑ μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σχολής σε κρατικά **πολιτικά** αεροδρόμια ή σε τοποθεσία πλησίον αυτών σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και εφόσον κατά την κρίση της ΥΠΑ δεν θα παρεμποδίζονται οι πτήσεις των αεροσκαφών που εκτελούν δημόσιες μεταφορές». Επιπλέον, η χρήση του εν λόγω στρατιωτικού αεροδρομίου από τις αερολέσχες, λόγω της ανυπαρξίας αερολιμενικού ελέγχου της ΥΠΑ, γίνεται κατά παράβαση των διατάξεων της παρ. 14 του άρθρου 2 του ανωτέρω Προεδρικού Διατάγματος, καθώς αυτό προβλέπει ότι «Ο έλεγχος για τη σωστή εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Διατάγματος γίνεται από την ΥΠΑ. Για το σκοπό αυτό, ο εκμεταλλεόμενος υποχρεούται να επιτρέπει στους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους της ΥΠΑ την άσκηση ελέγχου, ο οποίος εκτείνεται σε όλες τις φάσεις και τα στάδια της λειτουργίας της Σχολής» αλλά και παράβαση ποινικών διατάξεων των άρθρων 161, 162, 163, 164 και 165 του Ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου». Ειδικότερα, στις διατάξεις των ανωτέρω άρθρων ορίζεται ότι:

#### *«Παράνομη πτήση*

##### *Άρθρο 161*

1. Με φυλάκιση έως έξι μήνες και χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης αεροσκάφους ο οποίος εκτελεί πτήση :
  - α. Χωρίς υποβολή σχεδίου πτήσεως ή μεταβάλλοντας το σχέδιο κατά την πτήση με αναληθή αιτιολογία.
  - β. Χωρίς εγγραφή του αεροσκάφους στο οικείο μητρώο.
  - γ. Χωρίς πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή μετά τη λήξη της ισχύος του.
2. Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται και ο εκμεταλλεόμενος το αεροσκάφος.

#### *Κυβερνήτης χωρίς άδεια*

##### *Άρθρο 162*

1. Οποιος χειρίζεται αεροσκάφος χωρίς να έχει άδεια που ισχύει, τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη και με χρηματική ποινή.
2. Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται, όποιος επιτρέπει ή ανέχεται το χειρισμό αεροσκάφους από πρόσωπο το οποίο δεν έχει άδεια που ισχύει.

#### *Παραβιάσεις υπηρεσιακών καθηκόντων του κυβερνήτη*

##### *Άρθρο 163*

- Με φυλάκιση έως έξι μήνες και χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης ο οποίος :
- α. Δεν έχει στο αεροσκάφος ή δεν τηρεί τα προβλεπόμενα έγγραφα.
  - β. Δεν εμφανίζει στις αρμόδιες αρχές ή καταστρέφει τα έγγραφα που αφορούν το αεροσκάφος.
  - γ. Εν γνώσει αναγράφει ή επιτρέπει την εγγραφή ψευδών στοιχείων στα έγγραφα που φέρει το αεροσκάφος.
  - δ. Εν γνώσει αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση αεροσκάφους, που δεν έχει ή έχει ψευδή ή παραποιημένα σήματα εθνικότητας και εγγραφής.

##### *Άρθρο 164*

1. Με φυλάκιση έως έξι μήνες και με χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης που παραβαίνει τις διατάξεις για την εναέρια κυκλοφορία, εφόσον από την πράξη του μπορεί να προσκύψει κίνδυνος για την ασφάλεια των αεροσκαφών.
2. Με φυλάκιση έως ένα έτος και με χρηματική ποινή τιμωρείται ο εκμεταλλεόμενος αεροσκάφος και ο κυβερνήτης που παραβαίνει τα προβλεπόμενα ελάχιστα όρια ασφαλείας σε

σχέση με τη σύνθεση του πληρώματα, τον αριθμό των επιβατών και το βάρος των μεταφερόμενων πραγμάτων.

*Παράβαση υποχρεώσεων του εκμεταλλευομένου αεροσκάφους*

*Άρθρο 165*

- Με φυλάκιση έως έξι μήνες και χρηματική ποινή τιμωρείται ο εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος ο οποίος :

- α. Δεν επιδεικνύει στις αρμόδιες αρχές ή καταστρέφει τα έγγραφα που αφορούν το αεροσκάφος.
- β. Δεν έχει την προβλεπόμενη άδεια για τη συγκεκριμένη εκμετάλλευση του αεροσκάφους.
- γ. Εν γνώσει αναγράφει ή επιτρέπει την αναγραφή ψευδών στοιχείων στα έγγραφα που φέρει το αεροσκάφος.
- δ. Εν γνώσει επιτρέπει την πτήση αεροσκάφους που δεν έχει ή έχει ψευδή ή παραποιημένα σήματα εθνικότητας και εγγραφής».

Κατόπιν των αλληπάλληλων τηλεφωνικών οχλήσεων της Αρχής προς την ΥΠΑ και την αποστολή των από 02.02.2004 και 16.4.2004 εγγράφων της Αρχής προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, πραγματοποιήθηκε η έκδοση της Υπουργικής Απόφασης Δ3/Α/27984/6973/29.07.2005 (ΦΕΚ 1074 Β), με την οποία αντικαταστάθηκε η παράγραφος 5 της υπ' αριθμ. Δ3/Α/23766/5390/20.6.2002 Απόφασης του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών ως ακολούθως: «*Τα αεροπορικά μέσα της Γενικής Αεροπορίας μεταφέρονται στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων. Ο χρόνος μεταφοράς των αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας και των συναφών δραστηριοτήτων στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων θα ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2005*».

Με την έκδοση της ανωτέρω Υπουργικής Απόφασης έγινε μια σημαντική προσπάθεια εξομάλυνσης των δυσχερειών, οικονομικών και λειτουργικών που αντιμετώπιζαν οι σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, μεταξύ των οποίων και η εταιρία, καθώς αυτές μεταφέρθηκαν από το αεροδρόμιο της Τανάγρας στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων. Με τη μετεγκατάσταση αυτή επιλύθηκαν κάποια οικονομικά και λειτουργικά προβλήματα των σχολών, όπως λ.χ. οικονομική επιβάρυνση για τη στάθμευση των αεροσκαφών τους στο χώρο της Ε.Α.Β., επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στο προσωπικό και στους εκπαιδευόμενους των σχολών, λόγω της μεγάλης απόστασης του αεροδρομίου της Τανάγρας, δυσλειτουργία των σχολών καθώς χρησιμοποιείτο ο διάδρομος προσγειώσεως και απογειώσεως της 114 Π.Μ. Τανάγρας.

Όμως, ακόμη και μετά την έκδοση της ανωτέρω Υπουργικής Απόφασης (Δ3/Α/27984/6973/29.07.2005) και την πάροδο δύο (2) και πλέον ετών εξακολουθεί να υφίσταται αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών και των αερολεσχών, σε οικονομικό και λειτουργικό επίπεδο, καθώς

όπως επεξηγείται και στη συνέχεια, οι αερολέσχες ασκούν και εμπορική δραστηριότητα, μολοντί αποτελούν κοινωφελή μη κερδοσκοπικά σωματεία και χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο Τατοΐου για τις δραστηριότητές τους (χωρίς απόφαση του Υπουργού Άμυνας), τους παρέχεται δε η δυνατότητα αποφυγής πληρωμής των τελών, που καταβάλλονται στα πολιτικά αεροδρόμια, σε βάρος της εθνικής οικονομίας, ενώ η μετεγκατάστασή τους στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων (έως τις 31.12.2005, σύμφωνα με την ανωτέρω Υπουργική Απόφαση, αφού ανήκουν στη Γενική Αεροπορία) δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

### **III. Οι ενέργειες του Συνηγόρου του Πολίτη και οι απόψεις της Διοίκησης**

Στο πλαίσιο της διαμεσολαβητικής του δράσης, ο Συνήγορος του Πολίτη απευθύνθηκε με το από 02.02.2004 έγγραφό του τόσο στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών όσο και στην ΥΠΑ ζητώντας τις απόψεις τους πάνω στο θέμα της διαφορετικής αντιμετώπισης των αερολεσχών και των σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών (βάσει της Δ3/Α/9063/2020/07.03.2002 Υπουργικής Απόφασης), επισημαίνοντας ότι τόσο οι πρώτες όσο και οι δεύτερες: α) αποτελούν σχολές ερασιτεχνικής εκπαίδευσης, β) ασκούν εμπορική και οικονομική δραστηριότητα και γ) υπόκεινται σε Φ.Π.Α. σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του Ν. 1642/1986 (όπως προκύπτει από το υπ' αρ. πρωτ. 1003174/188/75/Α0014 έγγραφο της Διεύθυνσης 14<sup>η</sup> ΦΠΑ, του Υπουργείου Οικονομικών). Επιπλέον, ο Συνήγορος του Πολίτη τόνισε ιδιαίτερα πόσο επιζήμια αποδείχθηκε η μετεγκατάσταση της σχολής στο αεροδρόμιο της Τανάγρας και ζήτησε να εξεταστεί το ενδεχόμενο φιλοξενίας τόσο των αερολεσχών όσο και των σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών στις εγκαταστάσεις του Τατοΐου (ή ενδεχομένως σε άλλες εγκαταστάσεις) ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού που αφορούν τη λειτουργία τους και την οικονομική τους κατάσταση.

Η Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών της ΥΠΑ απάντησε στο έγγραφο του Συνηγόρου του Πολίτη με το υπ' αρ. πρωτ. Δ3/Α/1675/04.03.2004 έγγραφό της, στο οποίο επισημαίνονται τα ακόλουθα: σε ό,τι αφορά το νομικό καθεστώς των αερολεσχών αναφέρεται ότι αυτές αποτελούν κοινωφελή μη κερδοσκοπικά σωματεία που υπάγονται στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και ελέγχονται ως σωματεία από αυτήν, ενώ ως προς την ασφάλεια των πτήσεων ελέγχονται από την ΥΠΑ. Τονίζεται επίσης ότι οι οικονομικές εισφορές των μελών τους χρησιμοποιούνται για την κάλυψη

των εξόδων τους και για το λόγο αυτό οι αερολέσχες δεν έχουν κέρδη, η δε υποχρέωση της Πολιτείας για τη διοικητική και οικονομική υποστήριξή τους θεμελιώνεται στο Ν. 1127/1972. Τέλος, διευκρινίζεται ότι οι αερολέσχες σκοπό έχουν την εκπαίδευση ερασιτεχνών χειριστών για το πτυχίο PPL, σε αντίθεση με τις εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, οι οποίες χορηγούν επαγγελματικά πτυχία χειριστών (CPL και ATPL) και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν τίθεται θέμα διακριτικής μεταχείρισης υπέρ των αερολεσχών, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο Τατόι, με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Εθνικής Άμυνας. Στο έγγραφο αυτό της ΥΠΑ τονίζεται ο κοινωφελής μη κερδοσκοπικός χαρακτήρας των αερολεσχών, ωστόσο σε τηλεφωνική επικοινωνία η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων ενημέρωσε το Συνήγορο του Πολίτη, ότι οι αερολέσχες **χρησιμοποιούν τιμολόγια για την παροχή των υπηρεσιών τους. Συνεπώς, ασκούν εμπορική δραστηριότητα.**

Εν συνεχεία, ο Συνήγορος του Πολίτη με το από 16.04.2004 έγγραφό του προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και την ΥΠΑ έθεσε τα εξής επιμέρους ζητήματα:

A) Έλεγχος των αερολεσχών ως προς την ασφάλεια των πτήσεών τους. Παρά το γεγονός ότι στο υπ'αρ.πρωτ. Δ3/Α/1675/04.03.2004 έγγραφό της η ΥΠΑ υποστηρίζει ότι ελέγχει τις αερολέσχες ως προς την ασφάλεια των πτήσεων, κατά τη διερεύνηση της υπόθεσης και κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας της Αρχής με τη Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ διαπιστώθηκε η απουσία ελέγχων ασφάλειας των πτήσεων στο Τατόι όπου φιλοξενούνται οι αερολέσχες, λόγω έλλειψης κλιμακίου ελέγχου της ΥΠΑ, σε μόνιμη παρουσία.

B) Εμπορική δραστηριότητα των αερολεσχών. Από το υπ' αρ. πρωτ. 1003174/188/75/Α0014/21.03.1997 έγγραφο της Διεύθυνσης 14<sup>η</sup> ΦΠΑ, του Υπουργείου Οικονομικών προκύπτει ότι η διάθεση των αεροσκαφών αερολέσχης προς τα μέλη της έναντι αμοιβής αποτελεί φορολογητέα δραστηριότητα και υπάγεται σε ΦΠΑ με συντελεστή 18%, ενώ στο ίδιο έγγραφο διευκρινίζεται ότι **εάν οι αερολέσχες προσφέρουν επαγγελματική και ερασιτεχνική εκπαίδευση στα μέλη τους, απαλλάσσεται από ΦΠΑ μόνο η επαγγελματική, και όχι η ερασιτεχνική εκπαίδευση.** Ο Συνήγορος του Πολίτη επεσήμανε ότι η Σχολή προσφέρει μόνο ερασιτεχνική εκπαίδευση με προέκταση την ειδικότητα πτήσεως διά οργάνων, συνεπώς δεν δικαιολογούνται οι οικονομικές διακρίσεις μεταξύ αερολεσχών και σχολών χειριστών ερασιτεχνικής εκπαίδευσης, όπως η εν λόγω εταιρία.

Γ) Επίσης τονίστηκε από την Αρχή η ανάγκη άμεσης αποστολής από την ΥΠΑ κλιμακίου για τη διενέργεια ελέγχων στις πτήσεις των αερολεσχών από το αεροδρόμιο Τατοΐου και ότι θα έπρεπε να εξεταστεί το ζήτημα της μεταφοράς τους σε ενιαίο χώρο με τις σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών.

Σε συνέχεια της παρέμβασης της Αρχής, η ΥΠΑ απέστειλε το υπ' αρ. πρωτ. Δ3/Β/25284/5531/23.06.2004 έγγραφο, με το οποίο ενημέρωσε το Συνήγορο του Πολίτη για τη συγκρότηση εσωτερικής Ομάδας Εργασίας στην ΥΠΑ αποτελούμενη από τους υπαλλήλους της ΥΠΑ ως ακολούθως:

Α) \*\*\*, κλ. ΠΕ1-Αερολιμενικών Α' Βαθμού ως πρόεδρος,

Β) \*\*\*, κλ. ΤΕ5- μεταφραστών Α' βαθμού ως μέλος,

Γ) \*\*\*, ΕΣΙΔ-Χειριστή Αεροσκαφών, μέλος

Η ανωτέρω ομάδα είχε ως έργο:

1. Την εξέταση των συνεπειών δραστηριοποίησης των αερολεσχών της Αττικής σε μη πολιτικά αεροδρόμια, ιδιαίτερα σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία,
2. Την ανάλυση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου της ιδιωτικής αεροπορίας και της από την ΥΠΑ ασκούμενης πολιτικής στον τομέα της ιδιωτικής αεροπορίας και των επιπτώσεών τους επί του ανταγωνισμού μεταξύ των ιδιωτικών αεροπορικών σχολών και των αερολεσχών
3. Την υποβολή σχετικής έκθεσης στο Διοικητή της ΥΠΑ έως και την 10.08.2004. Με εντολή του τότε Διοικητή της ΥΠΑ, κυρ. \*\*\* οι εμπλεκόμενες Διευθύνσεις της ΥΠΑ και οι εποπτευόμενοι οργανισμοί παρακαλούνταν να παράσχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση στο έργο της Ομάδας.

Κατόπιν αλληπάλληλων τηλεφωνικών οχλήσεων της Αρχής, για περαιτέρω ενημέρωση σχετικά με την εξέλιξη των ενεργειών της ομάδας και την έκδοση του πορίσματος, η ΥΠΑ με την υπ'αρ.πρωτ. Δ3/Β/10122/26.10.2004 επιστολή της ενημέρωσε το Συνήγορο του Πολίτη εκ νέου, για τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας και συγκεκριμένα αυτή τη φορά υποστήριξε τα εξής:

Α) Για την εξέταση των προβληθέντων ισχυρισμών αλλά και της γενικότερης πολιτικής στον τομέα της ιδιωτικής αεροπορίας, συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας, η οποία έχει ολοκληρώσει το έργο της από τις 20.09.2004, λόγω της προετοιμασίας αλλά και πραγματοποίησης των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων.

Β) Οι προτάσεις της Ομάδας Έργου ευρίσκονται ήδη υπό επεξεργασία από τις αρμόδιες Διευθύνσεις της ΥΠΑ. Το όλο εγχείρημα έχει εμφανώς πολύπλοκο και

τεχνικό χαρακτήρα, αφού κατά κύριο λόγο εστιάζεται στην έλλειψη κατάλληλου αεροδρομίου.

Ωστόσο η υπηρεσία της ΥΠΑ μας πληροφόρησε ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα και μετά την απαραίτητη εξέταση των εναλλακτικών λύσεων, θα ήταν σε θέση να μας ενημερώσει για τις τελικές αποφάσεις και λύσεις οι οποίες τελικώς θα προκρίνονταν. Στις 13.04.2005, ο Συνήγορος του Πολίτη, με νέο έγγραφό του προς την ΥΠΑ, ζήτησε να ενημερωθεί για τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των προτάσεων της Ομάδας Εργασίας και για τη γενικότερη εξέλιξη της υπόθεσης καθώς είχε παρέλθει χρονικό διάστημα πέντε μηνών χωρίς καμία ενημέρωση.

Η Αρχή τελικώς ενημερώθηκε με το υπ' αριθμ Δ3/Β/16500/3843/06.05.2005 έγγραφο της ΥΠΑ, για το γεγονός της συγκέντρωσης όλων των δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας του Νομού Αττικής, σε ένα αεροδρόμιο (χωρίς όμως να προσδιορίζεται αυτό). Ενημερώθηκε επιπλέον ότι η ΥΠΑ είχε υιοθετήσει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των απαραίτητων έργων και ενεργειών, ώστε ο χώρος (αεροδρόμιο) να είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες της Γενικής Αεροπορίας, προκειμένου να δοθεί αφενός οριστική λύση στα προβλήματά της και αφετέρου η απαραίτητη ώθηση για την ανάπτυξή της. Στο έγγραφο επισημάνθηκε ότι το αεροδρόμιο αυτό αναμενόταν να καταστεί λειτουργικό στις αρχές της καλοκαιρινής περιόδου του 2005. Στο διάστημα αυτό και συγκεκριμένα στις 09.05.2005 η εταιρία με αίτησή της ζήτησε να της χορηγηθεί το πόρισμα που συνέταξε η τριμελής Ομάδα Εργασίας της ΥΠΑ (αποτελούμενη από τους κ.κ. \*\*\*, \*\*\*, και \*\*\*), το οποίο και προσκόμισε στην Αρχή, ως συμπληρωματικό στοιχείο στη διερεύνηση της υπόθεσής της.

Εν συνεχεία, με το από 13.03.2006 έγγραφό του προς την ΥΠΑ, ο Συνήγορος, αφού μελέτησε το ανωτέρω πόρισμα, αναφέρθηκε εκ νέου στο φαινόμενο του αθέμιτου ανταγωνισμού ανάμεσα στις σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών και τις αερολέσχες και επικεντρώθηκε σε δύο βασικά θέματα:

A) Στο θέμα του ελέγχου των πτήσεων στο αεροδρόμιο Τατοΐου, όπου δραστηριοποιούνται οι αερολέσχες και την έλλειψη σχετικού κλιμακίου αερολιμενικών υπαλλήλων της ΥΠΑ που να διασφαλίζει την τήρηση των προϋποθέσεων ασφαλείας της.

B) Στο ζήτημα της άσκησης εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες, παρά τον κοινωφελή μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα, με αποτέλεσμα την άνιση φορολογική μεταχείριση σε σχέση με τις εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τον έλεγχο των πτήσεων των αερολεσχών έγινε ιδιαίτερη επισήμανση στην ανάγκη λήψης μέτρων και την εξασφάλιση προϋποθέσεων ασφαλούς και ομαλής λειτουργίας του συστήματος. Η επισήμανση δε αυτή, αναφέρεται και ως διαπίστωση στο πόρισμα της ΥΠΑ. Μάλιστα στο πόρισμα της ΥΠΑ αναφέρεται ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του Π.Δ. 533/1981, είναι επιβεβλημένη η υποβολή Γενικού Δηλωτικού για όλες τις πτήσεις της γενικής αεροπορίας στην Αερολιμενική Αρχή.

Παρατηρείται συνεπώς παραβίαση των ανωτέρω διατάξεων καθώς το έγγραφο του Γενικού Δηλωτικού δεν υπάρχει στο αεροδρόμιο Τατοΐου, λόγω της έλλειψης του προβλεπόμενου αερολιμενικού ελέγχου από την ΥΠΑ. Στο από 13.3.2006 έγγραφο του Συνηγόρου του Πολίτη, τονίστηκε ιδιαίτερα η άποψη ότι πρέπει για τις αερολέσχες να λαμβάνονται τα ίδια μέτρα ελέγχου και να ακολουθούνται οι ίδιες τυπικές διαδικασίες με αυτές που ισχύουν για τις εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών. Επισημάνθηκε επίσης το γεγονός ότι οι αερολέσχες δεν μεταφέρθηκαν στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων ως όφειλαν να πράξουν βάσει της διατάξεως του άρθρου 5 της υπ' αρ. Δ3/Α/27984/6973 Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ 1074 τ.Β. 29.07.2005) [*«τα αεροπορικά μέσα της Γενικής Αεροπορίας μεταφέρονται στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων»*], η δε μεταφορά τους *«...θα ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2005»*].

Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της άσκησης εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες, τονίστηκε ιδιαίτερα ότι η προσφορά υπηρεσιών εκπαίδευσης σε ενδιαφερομένους για χειριστές αεροσκαφών είναι ασύμβατη με το σωματειακό μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα, καθώς γίνεται παράβαση αφενός των διατάξεων του άρθρου 78 του Αστικού Κώδικα (ΑΚ-Π.Δ. 456/1984) : *«Ένωση προσώπων που επιδιώκει σκοπό μη κερδοσκοπικό αποκτά προσωπικότητα όταν εγγραφεί σε ειδικό δημόσιο βιβλίο (σωματείο) που τηρείται στο πρωτοδικείο της έδρας του. Για να συσταθεί σωματείο χρειάζονται είκοσι τουλάχιστον πρόσωπα»* και αφετέρου του άρθρου 1 του Ν. 2725/1999 *«οι αερολέσχες οφείλουν να έχουν ως κύριο στόχο την προαγωγή του αεραθλητισμού, ενώ παράλληλα οφείλουν να απέχουν από κάθε είδους δραστηριότητα η οποία αποσκοπεί στη δημιουργία κέρδους»*.

Επισημάνθηκε δε, ότι η μη απόδοση ΦΠΑ και η προνομιακή φορολογική αντιμετώπιση των αερολεσχών οδηγεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό και προνομιακή φορολογική μεταχείριση σε σχέση με τις σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών. Ιδιαίτερα τονίστηκε το γεγονός ότι και στο πόρισμα της ΥΠΑ διαπιστώθηκαν

προβλήματα στον τομέα αυτό και μάλιστα η ΥΠΑ πρότεινε τη διενέργεια ελέγχων σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαραίτητοι όροι ίσης μεταχείρισης. Η θέση του Συνηγόρου του Πολίτη αποτυπώθηκε στο ανωτέρω έγγραφο, ότι δηλαδή η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες πρέπει είτε να απαγορευτεί πλήρως από τις αρμόδιες αρχές, είτε να τοποθετηθεί στο ίδιο πλαίσιο φορολογικών υποχρεώσεων στο οποίο εντάσσονται οι εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών. Τέλος, στο έγγραφο ζητήθηκε η άμεση παρέμβαση της ΥΠΑ, προκειμένου να σταματήσει κάθε φαινόμενο αθέμιτου ανταγωνισμού ή διακριτικής μεταχείρισης, μέσω της συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων και μέσω της υιοθέτησης συγκεκριμένων νομοθετικών ρυθμίσεων.

Η Υπηρεσία της ΥΠΑ, απάντησε στο από 13.03.2006 έγγραφο του Συνηγόρου του Πολίτη με το υπ'αρ.πρωτ. Δ3/Α/18280/4411/17.05.2006 έγγραφό της, με το οποίο εμμένει στις ακόλουθες θέσεις και υποστηρίζει ότι:

Α) Τα αεροσκάφη των αερολεσχών μεταφέρθηκαν στο αεροδρόμιο Τατοΐου σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, με βάση την υπ' αριθμ. Δ3/Α/23766/5390/21-06-2002 (ΦΕΚ 778/Β) Απόφαση

Β) Δεν απορρέει από καμμία διάταξη υποχρέωση της ΥΠΑ να εγκαταστήσει κλιμάκιο αερολιμενικών υπαλλήλων στο στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τατοΐου. Πραγματοποιούνται κατά διαστήματα από την ΥΠΑ/Δ2 έλεγχοι των αερολεσχών που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο Τατοΐου.

Γ) Σύμφωνα με τον Αεροπορικό Κώδικα, Ν. 1815/1988 (Φ.Ε.Κ. 250 Α) οι αερολέσχες μπορούν να παρέχουν εκπαίδευση για απόκτηση ερασιτεχνικού πτυχίου πιλότου.

#### **V. Διαπιστώσεις-Προτάσεις του Συνηγόρου του Πολίτη**

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 3 του Ν. 3094/2003, «...ο Συνήγορος του Πολίτη ερευνά ατομικές διοικητικές πράξεις ή παραλείψεις ή υλικές ενέργειες οργάνων των δημοσίων υπηρεσιών που παραβιάζουν δικαιώματα ή προσβάλλουν νόμιμα συμφέροντα φυσικών ή νομικών προσώπων...». Ο Συνήγορος του Πολίτη εξετάζει ατομικές διοικητικές πράξεις, παραλείψεις της Διοίκησης, υλικές ενέργειες των οργάνων της Διοίκησης και, τέλος, πράξεις ή παραλείψεις ιδιωτών που προσβάλλουν τα δικαιώματα του παιδιού. Αν και δεν παρεμβαίνει κατά κανονιστικών πράξεων, ο Συνήγορος του Πολίτη εξετάζει τη νομιμότητα αυτών, κυρίως όταν από μια κανονιστική πράξη εξαρτάται η νομιμότητα

της ατομικής διοικητικής πράξης κατά της οποίας στρέφεται ο πολίτης. Επιπλέον, ο Συνήγορος του Πολίτη έχει τη δυνατότητα υποβολής νομοθετικών προτάσεων, όταν κρίνει ότι είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση φαινομένων κακοδιοίκησης βάσει της διατάξεως της παραγράφου 5 του άρθρου 3 του ν. 3094/2003 «*Ο Συνήγορος του Πολίτη συντάσσει ετήσια έκθεση, στην οποία εκθέτει το έργο της Αρχής, παρουσιάζει τις σημαντικότερες υποθέσεις και διατυπώνει προτάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων υπηρεσιών και αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις*».

Ειδικότερα:

A) Η πρόβλεψη η οποία αποτυπώθηκε στην υπ' αριθμ. Δ3/Α/27984/6973 (Φ.Ε.Κ. 1074 τ.Β. 29.07.2005) Υπουργική Απόφαση, και συγκεκριμένα η διάταξη του άρθρου 5 «*τα αεροπορικά μέσα της Γενικής Αεροπορίας μεταφέρονται στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων*», η δε μεταφορά τους «*θα ολοκληρωθεί μέχρι τις 31.12.2005*» σε ότι αφορά τη μεταφορά των αερολεσχών, **δεν έχει μέχρι σήμερα υλοποιηθεί.**

Σχετικά με τη δραστηριοποίηση των αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου αποτυπώνεται διαφορά απόψεων μεταξύ των απαντητικών εγγράφων της ΥΠΑ και του πορίσματός της. Συγκεκριμένα, ενώ στις υπ' αρ. πρωτ. Δ3/Α/1675/04.03.2004 και Δ3/Α/18280/4411/17.05.2006 απαντητικές επιστολές της ΥΠΑ προς το Συνήγορο του Πολίτη αναφέρεται ότι οι αερολέσχες μεταφέρθηκαν στο αεροδρόμιο του Τατοΐου με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, στο πόρισμα της Ομάδας Εργασίας της ΥΠΑ επισημαίνεται ακριβώς το αντίθετο: ότι ενώ για τις δραστηριότητες της Γενικής Αεροπορίας στα αεροδρόμια της Τανάγρας και της Πάχης Μεγάρων υπήρξε έγκριση του Υπουργού της Εθνικής Άμυνας (υπ' αριθμ. 1130/28.3.2002 ΦΕΚ Β' 402), **δεν υπήρξε ανάλογη έγκριση για το αεροδρόμιο του Τατοΐου, μολονότι οι δραστηριότητες των αερολεσχών υπάγονται στην έννοια της Γενικής Αεροπορίας (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 28).**

Σχετικά με την έννοια της Γενικής Αεροπορίας, στο πόρισμα της ΥΠΑ αναφέρεται ότι «*στην έννοια της Γενικής Αεροπορίας περιλαμβάνεται η πτητική λειτουργία αεροσκάφους για σκοπούς μη εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών εφαρμογών (aerial works) οι οποίες αφορούν εξειδικευμένους τομείς όπως η γεωργία, χαρτογράφηση, περιπολία, αεροδιαφήμιση*».

Στο πόρισμα της ΥΠΑ τονίζεται ιδιαίτερα η έλλειψη νομιμότητας που αφορά τη χρήση του αεροδρομίου Τατοΐου από κάθε αεροσκάφος Γενικής Αεροπορίας συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών των αερολεσχών [*«Επειδή σύμφωνα με την*

παρ. 2 του άρθρου 10 του Ν. 1815/1988 (Αεροπορικός Κώδικας).....*Η χρησιμοποίηση στρατιωτικών αεροδρομίων από πολιτικά αεροσκάφη επιτρέπεται ύστερα από άδεια του Υπουργού Εθνικής Άμυνας.....στο βαθμό που δεν είχε δοθεί προηγούμενη έγκριση χρήσης του αεροδρομίου Τατοΐου από τις αερολέσχες, η χρήση του αεροδρομίου Τατοΐου από κάθε αεροσκάφος Γενικής Αεροπορίας πάσχει από πλευράς νομιμότητας» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 28)].*

Για το συγκεκριμένο θέμα, δηλαδή τη δραστηριοποίηση των αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου και, ειδικότερα, την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών από τις αερολέσχες, στο πόρισμα της ΥΠΑ επιπλέον αναφέρεται ότι, βάσει των διατάξεων του Π.Δ. 359/1995, όποιες αερολέσχες δραστηριοποιούνταν παλαιότερα στο αεροδρόμιο του Τατοΐου *«θα έπρεπε να είχαν διακόψει την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών ήδη από το 1995, ενώ έως και την θέση σε ισχύ του Π.Δ. 33/2002 δεν επιτρέπονταν η εκεί εγκατάσταση νέων αερολεσχών ή ιδιωτικών σχολών χειριστών αεροσκαφών. Επιπλέον, η συνέχιση των όποιων πτητικών δραστηριοτήτων (πλην εκπαιδευτικών) θα επιτρέπονταν μόνον μετά από προηγούμενη άδεια του Υπουργού Εθνικής Άμυνας. Συνεπώς, η όποια αεροπορική δραστηριοποίηση πραγματοποιήθηκε σε αντίθεση με τα ανωτέρω, ήταν αντίθετη με τις σχετικές διατάξεις» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 32).*

Β) Η δεύτερη διαπίστωση αφορά την αδυναμία της ΥΠΑ να επιβάλει και να ελέγξει την τήρηση των προδιαγραφών της, στο αεροδρόμιο Τατοΐου. Στο Πόρισμα της ΥΠΑ αναφέρεται ότι *«το αεροδρόμιο του Τατοΐου αποτελεί μια sui-generis κατάσταση υπό την έννοια ότι, ενώ σε αυτό δραστηριοποιούνται σε μόνιμη βάση πολιτικά αεροσκάφη (από κανόνες και διαδικασίες που έχει θεσπίσει η Πολεμική Αεροπορία), μέρος των λειτουργιών του αεροδρομίου έχουν εκχωρηθεί από την Πολεμική Αεροπορία στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ), σε μόνιμη βάση» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 33).* Περαιτέρω, *«.....η κατάσταση αυτή γεννά μια άλλη σειρά ζητημάτων όπως των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων και γενικότερων θεμάτων ανεφοδιασμού, της εκπαίδευσης και καταλληλότητας των ασχολουμένων με τις επίγειες λειτουργίες, του συντονισμού των δραστηριοποιημένων, της επιβολής και παρακολούθησης της εφαρμογής των όποιων κανόνων λειτουργίας, της αναζήτησης ευθυνών σε περίπτωση ατυχήματος κλπ.. Συνοπτικά, η όλη κατάσταση κρίνεται ότι χρήζει άμεσης και δραστηρικής παρέμβασης για την οργάνωση του εν λόγω χώρου αεροπορικής δραστηριοποίησης, ανεξάρτητα του ποιος τελικά θα είναι ο φορέας διαχείρισης του υπόψη χώρου, αλλά και εάν τελικώς θα αποφασιστεί η παρουσία της ΥΠΑ στον εν λόγω χώρο» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 33).* Επιπλέον, στο πόρισμα της ΥΠΑ αναφέρεται *«Διαπιστώθηκε ότι το υπάρχον καθεστώς δραστηριοποίησης των αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου σε μόνιμη βάση, με την παράλληλη εναποθέτηση συγκεκριμένων ευθυνών στην ΕΛΑΟ,*

γεννά μια σειρά από ζητήματα που άπτονται στην διακρίβωση και εξασφάλιση των προϋποθέσεων ασφαλούς και ομαλής λειτουργίας του υπόψη χώρου. Προτείνεται η λήψη μέτρων για την εξασφάλιση της τήρησης των απαιτήσεων της ΥΠΑ για τις λειτουργίες του υπόψη χώρου» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 38).**

Όπως προκύπτει από τα προαναφερθέντα, η ανάγκη λήψης ουσιαστικών μέτρων ελέγχου και ασφάλειας των πτήσεων από την ΥΠΑ, καθώς και η ανάγκη παρουσίας αρμοδίων αερολιμενικών υπαλλήλων σε μόνιμη παρουσία και όχι κατά διαστήματα στο αεροδρόμιο Τατοΐου, με σκοπό τη διενέργεια του ελέγχου αυτού, κρίνεται μεγίστης σημασίας και άκρως απαραίτητη. Ο Συνήγορος του Πολίτη με το από 16.4.2004 έγγραφό του ζήτησε την άμεση αποστολή κλιμακίου της ΥΠΑ στο αεροδρόμιο του Τατοΐου για τη διενέργεια των απαραίτητων και αναγκαίων ελέγχων στις πτήσεις, περιφρουρώντας κατά αυτό τον τρόπο τη δημόσια ασφάλεια.

Γ) Η τρίτη διαπίστωση αφορά τη μη υποβολή του αερολιμενικού εγγράφου, του **Γενικού Δηλωτικού, καθώς αυτό δεν υπάρχει στο αεροδρόμιο Τατοΐου, λόγω έλλειψης του προβλεπόμενου αερολιμενικού ελέγχου από την ΥΠΑ.** Η υποβολή Γενικού Δηλωτικού για όλες τις πτήσεις της Γενικής Αεροπορίας στην Αερολιμενική Αρχή, προβλέπεται στο άρθρο 4 του Π.Δ. 533/1981. Στο πόρισμα της ΥΠΑ αναφέρεται ότι «...η υπάρχουσα νομοθεσία επιβάλλει την υποβολή Γενικού Δηλωτικού για όλες τις πτήσεις Γενικής Αεροπορίας, το οποίο μάλιστα εντάσσει στην κατηγορία των αερολιμενικών εγγράφων» και επιπλέον «προτείνεται η επανεξέταση της σχετικής υποχρέωσης υποβολής του Γενικού Δηλωτικού υπό το πρίσμα των προβλέψεων του Παραρτήματος 9 της Σύμβασης του Σικάγο, αλλά και μέσω της εξασφάλισης των πληροφοριών που περιέχονται στο Γενικό Δηλωτικό με άλλο προσφορότερο τρόπο» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 39).**

Ωστόσο, σύμφωνα και με τις καταγγελίες της εταιρίας στην Αρχή, **το έγγραφο του Γενικού Δηλωτικού δεν υπάρχει στο αεροδρόμιο Τατοΐου,** διότι δεν γίνεται ο προβλεπόμενος αερολιμενικός έλεγχος από την ΥΠΑ. Στο Γενικό Δηλωτικό (αντίγραφο του οποίου έχει προσκομίσει στην Αρχή η εταιρία ως συμπληρωματικό στοιχείο στη διερεύνηση της υπόθεσης) αναφέρονται το ονοματεπώνυμο του κυβερνήτη και ο αριθμός των μελών του πληρώματος, μπορεί δε να υποβληθεί από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του ενδιαφερομένου ή από τον κυβερνήτη του αεροσκάφους. Για την εγκυρότητα της πτήσης, το Γενικό Δηλωτικό σφραγίζεται καθώς πραγματοποιείται ο αερολιμενικός έλεγχος από το Τμήμα Δ2 της ΥΠΑ. Όπως επίσης το Γενικό Δηλωτικό χρησιμοποιείται από τους εξουσιοδοτημένους εξεταστές

της ΥΠΑ, κατά τη διενέργεια εξετάσεων των χειριστών αεροσκαφών, καθώς έτσι αποδεικνύεται η εγκυρότητα της εξέτασης.

Σύμφωνα δε, με το άρθρο 3 του Π.Δ. 533/1981 «...3. Οι αερομεταφορείς και οι φορείς της γενικής αεροπορίας υποχρεούνται να υποβάλουν γενικό δηλωτικό (GENERAL DECLARATION) εις τας δημοσίας αρχάς τόσον διά την άφιξιν, όσον και διά την αναχώρησιν του αεροσκάφους. 4. Δια την διευκόλυνσιν του έργου των αερολεσχών, επιτρέπεται σύνταξις και υποβολή εις την αρμόδιαν αρχήν ενός και μόνον γενικού δηλωτικού με τας ακολούθους: α) Η σύνταξις ενεργείται άπαξ της ημέρας και προ της ενάρξεως της πρώτης πτήσεως. β) Η υποβολή ενεργείται συμφώνως προς τα προβλεπόμενα. γ) Το γενικό δηλωτικό ισχύει μόνον δια τοπικάς πτήσεις ήτοι διά πτήσεις αποκλειστικώς εκπαιδευτικάς αι οποίαι αρχίζουν και τερματίζουν εις τον αυτόν αερολιμένα.....8. Αι πληροφορίες δια τα μέλη πληρώματος περιορίζονται εις το ονοματεπώνυμον του κυβερνήτου και τον αριθμόν των υπολοίπων μελών του πληρώματος, τα οποία αναγράφονται εις την αντίστοιχον στήλην του γενικού δηλωτικού.....».

Όπως επισημαίνεται και στο πόρισμα της ΥΠΑ, από τις ανωτέρω διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ. 533/1981) «προκύπτει η υποχρέωση όλων των φορέων της γενικής αεροπορίας να υποβάλουν γενικό Δηλωτικό (GENERAL DECLARATION) κατά την άφιξη και αναχώρηση κάθε αεροσκάφους. Ειδικά για τις αερολέσχες, και για την διενέργεια εκπαιδευτικών πτήσεων, οι οποίες καταλήγουν στον αερολιμένα απογείωσης, προβλέπεται η κατάθεση ενός μόνο Γενικού Δηλωτικού σε ημερήσια βάση.....Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ίδιου Π.Δ. (Π.Δ. 533/1981), το Γενικό δηλωτικό υποβάλλεται στην Αερολιμενική Αρχή» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 11)**. Σε άλλο σημείο του πορίσματος της ΥΠΑ αναφέρεται «το γεγονός ότι στο αεροδρόμιο Τατοΐου που είναι πλέον εγκατεστημένες οι αερολέσχες και σε αντίθεση με τις επικρατούσες συνθήκες στο αεροδρόμιο της Τανάγρας, δεν πραγματοποιείται ο προβλεπόμενος αερολιμενικός έλεγχος, γεγονός το οποίο δημιουργεί ερωτηματικά τόσο για την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης, όσο και για την ακρίβεια των δεδομένων που αφορούν στην πραγματοποιούμενη εκπαίδευση των υποψηφίων χειριστών και εν τέλει στην ασφάλεια των πτήσεων» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 3)**.

Ο Συνήγορος του Πολίτη με το από 13.03.2006 έγγραφό του υπογράμμισε την ανάγκη ενημέρωσης των αρμοδίων αρχών για όλα τα στοιχεία των πραγματοποιούμενων πτήσεων στο αεροδρόμιο του Τατοΐου, είτε μέσω της υποβολής Γενικού Δηλωτικού είτε με άλλο πρόσφορο μέσο. Επιπλέον, υποστήριξε την άποψη ότι θα πρέπει να λαμβάνονται τα ίδια μέτρα ελέγχου και να τηρούνται τυπικές διαδικασίες ίδιες με αυτές που ισχύουν για τις εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών.

Δ) Η τέταρτη διαπίστωση αφορά την παροχή εκπαιδευτικών υπηρεσιών για την απόκτηση πτυχίου χειριστών αεροσκαφών και ταυτόχρονα την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες. Η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μη συμβατού με τη νομιμότητα καθεστώτος (η εμπορική δραστηριότητα είναι ασύμβατη με το σωματειακό, μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα) και αποβαίνει σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων των εταιριών, σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 78 του Αστικού Κώδικα (ΑΚ-Π.Δ. 456/1984) σωματείο είναι η «Ένωση προσώπων που επιδιώκει σκοπό μη κερδοσκοπικό αποκτά προσωπικότητα όταν εγγραφεί σε ειδικό δημόσιο βιβλίο (σωματείο) που τηρείται στο πρωτοδικείο της έδρας του. Για να συσταθεί σωματείο χρειάζονται είκοσι τουλάχιστον πρόσωπα». Σύμφωνα δε, με το άρθρο 1 του Ν. 2725/1999 «Αθλητικό σωματείο είναι η κατά τις διατάξεις του άρθρου 78 και επόμενα του Αστικού Κώδικα, ένωση φυσικών προσώπων που έχει ως κύριο σκοπό τη συστηματική καλλιέργεια και την ανάπτυξη των δυνατοτήτων των αθλητών της για τη συμμετοχή τους σε αθλητικούς αγώνες». Στο πόρισμα της ΥΠΑ επισημαίνεται ότι «.....οι αερολέσχες οφείλουν να έχουν ως κύριο στόχο την προαγωγή του αεραθλητισμού, ενώ παράλληλα οφείλουν να απέχουν από κάθε είδους δραστηριότητα η οποία αποσκοπεί στη δημιουργία κέρδους» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 12).

Ο Συνήγορος του Πολίτη με το από 16.4.2004 έγγραφο του τόνισε ιδιαίτερα το ζήτημα της μη απαλλαγής των αερολεσχών από την καταβολή ΦΠΑ τεκμηριώνοντας την άποψή του με βάση σχετικό έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Φορολογίας του Υπουργείου Οικονομικών. Στο έγγραφο αναφέρεται ότι η διάθεση των αεροσκαφών της αερολέσχης, ως σωματείο προς τα μέλη της, έναντι αμοιβής αποτελεί φορολογητέα δραστηριότητα και υπάγεται σε ΦΠΑ με συντελεστή 18%. Επισημαίνεται ακόμη ότι, εάν οι αερολέσχες προσφέρουν επαγγελματική και ερασιτεχνική εκπαίδευση απαλλάσσεται από ΦΠΑ μόνο η επαγγελματική και όχι η ερασιτεχνική εκπαίδευση.

Στο πόρισμά της η ΥΠΑ κάνει αναφορά στο ανωτέρω έγγραφο της Αρχής μας (υπ' αριθμ. 20656/03/16.4.2004) και διαπιστώνει ότι «...επειδή η παρεχόμενη ερασιτεχνική εκπαίδευση δεν απαλλάσσεται από την καταβολή ΦΠΑ, οι αερολέσχες υποχρεούνται σε καταβολή του, για εκπαίδευση που παρέχουν σε ενδιαφερομένους, για απόκτηση ερασιτεχνικού πτυχίου χειριστή αεροσκαφών (PPL)» (Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 24). Επίσης, η ομάδα έργου της ΥΠΑ, η οποία συνέταξε το πόρισμά της, απέστειλε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών έγγραφο για να επικαιροποιήσει τη θέση

του, σχετικά με τη μη απόδοση ΦΠΑ από τις αερολέσχες και όπως καταγράφεται στο πόρισμα της ΥΠΑ «*Η Διεύθυνση ΦΠΑ του ανωτέρω υπουργείου με το υπ' αριθμ. 1064149/4359/492/B0014/05-08-2004 έγγραφό της, γνώρισε στην Ομάδα Έργου ότι, μόνον εάν η εκπαίδευση των πιλότων στο χειρισμό αεροσκαφών που παρέχετε (sic), συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις της επαγγελματικής εκπαίδευσης ή κατάρτισης σύμφωνα με τα ανωτέρω εκτεθέντα, τότε απαλλάσσεται από το Φ.Π.Α. Η έρευνα για την ύπαρξη των παραπάνω προϋποθέσεων είναι θέμα πραγματικό και ανήκει στις αρμοδιότητες της Δ.Ο.Υ. που ανήκουν οι αερολέσχες*» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 24).**

Για το συγκεκριμένο θέμα ο Συνήγορος του Πολίτη με το από 16.4.2004 έγγραφο του, υποστήριξε ότι η εταιρία προσφέρει μόνο ερασιτεχνική εκπαίδευση με προέκταση την ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων. Όμως, εκπαίδευση ερασιτεχνών χειριστών προσφέρουν και οι αερολέσχες, επομένως δεν δικαιολογούνται οι οικονομικές διακρίσεις σε βάρος της ανωτέρω εταιρίας. Επίσης στο από 13.3.2006 έγγραφό του ο Συνήγορος του Πολίτη επεσήμανε ότι η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες πρέπει είτε να απαγορευτεί πλήρως από τις αρμόδιες αρχές είτε να τεθεί στο ίδιο πλαίσιο φορολογικών υποχρεώσεων στο οποίο εντάσσονται οι εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών. Εν κατακλείδι, ο Συνήγορος υποστήριξε ότι η μη απόδοση ΦΠΑ από τις αερολέσχες και γενικότερα η προνομιακή φορολογική τους αντιμετώπιση σε σχέση με τις εταιρίες, σχολές χειριστών αεροσκαφών, οδηγεί σε φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού και διακριτικής μεταχείρισης, διότι εμπορικά και οι δύο πλευρές δραστηριοποιούνται στο ίδιο πεδίο της αγοράς (ερασιτεχνική εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών).

Για το ανωτέρω θέμα, στο πόρισμα της ΥΠΑ τονίζεται επίσης ότι «...*οι αερολέσχες οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών υποχρεούνται σε απόδοση ΦΠΑ. Σε περίπτωση μη απόδοσης του αναλογούντος ΦΠΑ, η στρέβλωση του ανταγωνισμού με τις ιδιωτικές σχολές χειριστών αεροσκαφών οδηγείται πολύ υψηλά επίπεδα*» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 37).** Επισημαίνεται δε ότι «...*στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης και λόγω της υποχρέωσης της ΥΠΑ να μεριμνά για την εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού, και προς άρση κάθε αμφιβολιών, η ΥΠΑ θα μπορούσε να διευθετήσει οριστικά το ζήτημα ζητώντας τυχόν περαιτέρω διευκρινήσεις σχετικά με τις όποιες υποχρεώσεις της πριν την έκδοση σχετικών διοικητικών πράξεων, ρυθμίζοντας παράλληλα το ζήτημα των ελέγχων των αερολεσχών μέσω του ΣΔΟΕ, των αρμοδίων ΔΟΥ και της Διεύθυνσης ΦΠΑ του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών*» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 26).**

Επ' αυτού του θέματος, δηλαδή του ελέγχου των αερολεσχών από τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. σχετικά με τη μη απόδοση ΦΠΑ, κατατέθηκε στο Συνήγορο του Πολίτη, ως

συμπληρωματικό στοιχείο για τη διερεύνηση της υπόθεσης, από την εταιρία το υπ' αριθμ πρωτ. 1086838/5626/ΔΕ-Β/12.3.2007 έγγραφο της Διεύθυνσης Ελέγχου- Τμήμα Β' του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα «Διενέργεια ελέγχου στις Αερολέσχες Αθηνών, Δεκέλειας και Μεσογείων» και αποδέκτες τις Δ.Ο.Υ. Α' Αθηνών, Αχαρνών και Παλλήνης. Στο ανωτέρω έγγραφο γίνεται αναφορά στην από 3.10.2006 καταγγελία του κου \*\*\*, ιδιοκτήτη της εν λόγω εταιρίας «σύμφωνα με την οποία στις αερολέσχες αυτές λειτουργούν σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, έναντι αμοιβής, ενώ σύμφωνα με το καταστατικό τους, οι ανωτέρω αερολέσχες είναι Αεραθλητικά Σωματεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα». Στο έγγραφο υπενθυμίζεται «...ότι η εκπαίδευση που παρέχουν οι αερολέσχες δεν υπάγεται στις εξαιρέσεις του άρθρου 22 του ν. 2859/2000 και συνεπώς συνιστά εμπορική δραστηριότητα υπαγόμενη στο κανονικό καθεστώς Φ.Π.Α. (ΠΟΑ.1071/1995)».

Επιπλέον, η ανωτέρω Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών ζητά από τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ να διενεργήσουν ελέγχους στις αερολέσχες προκειμένου να διαπιστώσουν εάν: «1. Έχουν υποβάλει δήλωση μεταβολής για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα και υπαγωγή στο κανονικό καθεστώς Φ.Π.Α. 2. Τηρούν τα προβλεπόμενα από το Κ.Β.Σ. βιβλία και στοιχεία, μαθητολογίου και έχουν εκδώσει τις αντίστοιχες Α.Π.Υ. 3. Έχουν υποβάλει περιοδικές και εκκαθαριστικές δηλώσεις Φ.Π.Α. και έχουν καταβάλει κανονικά τον οφειλόμενο Φ.Π.Α.». Με το έγγραφο αυτό ενισχύεται η θέση του Συνηγόρου του Πολίτη, δηλαδή ότι, η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες θα πρέπει είτε να απαγορευτεί πλήρως από τις αρμόδιες αρχές, είτε να ενταχθεί στο ίδιο πλαίσιο φορολογικών υποχρεώσεων στο οποίο εντάσσονται οι εταιρίες, σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι μετά και την πάροδο σχεδόν ενός έτους, η εν λόγω εταιρία δεν έχει ενημερωθεί για τα αποτελέσματα των ενεργειών των ανωτέρω Δ.Ο.Υ.

Με βάση τις ανωτέρω διαπιστώσεις, ο Συνήγορος του Πολίτη προτείνει:

- Α) Τη συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των δραστηριοτήτων των αερολεσχών, στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων.
- Β) Σε περίπτωση παραμονής και δραστηριοποίησης των αερολεσχών στο αεροδρόμιο Τατοΐου, κατόπιν έγκρισης του Υπουργού της Εθνικής Άμυνας, η ΥΠΑ πρέπει να έχει παρουσία σε μόνιμη βάση στο εν λόγω αεροδρόμιο και όχι κατά διαστήματα, για την

εξασφάλιση των προϋποθέσεων ασφαλούς και ομαλής λειτουργίας του αεροδρομίου και τήρηση των απαιτήσεων της ΥΠΑ, καθώς όπως τονίζεται στο πόρισμά της «*το σύστημα βεβαίωσης και ελέγχου ωρών πτήσεων, βασίζεται στην αξιοπιστία και φερεγγυότητα των υπευθύνων για την λειτουργία των αερολεσχών ως εκπαιδευτικών φορέων*» **(Πόρισμα της ΥΠΑ, σελ. 34).**

Γ) Λόγω της μη παρουσίας αερολιμενικού υπαλλήλου στο αεροδρόμιο Τατοΐου προτείνεται η υποβολή του Γενικού Δηλωτικού ως αεροναυτιλιακού εγγράφου, μέσω τηλεομοιοτυπίας (φαξ), στην Κρατική Αρχή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Δ) Η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από τις αερολέσχες θα πρέπει είτε να απαγορευτεί πλήρως από τις αρμόδιες αρχές, είτε να ενταχθεί στο ίδιο πλαίσιο φορολογικών υποχρεώσεων, στο οποίο εντάσσονται οι εταιρίες σχολές εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, δεδομένου ότι δεν συνάδει με το μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα. Το ελληνικό δημόσιο δια του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, πρέπει να επιβάλει στις αερολέσχες οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, την καταβολή ΦΠΑ, για τις εν λόγω υπηρεσίες τους. Στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης, η ΥΠΑ θα μπορούσε να διευθετήσει οριστικά το ζήτημα των ελέγχων των αερολεσχών μέσω του Σ.Δ.Ο.Ε., των αρμοδίων Δ.Ο.Υ. και της Διεύθυνσης ΦΠΑ του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Ε) Να ολοκληρωθεί η διαδικασία ελέγχου των αερολεσχών από τις Δ.Ο.Υ. Α' Αθηνών, Αχαρνών και Παλλήνης, κατ' εντολή της Διεύθυνσης Ελέγχου- Τμήμα Β' του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, ώστε να διαπιστωθεί : α) εάν έχουν υποβάλει δήλωση μεταβολής για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα και υπαγωγή στο κανονικό καθεστώς ΦΠΑ, β) εάν τηρούν τα προβλεπόμενα από το Κ.Β.Σ. βιβλία και στοιχεία, μαθητολογίου και έχουν εκδώσει τις αντίστοιχες Α.Π.Υ., και γ) εάν έχουν υποβάλει περιοδικές και εκκαθαριστικές δηλώσεις ΦΠΑ και έχουν καταβάλει κανονικά τον οφειλόμενο ΦΠΑ.

Ο Συνήγορος του Πολίτη σας απευθύνει το παρόν Πόρισμα και ζητά να εξετασθεί το ενδεχόμενο επίλυσης του ζητήματος του αθέμιτου ανταγωνισμού και διακριτικής μεταχείρισης που προαναφέρθηκε και αφορά στη δραστηριοποίηση των αερολεσχών (χώροι εγκατάστασης, λειτουργίας και θέματα οικονομικής φύσεως) σε βάρος των σχολών εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών, στα πλαίσια της Γενικής Αεροπορίας.

Ειδικότερα, ο Συνήγορος του Πολίτη έχει εξαντλήσει τη διαμεσολαβητική του παρέμβαση και έχει διαπιστώσει την ύπαρξη κακοδιοίκησης σε ενέργειες και παραλείψεις της ΥΠΑ σχετικά με:

α) την έλλειψη κλιμακίου ελέγχου σε μόνιμη βάση στο αεροδρόμιο Τατοΐου και τη μη διασφάλιση προϋποθέσεων ελέγχου ασφάλειας των πτητικών μέσων, λόγω έλλειψης και του Γενικού Δηλωτικού, αεροναυτιλιακού εγγράφου,

β) την πολυπλοκότητα της διοικητικής διαδικασίας και την έλλειψη συνεργασίας με υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, για εξάλειψη του φαινομένου της εμπορικής δραστηριότητας που αναπτύσσουν οι Αερολέσχες, και τη μη καταβολή ΦΠΑ από αυτές,

γ) τη μη εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 5 της Αριθ. Δ3/Α/27984/6973 Υπουργικής Απόφασης, όσον αφορά τη συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων των αερολεσχών, στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων.

Καλλιόπη Σπανού  
Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη

Κοινοποίηση:

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας  
Υπόψη Διοικητού Υ.Π.Α., κ. Ευάγγελου Βασιλάκου  
Βασιλέως Γεωργίου 1, Γλυφάδα  
166 10 – ΑΘΗΝΑ

Υπουργείο Εθνικής Άμυνας  
Γραφείο Υπουργού κ. Ευάγγελου Μεϊμαράκη  
Μεσογείων 227-231  
15451 - ΑΘΗΝΑ

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών  
Γενική Γραμματεία Φορολογικών και Τελωνειακών Θεμάτων  
Γενική Διεύθυνση Φορολογικών Ελέγχων  
Διεύθυνση Ελέγχου, Τμήμα Β΄  
Καραγεώργη Σερβίας 10  
101 84 – ΑΘΗΝΑ

Γενική Γραμματεία Αθλητισμού  
Γραφείο Υφυπουργού Πολιτισμού κ. Ιωάννη Ιωαννίδη  
Κηφισίας 7, Αμπελόκηποι  
11523 - ΑΘΗΝΑ