

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ ΥΓΕΙΑΣ»



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες –
Εργαλεία Εκπαίδευσης Εργαζόμενων στα Ελληνικά
Αεροδρόμια»

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΒΑΞΑΛΗ ΣΑΜΑΚΟΒΛΗ – ΥΓΙΕΙΝΟΛΟΓΟΣ Τ.Ε.

Αρ. Μητρώου: 20170257

Επιβλέπουσα: Δρ. Ελένη Ριζά, Επιδημιολόγος - Υγιεινολόγος,

Καθηγήτρια Ιατρικής Σχολής Αθηνών

ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

ΑΘΗΝΑ

NATIONAL & KAPODISTRIAN UNIVERSITY OF ATHENS
SCHOOL OF MEDICINE
POST GRADUATE PROGRAM
“INTERNATIONAL MEDICINE – HEALTH CRISIS MANAGEMENT”

MASTER THESIS
«Airport Preparedness Assessment in Emergencies – Employee
Training Tools at Greek Airports»

DESPOINA VAXALI SAMAKOVLI – PUBLIC HEALTH INSPECTOR

Register Number: 20170257

Supervisor: Dr. E. Riza, MPH, MSc, PhD

Epidemiologist - Public Health Specialist Dept. Hygiene, Epidemiology & Medical Statistics,
University of Athens, Medical School

JUNE 2020

ATHENS

ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΚΡΙΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΤΗΣ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΒΑΞΑΛΗ - ΣΑΜΑΚΟΒΛΗ

Εξεταστική Επιτροπή

- , Επιβλέπουσα
- , Μέλος
- , Μέλος

Η Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή η οποία ορίστηκε από την ΓΣΕΣ της Ιατρικής Σχολής του Παν. Αθηνών Συνεδρίαση της 20... για την αξιολόγηση και εξέταση της υποψηφίου κας Δέσποινας Βαξάλη-Σαμακοβλή, συνεδρίασε σήμερα ... /... /....

Η Επιτροπή **διαπίστωσε** ότι η Διπλωματική Εργασία της κας Δέσποινας Βαξάλη - Σαμακοβλή με τίτλο «Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες – Εργαλεία Εκπαίδευσης Εργαζομένων στα Ελληνικά Αεροδρόμια», είναι πρωτότυπη, επιστημονικά και τεχνικά άρτια και η βιβλιογραφική πληροφορία ολοκληρωμένη και εμπειρισταωμένη.

Η εξεταστική επιτροπή αφού έλαβε υπ' όψιν το περιεχόμενο της εργασίας και τη συμβολή της στην επιστήμη, με ψήφους προτείνει την απονομή στην παραπάνω Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια την απονομή του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης (Master's).

Στην ψηφοφορία για την βαθμολογία η υποψήφια έλαβε για τον βαθμό «ΑΡΙΣΤΑ» ψήφους , για τον βαθμό «ΛΙΑΝ ΚΑΛΩΣ» ψήφους , και για τον βαθμό «ΚΑΛΩΣ» ψήφους Κατά συνέπεια, απονέμεται ο βαθμός «(Άριστα/Λίαν Καλώς/Καλώς) & (Βαθμός).....».

Τα Μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής

- , Επιβλέπουσα (Υπογραφή)
- , Μέλος (Υπογραφή)
- , Μέλος (Υπογραφή)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός: Με αφορμή τις αυξανόμενες μετακινήσεις, αλλά και την ύπαρξη κρίσεων που διαδραματίζονται συχνά στα αεροδρόμια, η παρούσα εργασία αποσκοπεί στη μελέτη του βαθμού ετοιμότητας των αεροδρομίων και των υπαλλήλων αναφορικά με ζητήματα αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών και κρίσεων υγείας.

Υλικό και Μέθοδος: Πρόκειται για μία συγχρονική μελέτη, το δείγμα της οποίας αποτέλεσαν 177 εργαζόμενοι σε ελληνικά αεροδρόμια, με το 78,36% να είναι εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο της Αθήνας. Δημιουργήθηκε ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο κλειστού τύπου, αποτελούμενο από 28 ημιποιοτικές ερωτήσεις.

Αποτελέσματα: Διαπιστώθηκε ελλιπής γνώση των εργαζομένων σε θέματα που αφορούν τη διαχείριση έκτακτων καταστάσεων και εντοπίστηκε ανάγκη για βελτίωση της εκπαίδευσής τους σε σχετικά θέματα. Ο σταθμός της Σαντορίνης βρέθηκε να έχει μεγαλύτερο βαθμό συνολικής ετοιμότητας από τον σταθμό της Αθήνας.

Συμπεράσματα: Η εκπαίδευση είναι το κλειδί της ετοιμότητας σε καταστάσεις έκτακτων αναγκών. Πέραν των γνώσεων που προσφέρει, επιτυγχάνει καλύτερη αντίληψη πάνω σε θέματα διαχείρισης κρίσεων και προωθεί το αίσθημα ατομικής ευθύνης.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Ετοιμότητα αεροδρομίου, Σχεδιασμός έκτακτων αναγκών, Μεταδοτικά νοσήματα και ταξίδια, Αεροπορικές καταστροφές, Εκπαίδευση απόκρισης σε έκτακτες καταστάσεις

ABSTRACT

Research overview

Taking into consideration the growing rates of air travel as well as the frequency of crisis in airports, the present research was conducted in order to study and discuss the preparedness levels of the airports and the employees, regarding the emergency response and crisis management protocols.

Methods

An online semi-completion questionnaire was created for this study, consisted of 28 semi-qualitative questions. A sample of 177 employees in Greek airports was examined, of which 78.36% is currently employed in Athens airport.

Results

The analysis of the results suggests that further training is needed in order to increase the positive effects of the preparedness protocols in place. During the course of the research, the awareness and competence of the employees regarding the management of a crisis such as an epidemic, was noted as unsatisfactory due to outdated or ineffective training. Santorini airport was found to have a higher level of overall preparedness as opposed to Athens airport although further research is needed.

Conclusion.

The proper and extensive training of the employees is considered instrumental for the effective preparedness in emergency situations. Along with an increased sense of personal responsibility, it is imperative to achieve a deeper understanding and knowledge of crisis management.

KEY WORDS

Airport preparedness, Emergency planning, Communicable diseases and travelling, Airport disaster, Emergency response training

*«Είναι μοιραίο
οι καλές αποφάσεις
να παίρνονται πάντοτε πολύ αργά»
Oscar Wilde*

Copyright © ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΒΑΞΑΛΗ ΣΑΜΑΚΟΒΛΗ, 2020. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved. Η παρούσα διπλωματική εργασία, 10.227 λέξεων, εκπονήθηκε στο πλαίσιο των απαιτήσεων του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Διεθνής Ιατρική – Διαχείριση Κρίσεων Υγείας» με νέο τίτλο «Παγκόσμια Υγεία – Ιατρική Καταστροφών» της Ιατρικής Σχολής Αθηνών. Η έγκριση της δεν υποδηλώνει απαραίτητως και την αποδοχή των απόψεων της συγγραφέως εκ μέρους του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	σελ.: 3
Λέξεις κλειδιά.....	σελ.: 3
ABSTRACT.....	σελ.: 4
Key words.....	σελ.: 4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	σελ.: 9

ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Κίνδυνοι και Δημιουργία Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών

1.1 Εισαγωγή	σελ.: 11
1.2 Δημιουργία Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης.....	σελ.:12
1.3 Κατηγορίες κινδύνων.....	σελ.:15
1.4 Λειτουργικά τμήματα του Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών.....	σελ.:17
1.4.1 Διοίκηση και Έλεγχος.....	σελ.: 17
1.4.2 Πυροσβεστική και Διάσωση.....	σελ.: 18
1.4.3 Ιατρική Φροντίδα.....	σελ.: 19
1.4.4 Επικοινωνίες σε κρίσεις.....	σελ.: 20
1.5 Εκπαίδευση.....	σελ.: 20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Μεταδοτικά νοσήματα και ταξίδια

2.1 Μεταδοτικά νοσήματα	σελ.: 22
2.2 Ευθύνη σε περίπτωση εκδήλωσης μεταδοτικών νοσημάτων.....	σελ.: 22
2.3 Επικοινωνία με ταξιδιώτες σε περίπτωση μεταδοτικού νοσήματος.....	σελ.: 23
2.4 Διαδικασία ελέγχου (screening)	σελ.: 24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Αεροπορικά δυστυχήματα: Το παράδειγμα της Τενερίφηςσελ.: 26

ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Μεθοδολογία Έρευνας

4.1 Σκοπός.....σελ.: 28

4.2 Διαδικασία Συλλογής Δεδομένων.....σελ.: 28

4.3 Δείγμα Έρευνας.....σελ.: 29

4.4 Εργαλείο Μέτρησηςσελ.: 29

4.5 Έγκριση Έρευνας.....σελ.: 30

4.6 Περιορισμοί της Έρευναςσελ.: 30

4.7 Στατιστική ανάλυσησελ.: 31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Αποτελέσματα

5.1 Κατανομή των μεταβλητώνσελ.: 32

5.2 Επαγωγική Ανάλυση.....σελ.: 52

5.3 Συσχέτιση Διαστάσεων.....σελ.: 61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Συζήτησησελ.: 63

Συμπεράσματα - Προτάσειςσελ.: 66

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣσελ.: 68

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑσελ.: 71

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

Με την σειρά που εμφανίζονται στο κείμενο:

- Ευρωπαϊκός Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας (**EASA**)
- Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (**EKAB**)
- Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (**FAA**)
- Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα (**ΣΑΚΑΑ**)
- Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών Αερολιμένα (**ΣΕΑΑ**)
- Τυποποιημένες Διαδικασίες Επιχειρήσεων (**SOPs**)
- Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (**ICAO**)
- Διεθνής Οργάνωση Αερομεταφορών (**IATA**)
- Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (**ACI**)
- Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (**WHO**)
- Διεθνής Κανονισμός Υγείας - 2005 (**IHR**)
- Υλικά με πυρηνικούς- ραδιολογικούς, βιολογικούς και χημικούς παράγοντες (**ΠΒΧ**)
- Επικεφαλής της Σκηνής (**IC**)
- Υπηρεσία Διάσωσης και Πυρόσβεσης του Αεροδρομίου (**ΥΔΠΑ**)
- Σύστημα ραδιοεπικοινωνίας αέρα- εδάφους (**VHF**)
- Ασύρματο Ψηφιακό Σύστημα Επικοινωνίας 2 ή περισσότερων σημείων (**TETRA**)
- Ψηφιακό Δίκτυο Ενοποιημένων Υπηρεσιών (**ISDN**)
- Φόρμα Ιατρικών Πληροφοριών της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (**MEDIF**)
- Κέντρο Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων (**CDC**)
- Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νοσημάτων (**ECDC**)
- Βασιλικές Ολλανδικές Αερογραμμές (**KLM**)
- Διεθνείς Αμερικάνικες Αερογραμμές (**PAN AM**)
- Στατιστικό πρόγραμμα ανάλυσης δεδομένων (**IBM SPSS**)
- Καρδιοπνευμονική Αναζωογόνηση (**ΚΑΡΠΙΑ**)
- Αυτόματοι Εξωτερικοί Απινιδωτές (**AEDs**)
- Βασική Υποστήριξη της Ζωής (**BLS**)

Τριγράμματοι Κωδικοί Αεροδρομίων:

- Αθήνα (ATH)
- Σαντορίνη / Θήρα (JTR)
- Θεσσαλονίκη (SKG)
- Ηράκλειο (HER)
- Κως (KGS)
- Ρόδος (RHO)
- Χανιά (CHQ)
- Άκτιο (PVK)
- Κεφαλονιά (EFL)

ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Κίνδυνοι και Δημιουργία Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών

1.1 Εισαγωγή

Σε μια εποχή που λόγω του υπερπληθυσμού, της παγκοσμιοποίησης και της κλιματικής αλλαγής, οι κρίσεις αυξάνουν και ποικίλουν και η διαχείρισή τους γίνεται περισσότερο ολιστική, κυριαρχεί η κοινή παραδοχή ότι οι κρίσεις και οι καταστροφές αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα όταν έχουν πρωτύτερα εκτιμηθεί οι κίνδυνοι που τις δημιουργούν. Παράλληλα με την εκτίμηση των κινδύνων, η αναγνώριση της τρωτότητας και η ικανότητα πρόβλεψης, συντελούν στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας και κατά συνέπεια στην ετοιμότητα που στον κύκλο της καταστροφής προηγείται της ανταπόκρισης σε ένα συμβάν. Σύμφωνα με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη ως καταστροφή ορίζεται οποιαδήποτε σημαντική διαταραχή που πλήττει τον άνθρωπο και το περιβάλλον του και υπερβαίνει τις δυνατότητές του να την διαχειριστεί με τους υπάρχοντες πόρους. Η αποκατάσταση και η ανάλυση μετά την κρίση ή καταστροφή ή έκτακτη ανάγκη, οδηγούν στην επανεκτίμηση των διαδικασιών και της πρόληψης, ώστε να προκύψει η καλύτερη δυνατή προετοιμασία και ετοιμότητα. Με βάση τις κρίσεις του παρελθόντος αλλά κι αυτές που εμφανίζονται συνεχώς στο παρόν και αυτές που αναμένονται στο μέλλον, η εμπειρία που αποκτάται είναι μεγάλη και η προετοιμασία μέσα από την εκπαίδευση αποτελούν θεμελιώδη λίθο για κάθε ανταπόκριση σε αυτές. ^[1-4]

Όταν πρόκειται για την διαχείριση επειγουσών καταστάσεων, δεν υπάρχουν τυποποιημένα πρωτόκολλα διαδικασιών που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν απόλυτα σε κάθε περιβάλλον ή αεροδρόμιο. Ωστόσο, οι τέσσερις φάσεις στον κύκλο της καταστροφής, θεωρούνται κοινά σημεία σε όλες τις περιπτώσεις σχεδιασμού ενός πλάνου αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών. Η συστηματική προσέγγιση που προκύπτει από την αξιοποίηση αυτών των κοινών σημείων περιλαμβάνει τις εξής ενέργειες:

- ❖ Περιορισμός (Mitigation), δηλαδή, ενέργειες που μειώνουν τον κίνδυνο και σταματούν την εξάπλωσή του.
- ❖ Ετοιμότητα (Preparedness), δηλαδή, ενέργειες που βελτιώνουν την ικανότητα απόκρισης και αντιμετώπισης των έκτακτων καταστάσεων.

- ❖ Ανταπόκριση (Response), δηλαδή, χρονικά άμεσες ενέργειες για την διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.
- ❖ Αποκατάσταση (Recovery), δηλαδή, ενέργειες που επαναφέρουν το αεροδρόμιο ή οποιοδήποτε περιβάλλον στις συνθήκες που βρισκόταν πριν την καταστροφή. ^[3, 4]

Καθώς η ανταπόκριση και ο σχεδιασμός της απόκρισης σε έκτακτα συμβάντα έχουν έναν διεπιστημονικό χαρακτήρα, οι ορισμοί της κρίσης και της καταστροφής δύνανται να διαφέρουν ανάλογα με την επιστήμη που την εξετάζει. Έτσι όταν αναφέρονται οι κρίσεις, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν όλες οι μορφές τους με αύξουσες επιπτώσεις, από ένα ατύχημα, σε μία έκτακτη ανάγκη, σε ένα μείζων περιστατικό έως μία καταστροφή, είτε είναι ανθρωπογενούς, είτε φυσικού, είτε βιολογικού χαρακτήρα όπως μία επιδημία. Επίσης, θα πρέπει να αξιολογείται ο κίνδυνος με βάση την συχνότητα και τις επιπτώσεις του και να εκτιμάται η έντασή του σύμφωνα με τον εξής τύπο: $R = H \times V$, όπου R-Risk, ορίζεται η Επικινδυνότητα, όπου H- Hazard, ορίζεται ο Κίνδυνος και όπου V- Vulnerability ορίζεται η Ευαλωτότητα ή αλλιώς Τρωτότητα. Αφού λοιπόν η επικινδυνότητα επηρεάζεται από τον κίνδυνο και τα τρωτά σημεία του περιβάλλοντος υπό εξέταση, προκύπτει ότι η ανάγκη για τον προσδιορισμό τους κατά την σχεδίαση της ετοιμότητας είναι μεγάλη. ^[4, 7]

1.2 Δημιουργία Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης

Το περιβάλλον του αεροδρομίου θεωρείται μια από τις πιο περίπλοκες σκηνές σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, λόγω του πλήθους των επιβατών, της ποικιλομορφίας των εργαζομένων και της επικινδυνότητας των ίδιων των εγκαταστάσεων. Δεδομένου ότι τα αεροδρόμια αποτελούν βασικές πηγές εισόδου μιας χώρας, συνιστούν μεγάλο κομμάτι σε θέματα εθνικής ασφάλειας και επηρεάζουν σημαντικά τις συνθήκες του σχεδιασμού και της αντιμετώπισης έκτακτων συμβάντων. Στον Πίνακα I. που ακολουθεί φαίνεται η πολυπλοκότητα των αεροδρομίων αναφορικά με τον συνδυασμό των φορέων, των επιχειρήσεων και των υπηρεσιών που εμπλέκονται στην λειτουργία τους και είναι απαραίτητη η μεταξύ τους συνεργασία και επικοινωνία, ιδίως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή επιδημίας. ^[6, 8]

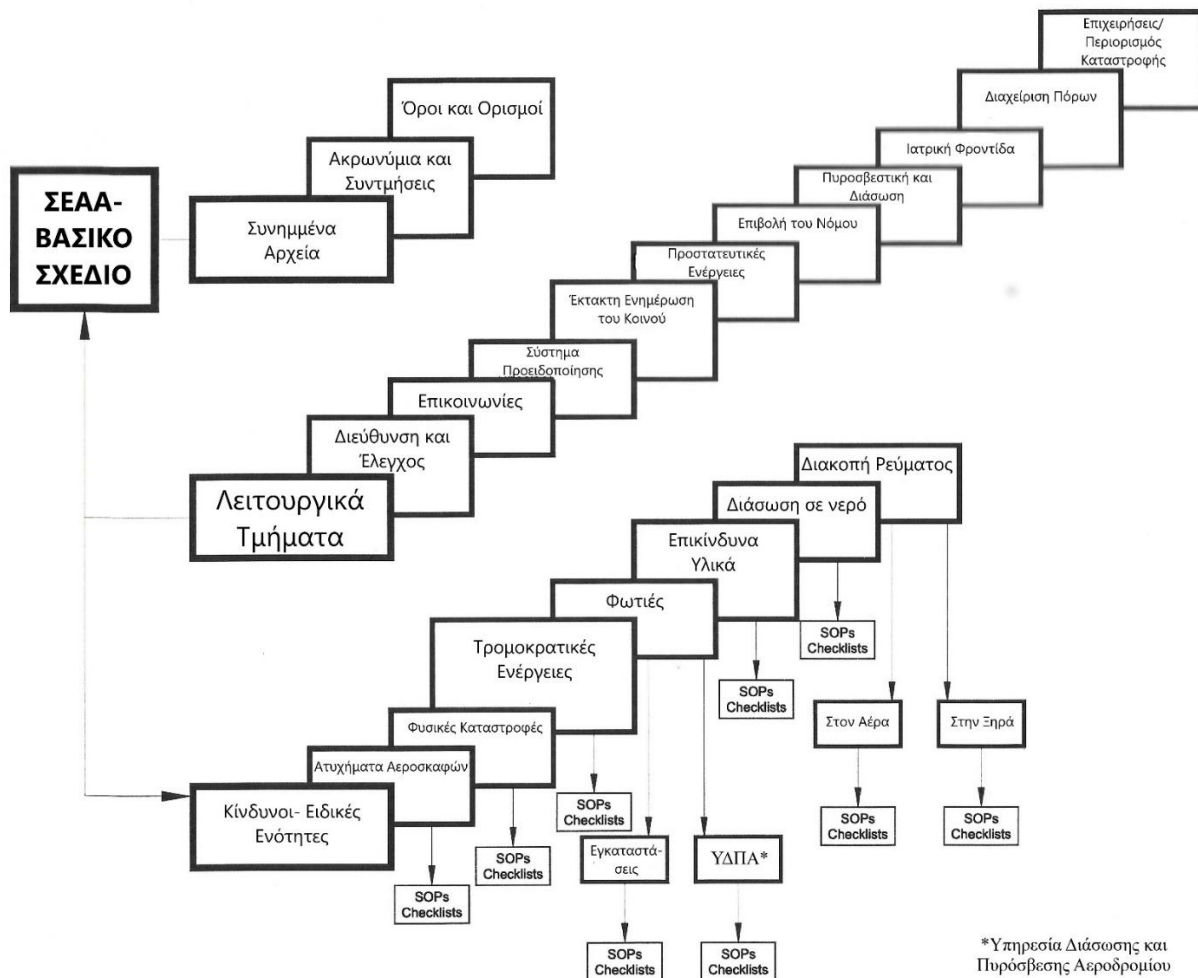
Πίνακας Ι.: Υπηρεσίες και φορείς που εμπλέκονται στη διαχείριση κρίσεων του αεροδρομίου

Εσωτερικές Υπηρεσίες και Ομάδες	Εξωτερικές Υπηρεσίες και Ομάδες
<ul style="list-style-type: none"> • Διοίκηση Αεροδρομίου • Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας • Αερομεταφορείς • Εξυπηρέτηση Εδάφους • Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας • Μετεωρολογική Υπηρεσία 	<ul style="list-style-type: none"> • Επιβατικό Κοινό • Άλλα Αεροδρόμια του ίδιου Κράτους • Άλλα Αεροδρόμια του Εξωτερικού • Ταξιδιωτικοί Πράκτορες • Ξενοδοχεία • Τουριστικοί Οργανισμοί
<ul style="list-style-type: none"> • Εμπορικά Καταστήματα, Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών (ΚΑΕ) • Ταξιδιωτικά Πρακτορεία, Πρακτορεία Ενοικιάσεων • Ταχυδρομική Υπηρεσία 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας • Λιμενική Υπηρεσία • Εθνική Ασφάλεια • Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)
<ul style="list-style-type: none"> • Αστυνομία • Τελωνείο • Τμήμα Διαχείρισης Αλλοδαπών και Μετανάστευσης • Ασφάλεια • Έλεγχος και Φροντίδα Ζώων 	<ul style="list-style-type: none"> • Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας • Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας • Τοπικά Νοσοκομεία και Κέντρα Υγείας • Ιατροδικαστική Υπηρεσία • Νεκροτομεία
<ul style="list-style-type: none"> • Πυροσβεστική Υπηρεσία και Υπηρεσία Πυρόσβεσης και Διάσωσης • Υγειονομική Υπηρεσία Δημόσιας Υγείας και Υπηρεσία Ιατρικής Φροντίδας Αεροδρομίου • Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ Αεροδρομίου) 	<ul style="list-style-type: none"> • Διεθνείς Οργανισμοί Μετανάστευσης • Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας • Λοιποί Εξωτερικοί Φορείς και Συνεργάτες

[6, 8]

Λόγω αυτής της περίπλοκης σύνθεσης, κάθε αεροδρόμιο πρέπει να προχωρήσει στον συντονισμό ενός σχεδίου για έκτακτες ανάγκες και καταστροφές που να είναι κατάλληλο για κάθε πιθανό συμβάν και να βασίζεται στα μοναδικά χαρακτηριστικά κάθε αεροδρομίου (αριθμός και είδη πτήσεων, κτηριακές δομές, προσωπικό που απασχολείται, κ.ά.). Η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (FAA) του Υπουργείου Μεταφορών των Η.Π.Α. παρέχει καθοδήγηση στους υπεύθυνους διαχείρισης των αεροδρομίων για την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα (ΣΑΚΑΑ) ή αλλιώς, Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών Αερολιμένα (ΣΕΑΑ). [5]

Στην παρακάτω εικόνα εμφανίζεται η βασική δομή του Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών, στην οποία αποτυπώνεται ξεκάθαρα ότι για κάθε κατηγορία κινδύνου, προβλέπονται συγκεκριμένες και τυποποιημένες διαδικασίες επιχειρήσεων (Standard Operating Procedures- SOPs) και οι αντίστοιχες Λίστες Ελέγχου (Checklists).



Δομή Σχεδίου Εκτάκτων Αναγκών Αεροδρομίου

Ένα αεροδρόμιο πρέπει να διασφαλίζει τις απαραίτητες προϋποθέσεις και πόρους για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για την διαχείριση επειγουσών καταστάσεων και να παρέχει κατάλληλη εκπαίδευση διεξάγοντας ασκήσεις: α) σε κανονική (μεγάλη) κλίμακα, β) σε ad hoc κλίμακα και γ) σε εν μέρει έκτακτη ανάγκη, όπως προβλέπεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA). [5, 6, 9]

Η Διεθνής Οργάνωση Αερομεταφορών (IATA), το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI) και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO) μαζί με τον Διεθνή Κανονισμό Υγείας (IHR), παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη ενός εθνικού σχεδίου ετοιμότητας για μεταδοτικές ασθένειες που στοχεύει στην καθυστέρηση της εξάπλωσής τους και παρέχει χρόνο προετοιμασίας για αυτές με προφυλακτικά μέτρα και εμβολιασμούς. Ακόμη, ο Διεθνής Κανονισμός Υγείας προσδιορίζει τις πύλες εισόδου ως το πέρασμα διεθνών εισαγωγών και εξαγωγών των ταξιδιωτών, των αποσκευών, των εμπορευμάτων και όλων των υπηρεσιών στα σημεία αυτά, που σχετίζονται με την συντομότερη ανίχνευση κρουσμάτων και άρα αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους τομείς στα σχέδια ετοιμότητας. Κάθε σχέδιο αντιμετώπισης κρίσεων καθορίζει το συντονισμό των αρμόδιων αερολιμενικών υπηρεσιών και περιλαμβάνει διαδικασίες για τον περιοδικό έλεγχο της επάρκειας του σχετικού σχεδίου και την επανεξέταση των αποτελεσμάτων, προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητά του. [5, 6, 10]

Στα ελληνικά πλαίσια εφαρμογής αυτών των σχεδίων, η εκάστοτε διοίκηση προσαρμόζει το Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών Αερολιμένα (ΣΕΑΑ) σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, καθοδηγούμενη πάντα από τις πρότυπες διαδικασίες δημιουργίας ΣΕΑΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις που σχετίζονται με τη λειτουργία των αερολιμένων, τους εθνικούς και διεθνείς νόμους και κανονισμούς. Η αρχική έγκριση και άδεια δίνεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και κατόπιν, κατά τις επαναξιολογήσεις, όλες οι αναθεωρήσεις του σχεδίου λαμβάνουν έγκριση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. [11]

1.3 Κατηγορίες Κινδύνων

Μετά την βασική κατηγορία κινδύνων από φυσικές καταστροφές (τυφώνας, σεισμός, έκρηξη ηφαιστείου, πλημμύρα), υπάρχουν τρεις κύριες κατηγορίες έκτακτης ανάγκης που ενδέχεται να προκύψουν και πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη σχεδίαση ενός ΣΕΑΑ. Η πρώτη κατηγορία αναφέρεται σε επείγουσες καταστάσεις που περιλαμβάνουν αεροσκάφη, δηλαδή ατυχήματα αεροσκαφών μέσα και έξω από το αεροδρόμιο (στην ξηρά ή στην θάλασσα), περιστατικά αεροσκαφών κατά την πτήση (π.χ. αποσυμπίεση, κατασκευαστική κατάρρευση), περιστατικά αεροσκαφών στο έδαφος, παράνομες παρεμβάσεις, αεροπειρατείες και κατάληψη αεροσκαφών. Η δεύτερη κατηγορία περιγράφει καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

που δεν περιλαμβάνουν αεροσκάφη, δηλαδή: α) πυρκαγιά στις υποδομές, β) δολιοφθορά σε εγκαταστάσεις, στις προμήθειες, σε κρίσιμες μονάδες, γ) επίθεση στο αεροδρόμιο, δ) απειλή βόμβας και ε) συμβάντα με επικίνδυνα εμπορεύματα (υλικά με πυρηνικούς - ραδιολογικούς, βιολογικούς και χημικούς παράγοντες – ΠΒΧ). Η τρίτη κατηγορία σχετίζεται με σύνθετες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα αεροσκάφη, κτηριακές δομές ή οχήματα. Σε περίπτωση ατυχημάτων και συμβάντων έξω από το αεροδρόμιο, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι οτιδήποτε συμβαίνει εντός της περιμέτρου του αεροδρομίου, υπάγεται στην ευθύνη του. ^[6,9]

Για κάθε έναν από αυτούς τους κινδύνους, η FAA εκδίδει συγκεκριμένες οδηγίες που περιλαμβάνουν μια ποικιλία διαφορετικών προσεγγίσεων στις επικοινωνίες, την διοίκηση και τον έλεγχο, τις ειδοποιήσεις συναγερμού και τις προστατευτικές ενέργειες. Η επιμελής αναγνώριση και ο προσδιορισμός του κινδύνου μαζί με την εκτίμηση κινδύνου είναι ο θεμελιώδης λίθος στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών σε οποιαδήποτε από τις παραπάνω κατηγορίες. ^[6]

Ο όγκος του επιβατικού κοινού και ο αριθμός των πτήσεων που εξυπηρετεί ένα αεροδρόμιο θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, όχι μόνο κατά τη δημιουργία ενός ΣΕΑΑ, αλλά και σε περίπτωση μεταδοτικής ασθένειας, όταν ο αντίκτυπος είναι πολλαπλάσιος για τους ταξιδιώτες (επιβάτες και πληρώματα) και για τις εταιρείες. Κατά την πανδημία του Covid-19 η μείωση στον αριθμό των πτήσεων ήταν κατακόρυφη με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα τεράστιο οικονομικό και κοινωνικό κενό στην παγκόσμια κοινότητα. Η πρώτη οδηγία περί ταξιδιωτικών περιορισμών δόθηκε από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας στις 5 Ιανουαρίου 2020 ενώ, η πρώτη επιτροπή έκτακτης ανάγκης σχετικά με τον Διεθνή Κανονισμό Υγείας- IHR 2005 συγκλήθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2020 και 2 μήνες αργότερα η εξάπλωση του ιού αντιμετωπίστηκε με την μείωση αρχικά και διακοπή τελικά των διεθνών πτήσεων. Στις 12 Φεβρουαρίου 2020 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας εκδίδει το Σχέδιο Στρατηγικής Ετοιμότητας και Αντιμετώπισης για τον νέο κορωνοϊό και οδηγίες σχεδιασμού και προσαρμογής του εθνικού σχεδίου ετοιμότητας και απόκρισης. Αναφορικά με τις πύλες εισόδου, διευκρινίζεται στους αρμόδιους για την σχεδίαση και αναπροσαρμογή των διαδικασιών, η ανάγκη για επιτήρηση και έγκαιρη αναγνώριση, η διαχείριση άρρωστων επιβατών και οι δραστηριότητες επικοινωνίας σε περίπτωση κινδύνου. ^[10]

Αξίζει να σημειωθεί η σχεδόν ολοκληρωτική παύση των διεθνών αεροπορικών πτήσεων πρώτα από και προς την Κίνα και ύστερα σε όλη την Ευρώπη και την Αμερική. Οι Πίνακες στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. α) της σελ.: 71 από τα αρχεία της διαχειρίστριας εταιρείας 14 ελληνικών αεροδρομίων “Fraport Greece” απεικονίζουν τον αριθμό των επιβατών που διέρχονται από μεγάλα διεθνή αεροδρόμια ανά χώρα κατά τη διάρκεια ενός μήνα. Επίσης κατακόρυφα μειώθηκαν οι εσωτερικές πτήσεις καθώς και οι διεθνείς πτήσεις εντός και εκτός Ελλάδος, πάνω από 50% στις περισσότερες περιπτώσεις. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. β) της σελ.: 72

αναφέρονται οι αριθμοί επιβατών που περνούν από διάφορα αεροδρόμια της Ελλάδας σε διάρκεια ενός έτους, συγκρίνοντας το έτος 2018 με το 2019 και το 2019 με το 2020, ενώ στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. γ) σελ.: 73 φαίνεται η επιβατική κίνηση κατά τον μήνα Απρίλιο του 2020 και συγκρίνεται με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους. ^[12, 13]

1.4 Λειτουργικά τμήματα του Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών

Ένα αεροδρόμιο ανταποκρίνεται αμέσως σε κάθε επείγουσα περίπτωση και συντονίζεται με όλα τα εμπλεκόμενα μέλη, όπως η αρχή του αεροδρομίου, η υπηρεσία δημόσιας υγείας του αεροδρομίου και οι πάροχοι ιατρικών υπηρεσιών, οι εταιρείες διαχείρισης εδάφους, ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, οι αεροπορικές εταιρείες και η γενική αεροπορία. Εκτός από τα μέλη της αεροπορικής βιομηχανίας, άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς είναι οι υπηρεσίες δημόσιας υγείας, τα τοπικά νοσοκομεία, η ασφάλεια του αεροδρομίου, η διεύθυνση αστυνόμευσης, οι χερσαίες μεταφορές, τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, η διεύθυνση αλλοδαπών και μετανάστευσης, τα τελωνεία και το κοινό. Όλες οι υπηρεσίες που εμπλέκονται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης υποχρεούνται να ακολουθούν τις διατάξεις του ΣΕΑΑ. Τα αντίστοιχα τμήματα ενός αεροδρομίου, καθώς και κάθε συνεργαζόμενη και εμπλεκόμενη αρχή και ιδιωτικός οργανισμός απαιτείται να αναπτύξουν και να διατηρήσουν εσωτερικές διαδικασίες για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών, οι οποίες πρέπει να είναι πλήρως συμβατές με τις διατάξεις του ΣΕΑΑ. Τέτοια εγχειρίδια (πρωτόκολλα) μπορεί να έχουν τη μορφή οδηγιών ανταπόκρισης σε επείγουσες καταστάσεις για το προσωπικό, κατάλογο κρίσιμων ενεργειών και προτεραιοτήτων ή τη μορφή σχεδίων έκτακτης ανάγκης, ανάλογα με την περιοχή ευθύνης του κάθε φορέα του αερολιμένα. ^[6, 14]

Τα εγχειρίδια οπωσδήποτε περιλαμβάνουν τη διαδικασία συναγερμού (παροχή αριθμού τηλεφώνου έκτακτης ανάγκης που λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα και 7 ημέρες την εβδομάδα και ανάθεση ρόλων στο προσωπικό σε περίπτωση συναγερμού). Επιπλέον, τα εγχειρίδια πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες όπως η διαχείριση και ο συντονισμός σημαντικών σημείων μεταξύ της ανάθεσης του εκπροσώπου του Κέντρου Διαχείρισης Κρίσεων και της ανάθεσης του εκπροσώπου και του προσωπικού υποστήριξης που θα συμμετάσχει στο Κέντρο Πληροφόρησης Έκτακτων Αναγκών (ανάλογα με τον τομέα ευθύνης κάθε οργανισμού). ^[6]

1.4.1 Διοίκηση και έλεγχος

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης σε αεροδρόμιο, όπως απαιτείται ανά περίπτωση, ένας προκαθορισμένος υπεύθυνος βάρδιας γίνεται ο «Επικεφαλής της Σκηνης» (Incident Commander-IC). Το κύριο

καθήκον του είναι ο συντονισμός των δράσεων ανταπόκρισης όλων των εμπλεκόμενων υπηρεσιών και αρχών στον τόπο του συμβάντος (σκηνή συμβάντος). Κάθε μεμονωμένη υπηρεσία ή αρχή που προσεγγίζει τη σκηνή του συμβάντος πρέπει να λειτουργεί υπό τις οδηγίες του «Αρχηγού» της (κάθετη επικοινωνία), αλλά όλοι δίνουν αναφορά σχετικά με την πρόοδο των επιχειρήσεών τους στον Επικεφαλής της Σκηνής (οριζόντια επικοινωνία). Ο Επικεφαλής είναι υπεύθυνος για την έναρξη των επικοινωνιών έκτακτης ανάγκης και τη δημιουργία ενός κινητού σημείου διοίκησης όπου οι Αρχηγοί όλων των επιχειρησιακών μονάδων δίνουν αναφορά κατά την άφιξή τους. Το σημείο αυτό θα πρέπει να βρίσκεται στον τόπο του συμβάντος, εντός μιας ασφαλούς ζώνης, σύμφωνα με τις υποδείξεις της Υπηρεσίας Διάσωσης και Πυρόσβεσης του Αεροδρομίου. Ο Επικεφαλής θα πρέπει επίσης, να παρακολουθεί και να συντονίζει τις δραστηριότητες των συμμετεχόντων στον τόπο του συμβάντος, να ενημερώνει το Κέντρο Διαχείρισης Κρίσεων για την τρέχουσα κατάσταση και, εάν χρειάζεται, να ζητά πρόσθετη βοήθεια καθώς και πόρους. Επιβάλλεται η εφαρμογή προστατευτικών μέτρων για τους ανταποκριτές του συμβάντος καθώς επίσης και η έναρξη επιθεωρήσεων μετά το συμβάν σε όλες τις πληγείσες περιοχές ως απαραίτητη προϋπόθεση για την επιστροφή στις κανονικές λειτουργίες. Όλες οι παραπάνω διαδικασίες είναι υποχρεώσεις του Επικεφαλής της Σκηνής.^[6, 9]

1.4.2 Πυροσβεστική και διάσωση

Η Υπηρεσία Διάσωσης και Πυρόσβεσης του Αεροδρομίου (ΥΔΠΑ) αποτελεί μέρος των υπηρεσιών αεροδρομίου και απαρτίζεται από Πυροσβεστικούς Σταθμούς που είναι στελεχωμένοι με εκπαιδευμένο προσωπικό και πυροσβέστες. Κάθε Σταθμός διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές της ICAO για την κατάσβεση φωτιάς σε αεροσκάφη. Οι καταναμημένοι πόροι και τα μέσα διασφαλίζουν τη διαρκή ετοιμότητα και δυνατότητα για την αποτελεσματική και άμεση αντιμετώπιση κάθε επείγουσας κατάστασης. Ο Πυροσβεστικός Σταθμός παρέχει επίσης βοήθεια σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο λόγω οποιασδήποτε αιτίας και χειρίζεται επικίνδυνες καταστάσεις που προκύπτουν από φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές.^[4- 6, 9]

Η Υπηρεσία Διάσωσης και Πυρόσβεσης του Αεροδρομίου είναι υπεύθυνη να εντοπίσει την πιο αποτελεσματική τακτική διάσωσης και πυρόσβεσης, που περιλαμβάνει την επιλογή προσέγγισης και σύντομης διαδρομής, λαμβάνοντας υπόψη το έδαφος, την κατεύθυνση του ανέμου και τις επικρατούσες συνθήκες γενικά. Ο αξιωματικός της Υπηρεσίας στην βάρδια είναι υπεύθυνος για την πυρόσβεση, την αναζήτηση και τη διάσωση στη σκηνή του συμβάντος, καθώς και τη μεταφορά των θυμάτων στην περιοχή διαλογής (triage area), όπου ο έλεγχος πραγματοποιείται από το ιατρικό προσωπικό. Σε περίπτωση συμβάντος επικίνδυνων υλικών, είτε πρόκειται για αεροσκάφος είτε για εγκαταστάσεις του αερολιμένα, ο Αρχηγός της Υπηρεσίας ενεργεί σύμφωνα με αυτά που ορίζονται σε περίπτωση ΠΒΧ παραγόντων.^[4, 6]

1.4.3 Ιατρική Φροντίδα

Η Ιατρική Υπηρεσία Έκτακτης Ανάγκης ή Υπηρεσία Επείγουσας Ιατρικής, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των υπηρεσιών του αεροδρομίου και στελεχώνεται από ιατρικό και εκπαιδευμένο προσωπικό. Η Υπηρεσία ειδοποιείται από το Κέντρο Επιχειρήσεων Αεροδρομίου για την φροντίδα τακτικών ιατρικών συμβάντων και για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στο αεροδρόμιο. Επιπλέον, όταν ενεργοποιείται συναγερμός από οποιαδήποτε άλλη πηγή, η Υπηρεσία θα αναλάβει δράση άμεσης απόκρισης και θα ειδοποιήσει το Κέντρο Επιχειρήσεων σχετικά με τη θέση του περιστατικού και την πρόοδο της απόκρισης. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ο Αρχηγός της Ιατρικής Υπηρεσίας που ειδοποιείται από το Κέντρο Επιχειρήσεων, αναλαμβάνει αμέσως τα καθήκοντα συντονισμού των εργασιών της ιατρικής ομάδας στο σημείο του συμβάντος. ^[4, 6]

Ο Αρχηγός της Ιατρικής Υπηρεσίας είναι υπεύθυνος για τη διαθεσιμότητα ιατρικού υλικού και προμηθειών ανάλογα με τις περιστάσεις, τη σύσταση των ιατρικών ομάδων, τη συνολική επίβλεψη της παρεχόμενης ιατρικής περίθαλψης και το αίτημα για περαιτέρω εθνική αρωγή, καθώς και την ενημέρωση του Εθνικού Κέντρου Επιχειρήσεων Υγείας σχετικά με την κινητοποίηση νοσοκομείων. Ο Αρχηγός και το προσωπικό της Ιατρικής Υπηρεσίας Έκτακτης Ανάγκης σε συνεργασία με το διαθέσιμο προσωπικό υποστήριξης επειγόντων περιστατικών, αξιοποιούν όλον τον ιατρικό εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για την παροχή πρώτων βοηθειών και την περίθαλψη των τραυματιών στα καθορισμένα σημεία, εφαρμόζοντας τις διατάξεις περί διαλογής των τραυματιών και είναι υπεύθυνοι για την ιατρική περίθαλψη και μεταφορά τους. Ο Αρχηγός βρίσκεται στην περιοχή διαλογής όπου η αρχική καταγραφή των θυμάτων γίνεται, εάν είναι δυνατόν, από το αστυνομικό προσωπικό, το οποίο συντονίζεται από τον Αρχηγό της Ιατρικής Υπηρεσίας, χρησιμοποιώντας τα ειδικά έντυπα απογραφής ατυχήματος. ^[4- 6]

Ο Αρχηγός ορίζει ένα από τα υπόλοιπα μέλη της Ιατρικής Υπηρεσίας ως Συντονιστή Ασθενοφόρων που είναι υπεύθυνος για το συντονισμό της μεταφοράς των τραυματιών στα νοσοκομεία. Κατά την άφιξη του Εθνικού Κέντρου Επιχειρήσεων Υγείας ή της αναθέτουσας Υπηρεσίας Έκτακτης Φροντίδας στη σκηνή του συμβάντος, ο Αρχηγός της Ιατρικής Υπηρεσίας διαχειρίζεται όλους τους διαθέσιμους πόρους και αναθέτει καθήκοντα στο νεοαφιχθέν προσωπικό που προσφέρει τη βοήθειά του σύμφωνα με τις οδηγίες του/ της. ^[6]

1.4.4 Επικοινωνίες σε κρίσεις

Η εγκαθίδρυση αποτελεσματικής επικοινωνίας είναι ζωτικής σημασίας κατά το σχεδιασμό της ετοιμότητας, για την αντιμετώπιση μιας επείγουσας κατάστασης αλλά και για την κανονική λειτουργία του αεροδρομίου. Οι καταστάσεις αυτές απαιτούν διαφορετικές δεξιότητες επικοινωνίας ανά περίπτωση, με κοινό γνώμονα την καλή επικοινωνία. Πρέπει να δοθεί προσοχή στην εκπαίδευση για τις επικοινωνίες και στις δεξιότητες του προσωπικού του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων κι εκείνων που ενδέχεται να μην απασχολούνται από την διευθύνουσα εταιρεία ή αρχή (π.χ. εργολάβοι και υπεργολάβοι και το κοινό που δεν ταξιδεύει). Ο αερολιμένας και όλες οι υπηρεσίες, οι επιχειρήσεις, τα πρακτορεία κ.ά. που εδρεύουν στο αεροδρόμιο και ανταποκρίνονται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους μια τηλεπικοινωνιακή υποδομή που θα περιλαμβάνει: Σύστημα ραδιοεπικοινωνίας αέρα - εδάφους (VHF), Ασύρματο Ψηφιακό Σύστημα Επικοινωνίας 2 ή περισσότερων σημείων (TETRA), Ψηφιακό Δίκτυο Ενοποιημένων Υπηρεσιών (ISDN) και κινητά τηλέφωνα. Όλα τα οχήματα διάσωσης και πυρόσβεσης να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για να επικοινωνούν μεταξύ τους, με την Υπηρεσία Διάσωσης και Πυρόσβεσης του Αεροδρομίου, με τον Πύργο Ελέγχου, με τα αεροσκάφη και τις άλλες υπηρεσίες που είναι εξοπλισμένες με μέσα επικοινωνίας εδάφους. Επιπλέον, ο εξοπλισμός φορητού TETRA ακροδέκτη, παρέχει τη δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ των ανταποκρινόμενων μονάδων και των Αρχηγών τους. Θα πρέπει να υπάρχουν εσωτερικά κανάλια επικοινωνίας μεταξύ κάθε ενδιαφερόμενου μέρους στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου. Υπάρχει επίσης ανάγκη για εξωτερική επικοινωνία με κάθε ενδιαφερόμενο μέρος εκτός των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, όπως ταξιδιώτες (πριν φτάσουν στο αεροδρόμιο/ στο κτίριο του τερματικού σταθμού), με άλλα περιφερειακά αεροδρόμια και με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. ^[6, 9]

1.5 Εκπαίδευση

Τα αεροδρόμια πρέπει να εξασφαλίζουν την άριστη εκπαίδευση του προσωπικού των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και του υπόλοιπου προσωπικού που θα χρειαστεί να ανταποκριθεί σε ένα πιθανό κίνδυνο, με σκοπό να μπορούν να ανταποκριθούν στην εκτέλεση των καθηκόντων τους με ασφάλεια, ουσιαστικά και αποτελεσματικά. Ένας επόπτης που θα έχει οριστεί από την Υπηρεσία Διαχείρισης Κρίσεων, είναι υπεύθυνος για τον προγραμματισμό και τον συντονισμό της ανάλογης εκπαίδευσης σε συνεργασία με τα σχετικά τμήματα του αεροδρομίου και τρίτους. Οι ασκήσεις ετοιμότητας πρέπει να διεξάγονται υπό τις πιο ρεαλιστικές συνθήκες, ενώ κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεσή τους πρέπει να γίνεται προσπάθεια να προκαλείται η ελάχιστη δυνατή διαταραχή στις υπηρεσίες και στους επιβάτες. Τακτικά και, τουλάχιστον, κάθε δύο χρόνια συνιστάται μια άσκηση προσομοίωσης πλήρους κλίμακας, όπου πρέπει να δοκιμάζεται η πλειονότητα των λειτουργιών αντιμετώπισης επείγουσας ανάγκης. Τα σενάρια άσκησης πρέπει να ποικίλουν κάθε φορά, ώστε

να καλύπτονται όλες οι πιθανές περιπτώσεις, ακόμα και ατύχημα κατά τη διάρκεια της νύχτας ή σενάρια με συνδυασμό ατυχημάτων. [6, 15]

Τα περισσότερα προγράμματα κατάρτισης και εκπαιδευτικά σεμινάρια για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών στα αεροδρόμια, παρέχονται ιδιωτικά από εξωτερικούς φορείς και έχουν μεγάλο κόστος παρακολούθησης. Όταν πρόκειται για ένα συμβάν στο οποίο εμπλέκονται διάφορες υπηρεσίες του αεροδρομίου με ξεχωριστή διοίκηση η κάθε μία, δημιουργείται η ανάγκη για μία κοινή γραμμή στην εκπαίδευσή τους, ώστε την στιγμή της ανταπόκρισης να υπάρχει συντονισμός στον οποίο θα έχουν επαρκώς εκπαιδευτεί. Η καλύτερη εξάσκηση για αυτόν τον συντονισμό των διαφορετικών υπαλληλικών ομάδων, είναι οι προγραμματισμένες ασκήσεις προσομοίωσης, ώστε το προσωπικό να είναι έτοιμο να συνεργαστεί με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Άλλα εργαλεία εκπαίδευσης σε θεωρητική βάση είναι οι διαλέξεις από εξειδικευμένους εκπαιδευτές με την χρήση ηλεκτρονικών παρουσιάσεων (power point) και βίντεο που να ακολουθούνται από διαδραστικές ασκήσεις στον ηλεκτρονικό υπολογιστή. Η χορήγηση έντυπου υλικού προς μελέτη και η προφορική ενημέρωση θα πρέπει να ακολουθείται από κάποια πρακτική εξάσκηση ή έλεγχο της κατανόησης του περιεχομένου με τη χρήση γραπτών ή ηλεκτρονικών τεστ. Οι γνώσεις που αποκτούνται από όλες τις μορφές εκπαίδευσης θα πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα σε ατομικό επίπεδο αλλά και στις σύνθετες περιπτώσεις σε συλλογική και διεπιστημονική βάση. [2, 9, 15]



Οι δύο παραπάνω εικόνες αντιπροσωπεύουν μια άσκηση προσομοίωσης στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, όπου, στην αριστερή, οι πυροσβέστες μεταφέρουν με ασφάλεια ένα θύμα με σανίδα μεταφοράς τραυματία, και στη δεξιά, το ιατρικό προσωπικό κατασκευάζει μια σκηνή διαλογής (triage tent). [16]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Μεταδοτικά νοσήματα και ταξίδια

2.1 Μεταδοτικά νοσήματα

Σε περίπτωση έξαρσης μιας λοιμώδους νόσου, οι αεροπορικές μετακινήσεις θα προσελκύσουν πολλή προσοχή λόγω του δυνητικά αυξημένου ρυθμού εξάπλωσης των ασθενειών. Παρόλο που ορισμένες ασθένειες δεν μπορούν να σταματήσουν να εξαπλώνονται εντελώς, υπάρχουν μέτρα και προηγμένες διαδικασίες προετοιμασίας που πρέπει να εφαρμόζονται προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν και να περιοριστούν οι συνέπειες.

Όσον αφορά τα αεροδρόμια, οι κύριοι στόχοι είναι η προστασία της υγείας και της ευημερίας όλων των ταξιδιωτών (επιβάτες και πλήρωμα), και την ελαχιστοποίηση της διασποράς μεταδοτικών νοσημάτων. Οι κατευθυντήριες γραμμές που ακολουθούν προορίζονται να βοηθήσουν την διοίκηση των αεροδρομίων και τις εθνικές αρχές να προετοιμαστούν κατά των μεταδοτικών νοσημάτων που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία. Για τους σκοπούς αυτής της έκθεσης, ο όρος μεταδοτικά νοσήματα περιλαμβάνει εκείνες τις νόσους που προκύπτουν από λοιμώξεις από μεταδοτικούς παράγοντες όπως, ιούς και βακτήρια και οι οποίες μπορεί δυνητικά να προκαλέσουν απειλή για τη δημόσια υγεία σε διεθνές επίπεδο.

Ο σκοπός των ακόλουθων συστάσεων είναι να συμβάλει στη μείωση της έκθεσης σε μολυσματικούς παράγοντες στα αεροδρόμια και στη βελτίωση της ανταπόκρισης σε καταστάσεις που θέτουν σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία. Επιπλέον, ένας σημαντικός στόχος είναι να αναπτυχθούν δεξιότητες για την λήψη αποφάσεων και την κατανόηση και εξοικείωση με μηχανισμούς που μπορεί να αποδειχθούν εξαιρετικά χρήσιμοι σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Αυτές οι συστάσεις δεν προορίζονται να εφαρμοστούν όπως παρουσιάζονται, αλλά να θεωρηθούν ως γενικές οδηγίες που πρέπει να προσαρμοστούν στις συγκεκριμένες και μοναδικές τοπικές συνθήκες. Το επιθυμητό αποτέλεσμα θα ήταν η βελτιωμένη ετοιμότητα των αναγκαίων μέτρων που πρέπει να λάβουν υπόψη τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη (συμπεριλαμβανομένων των φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα). [6, 8, 17- 19]

2.2 Ευθύνη σε περίπτωση εκδήλωσης μεταδοτικών νοσημάτων

Η ευθύνη για τη διαχείριση μιας πιθανής απειλής μεταδοτικών νοσημάτων βαρύνει κυρίως τις τοπικές/ περιφερειακές/ εθνικές υγειονομικές αρχές μαζί με την Διοίκηση του αεροδρομίου (οδηγίες σχετικά με τις «Αρμόδιες Αρχές» στα αεροδρόμια παρέχονται στον Διεθνή Κανονισμό Υγείας 2005 - άρθρο 22). Εάν

έναν οργανισμό είναι υπεύθυνος για περισσότερους από έναν αερολιμένες, θα πρέπει να υπάρχουν σχέδια και μέτρα ετοιμότητας για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά σύμφωνα με τις συστάσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και τον Διεθνή Κανονισμό Υγείας 2005.

Οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου μεταδοτικών ασθενειών είναι η μεγάλη προβλεψιμότητα και ο διεθνής συντονισμός. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτά στο μέγιστο δυνατό βαθμό, κάθε αεροδρόμιο και οι αρμόδιες εθνικές αρχές πρέπει να επιτελέσουν επαρκώς το ρόλο τους. Σύμφωνα με αυτό, τα μεμονωμένα Σχέδια Ετοιμότητας, ομοίως με τα ΣΕΑΑ, θα πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τις λειτουργικές πτυχές του σχεδίου όπως την επικοινωνία με το κοινό και τον συντονισμό με την εθνική υγειονομική αρχή.

Μια εξαιρετικά σημαντική προϋπόθεση είναι να παρέχονται στο προσωπικό επαρκείς προμήθειες κατάλληλου προστατευτικού εξοπλισμού όπως εγκαταστάσεις πλυσίματος χεριών, απολυμαντικά και μέσα ατομικής προστασίας όπου αυτά κρίνονται απαραίτητα. Αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα και αρκετά για όλο το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του προσωπικού που δεν απασχολούνται άμεσα από τη Διοίκηση του αεροδρομίου. Επιπλέον, η κατάλληλη εκπαίδευση ετοιμότητας και κατάρτιση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης πρέπει να παρέχεται σε όλους. [8, 18, 19]

2.3 Επικοινωνία με ταξιδιώτες σε περίπτωση μεταδοτικού νοσήματος

Οι ταξιδιώτες καθώς και οι επαγγελματίες υγείας πρέπει να ενημερώνονται κατάλληλα σε περιπτώσεις που επιβάλλονται αναβολές σε προγραμματισμένα ταξίδια. Επιπλέον, θα πρέπει να είναι καλά ενημερωμένοι σχετικά με τα μέτρα ελέγχου που εφαρμόζονται στο αεροδρόμιο. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να είναι διαθέσιμες σε έναν τόπο πληροφόρησης για τη δημόσια υγεία και / ή στη διάθεση των αρμόδιων αρχών δημόσιας υγείας. Υπάρχει μια ποικιλία μέσων για την ενημέρωση του κοινού για τέτοια θέματα πριν από την άφιξη στο κτίριο του τερματικού σταθμού του αεροδρομίου. Ως καλοί τρόποι επικοινωνίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδικτυακά ή άλλα εργαλεία όπως ο ιστότοπος του αεροδρομίου ή της αεροπορικής εταιρείας, ένας ηλεκτρονικός σύνδεσμος προς έναν ιστότοπο δημόσιας υγείας, ένα τηλεφωνικό μήνυμα ή / και έντυπα μέσα πληροφόρησης. Ένα τηλεφωνικό κέντρο μπορεί να παρέχει απευθείας πληροφορίες υγείας και ακόμη να παραπέμπει τον καλούντα σε πιο λεπτομερείς πηγές, εάν χρειάζεται.

Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης είναι επίσης πολύ χρήσιμα στην ενημέρωση του κοινού και πρέπει να υπάρχουν κανάλια επικοινωνίας μεταξύ τους. Οι δημοσιογράφοι και οι ανταποκριτές θα πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν τις σωστές πληροφορίες και να δίνουν αναφορές σχετικά με την κατάσταση έκτακτης ανάγκης

μέσα σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα. Οι ραδιοφωνικοί και τηλεοπτικοί σταθμοί μπορούν επίσης να χρησιμοποιήσουν το Διαδίκτυο προκειμένου να ενημερώσουν καλύτερα το κοινό.

Οι ταξιδιώτες που πάσχουν από ιατρικές παθήσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν την ικανότητά τους να ταξιδέψουν, θα πρέπει να ζητήσουν από τον θεράποντα ιατρό τους να συμπληρώσει τη Φόρμα Ιατρικών Πληροφοριών της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (MEDIF) ή την αντίστοιχη φόρμα που χρησιμοποιείται από την αεροπορική εταιρεία ή να ενημερώσουν το προσωπικό κρατήσεων και εισιτηρίων της αεροπορικής εταιρείας για την κατάστασή τους, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα με το κατάλληλο ιατρικό προσωπικό. Οι δημόσιες ανακοινώσεις πρέπει να παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με το νόσημα και να συστήνονται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ή το Κέντρο Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων (CDC). Οι πληροφορίες για τα συμπτώματα παρέχονται με κάθε δυνατό μέσο, όπως σήμανση και αφίσες. Όλες οι επικοινωνίες προς το κοινό πρέπει να πραγματοποιούνται στις πιο κοινές γλώσσες, συμπεριλαμβανομένων των αγγλικών, καθώς και στην τοπική γλώσσα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η εμπιστοσύνη και το αίσθημα ασφάλειας των ταξιδιωτών σχετικά με το σχέδιο ετοιμότητας του αεροδρομίου, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξηγήσουν με όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες, τους λόγους για τα απαραίτητα μέτρα που σχετίζονται με την υγεία. [6, 8, 17]

2.4 Διαδικασία ελέγχου (screening)

Για τη μείωση του κινδύνου της δημόσιας υγείας από μεταδοτικές ασθένειες σε διεθνές επίπεδο, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας συμβουλεύει την ανάπτυξη ενός εθνικού σχεδίου ελέγχου (screening) εξόδου που θα πρέπει να εφαρμόζεται με συνέπεια σε όλα τα διεθνή αεροδρόμια μιας ενδημικής χώρας. Ο έλεγχος των ταξιδιωτών που εξέρχονται από τα σημεία εισόδου/ εξόδου μιας χώρας, όπως αεροδρόμια, λιμάνια και χερσαία σύνορα, είναι ένα αποτελεσματικό μέτρο για τον περιορισμό επιδημιών και κρουσμάτων μεταδοτικών ασθενειών. Οι μέθοδοι ελέγχου και τα μέτρα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, εξαρτώνται από την ιδιαιτερότητα του συμβάντος και την επιδημιολογία του νοσήματος, την Επιδημιολογική Φάση, τον τρόπο μετάδοσης και το πιθανό ιστορικό έκθεσης των ταξιδιωτών που εξετάζονται. Επομένως, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να απαιτείται συνδυασμός μεθόδων και μέτρων, όπως οπτικοί έλεγχοι, θερμομετρήσεις και ερωτηματολόγια. [8, 17-19]

Παρέχοντας καθοδήγηση, συμβουλές και εργαλεία, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας στις 6 Νοεμβρίου 2014, δημοσίευσε μια προσωρινή οδηγία για τον έλεγχο εξόδου για την ασθένεια του ιού Ebola σε σημεία εισόδου σε ενδημικές χώρες παγκοσμίως. Ένα άλλο παράδειγμα της καθοδήγησης του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας ήταν στις 3 Οκτωβρίου 2017, όταν δημοσίευσε οδηγίες για τα διεθνή ταξίδια σχετικά με την πανούκλα στη Μαδαγασκάρη και ενημέρωσε το αεροδρόμιο των Σεϋχελλών για απαραίτητες ενέργειες. [8]

Κατά τη διάρκεια της επιδημίας SARS το 2013, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και τον Διεθνή Κανονισμό Υγείας, ένα σύστημα θερμικής αξιολόγησης είχε τεθεί σε εφαρμογή στα αεροδρόμια του Καναδά και της Κίνας, ωστόσο, το αποτέλεσμα κρίθηκε περισσότερο για τη σπατάλη μέσων και λιγότερο για την αποτελεσματικότητά του. ^[12]

Κατά την τρέχουσα πανδημία του Covid- 19 δεν είναι ξεκάθαρο ποια μέτρα είναι επαρκή για την πρόληψη εξάπλωσης του νοσήματος στο επιβατικό κοινό και τα εργαλεία screening στα αεροδρόμια, ωστόσο δίδεται η οδηγία για χρήση μάσκας σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέτρα υγιεινής όπως καλό πλύσιμο των χεριών και αποφυγή συγχρωτισμού όσο αυτό επιτρέπεται στο περιβάλλον των αεροπορικών ταξιδιών. Η έλλειψη επιστημονικών δεδομένων οδηγεί στην καθυστέρηση της αποκατάστασης και της επιστροφής των επιχειρήσεων και των πολιτών σε προηγούμενους αριθμούς πτήσεων. ^[19, 20]

Στις 21 Μαΐου του 2020 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και το Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νοσημάτων της Ευρώπης (ECDC) κοινοποίησαν το «Υγειονομικό Πρωτόκολλο» στο οποίο περιγράφονται όλα τα μέτρα σύμφωνα με τα οποία θα πρέπει να πραγματοποιούνται οι πτήσεις κατά την επαναφορά τους ώστε να διασφαλίζεται η δημόσια υγεία και ασφάλεια κατά την πανδημία Covid- 19 . Οι οδηγίες αφορούν όλες τις αεροπορικές πτήσεις, το επιβατικό κοινό και τα πληρώματα, τα αεροδρόμια και τους υπαλλήλους τους και περιλαμβάνουν διαδικασίες απολύμανσης, screening με έλεγχο θερμοκρασίας των ταξιδιωτών στα αεροδρόμια αναχώρησης και άφιξης, έγγραφη δήλωση του επιβάτη για την κατάσταση της υγείας του (εάν έχει διαγνωσθεί με τον ιό, εάν έχει συμπτώματα της νόσου κ.ά.). Επίσης ορίζονται τα προστατευτικά μέτρα με τα οποία θα πραγματοποιούνται οι διαδικασίες προετοιμασίας των πτήσεων, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη προστατευτικού διαχωριστικού ανάμεσα στους επιβάτες και τους εργαζομένους. Ακόμα, συστήνεται η αυτοματοποίηση διαδικασιών, όπου είναι δυνατή, όπως το διαδικτυακό “check-in”, ώστε να περιοριστούν οι διαπροσωπικές επαφές. Οι αεροπορικές εταιρείες και τα πληρώματα θα πρέπει να ακολουθήσουν συγκεκριμένες διαδικασίες κατά τη διάρκεια των πτήσεων αλλά και να μπορούν να συνεισφέρουν στην ιχνηλάτιση, παρέχοντας σχετικές πληροφορίες για επιβάτες σε περίπτωση που τους ζητηθεί από τις αρχές δημόσιας υγείας. Η περίληψη των συνολικών μέτρων που εξέδωσε ο EASA και το ECDC παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II της σελ.: 74. Λόγω της τρέχουσας πανδημίας, γίνονται συστάσεις που διαρκώς ανανεώνονται, ώστε να περιοριστεί η εξάπλωση του κορωνοϊού κατά την παγκόσμια προσπάθεια επαναφοράς και σταδιακής αποκατάστασης των αερομεταφορών. ^[21]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Αεροπορικά δυστυχήματα: Το παράδειγμα της Τενερίφης

Η Υπηρεσία Αρχείων Αεροπορικών Ατυχημάτων με έδρα την Γενεύη, μετρά από το 1918 έως σήμερα 26.710 αρχεία υποθέσεων αεροπορικών δυστυχημάτων. [22]

Στις 27 Μαρτίου του 1977, το μεγαλύτερο ατύχημα στην ιστορία της αεροπορίας συνέβη στο αεροδρόμιο της Τενερίφης των Καναρίων Νήσων, όταν πέντε πτήσεις με προορισμό το αεροδρόμιο του Γκραν Κανάρια, είχαν μεταφερθεί στο “Los Rodeos”, ένα μικρό αεροδρόμιο στο νησί της Τενερίφης, λόγω έκρηξης βόμβας στον αρχικό προορισμό. Εκτός από τις ανεπαρκείς εγκαταστάσεις του για τόσο μεγάλη διέλευση αεροσκαφών, το αεροδρόμιο “Los Rodeos” ήταν υποστελεχωμένο, καθότι η ημέρα του συμβάντος ήταν Κυριακή και μόνο δύο Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας ήταν σε υπηρεσία. Το αεροσκάφος “KLM Jumbo Boeing 747” των Βασιλικών Ολλανδικών Αερογραμμών με 248 επιβάτες και πλήρωμα, ήταν στο διάδρομο τροχοδρόμησης πραγματοποιώντας ανεφοδιασμό, όταν το αεροσκάφος “PAN AM Jumbo Boeing 747” των Διεθνών Αμερικάνικων Αερογραμμών με 394 επιβάτες και πλήρωμα, αναγκάστηκε να περιμένει μέχρι να ολοκληρωθεί η τροφοδοσία. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αεροδρόμιο του “Los Rodeos” διέθετε μόνο έναν διάδρομο προσγείωσης/ απογείωσης. Καθώς το αεροσκάφος της “KLM” ήταν έτοιμο για αναχώρηση, ζήτησε άδεια από τον Πύργο Ελέγχου ο οποίος απάντησε θετικά και έδωσε οδηγίες στους πιλότους να προχωρήσουν στο τέλος του διαδρόμου προσγείωσης/ απογείωσης, να κάνουν στροφή 180° και να περιμένουν την άδεια για απογείωση.

Λόγω των αντίξοων καιρικών συνθηκών, η ορατότητα ήταν χαμηλή και έτσι ο Πύργος Ελέγχου μπορούσε να επικοινωνήσει μόνο μέσω ραδιοσυχνότητας. Οι ελεγκτές έδωσαν άδεια στο αεροσκάφος της “PAN AM” να τροχοδρομήσει στον αεροδιάδρομο ακριβώς πίσω από το αεροσκάφος της “KLM”. Ο Πύργος Ελέγχου έδωσε οδηγία στο πιλοτήριο της “KLM” να περιμένει, αλλά αντ’ αυτού, το αεροσκάφος άρχισε να τροχοδρομεί στον διάδρομο απογείωσης προς την κατεύθυνση του αεροσκάφους της “PAN AM” που βρισκόταν ήδη στον αεροδιάδρομο. Κανένας από τους πιλότους δεν μπορούσε να δει αρκετά καθαρά μέσα από τα παράθυρα του πιλοτηρίου, καθώς η επιδείνωση του καιρού ήταν ραγδαία. Το αεροσκάφος της “KLM” συγκρούστηκε με το αεροσκάφος της “PAN AM” με ταχύτητα 290 χιλιομέτρων την ώρα, οδηγώντας στο θάνατο συνολικά 583 επιβάτες και πληρώματα.

Όντας ένας συνδυασμός τρομοκρατικής επίθεσης στο αεροδρόμιο του Γκραν Κανάρια, μαζί με κακές πρακτικές και δύσκολες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο της Τενερίφης, το παραπάνω τραγικό

συμβάν, είναι ένα παράδειγμα του πόσο πολύπλοκη μπορεί να είναι η πρόκληση μιας έκτακτης ανάγκης και πώς η κακή επικοινωνία μπορεί να οδηγήσει σε ένα τεράστιο δυστύχημα. ^[23, 24]

ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Μεθοδολογία Έρευνας

4.1 Σκοπός

Με αφορμή τις αυξανόμενες μετακινήσεις, αλλά και την ύπαρξη κρίσεων που διαδραματίζονται συχνά στα αεροδρόμια, η παρούσα εργασία αποσκοπεί στη μελέτη του βαθμού ετοιμότητας των αεροδρομίων και των υπαλλήλων με σκοπό να απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα:

- Ποιες είναι οι καταστάσεις που προκαλούν τη διατάραξη της φυσιολογικής λειτουργίας των αεροδρομίων.
- Ποιοι μηχανισμοί συνδέονται με την αναγκαιότητα εφαρμογής έκτακτων μέτρων έγκαιρης απόκρισης.
- Με ποιον/ποιους τρόπους συμβάλλουν τα αεροδρόμια στην πρόληψη της εξάπλωση λοιμωδών νοσημάτων.
- Ποια είναι τα βασικά σημεία εκπαίδευσης των υπαλλήλων των αεροδρομίων στη διαχείριση κρίσεων.
- Ποια είναι τα βασικά στοιχεία/ χαρακτηριστικά ετοιμότητας των αεροδρομίων στην περίπτωση κάποιου ατυχήματος, συμβάντος ή επιδημίας.

Η μελέτη των παραπάνω θα πραγματοποιηθεί μέσω της συλλογής δεδομένων με τη χρήση ερωτηματολογίου, τον υπολογισμό του βαθμού ετοιμότητας και της περιγραφικής ανάλυσης των απαντήσεων.

4.2 Διαδικασία Συλλογής Δεδομένων

Δεδομένου ότι τα ελληνικά αεροδρόμια είναι σχετικά ανομοιογενή όσον αφορά τον αριθμό πτήσεων και ταξιδιωτών, η έρευνα διεξήχθη σε ανοιχτό αριθμό αεροδρομίων συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου αεροδρομίου της χώρας: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η συλλογή των δεδομένων βασίστηκε σε ερωτηματολόγιο κλειστού τύπου, το οποίο στάλθηκε για πρώτη φορά στα αεροδρόμια στις 26 Νοεμβρίου του 2019 και τέσσερις μήνες αργότερα, κατά την περίοδο έξαρσης της πανδημίας του Covid-19, κοινοποιήθηκε σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης σε κλειστή ομάδα εργαζομένων σε αεροδρόμια, όπου και ελήφθη το μεγαλύτερο μέρος των απαντήσεων. Μαζί με το ερωτηματολόγιο αποστέλλονταν η σχετική βεβαίωση έγκρισης του ερευνητικού πρωτοκόλλου και ένα συνοδευτικό κείμενο στο οποίο αναφέρονταν

βασικές πληροφορίες, στοιχεία επικοινωνίας για περαιτέρω διευκρινήσεις και η διασφάλιση της ανωνυμίας και της ιδιωτικότητας. Η ανομοιογένεια των συμμετεχόντων, όσον αφορά το τμήμα εργασίας, επιδιώχθηκε ώστε να καλυφθεί καλύτερα το ερευνητικό ερώτημα· ωστόσο έπρεπε να πληρούται το κριτήριο επιλογής, το οποίο αναφέρεται στα χαρακτηριστικά του δείγματος. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III και IV στις σελ.: 76 και 83 αντίστοιχα, παρουσιάζεται το ερωτηματολόγιο και το κείμενο που το συνόδευε.

4.3 Δείγμα Έρευνας

Πρόκειται για μία συγχρονική μελέτη, το δείγμα της οποίας αποτέλεσαν οι εργαζόμενοι σε αεροδρόμιο. Για την επιλογή αντιπροσωπευτικού δείγματος έγινε στρωματοποιημένη δειγματοληψία με δείγμα αναλογικό με τον πληθυσμό κάθε στρώματος. Καθώς τα αεροδρόμια διαφέρουν μεταξύ τους, στόχος ήταν το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας και τουλάχιστον ένα μικρότερο. Το κριτήριο επιλογής ήταν η εργασία σε χώρους αεροδρομίου, η άμεση και συχνή επαφή με ταξιδιώτες και αεροσκάφη και η επίβλεψη και διοίκηση στις λειτουργίες του αεροδρομίου. Ο αριθμός των συμμετεχόντων ήταν 177 εργαζόμενοι με τους 134, δηλαδή το 78,36% να είναι εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο της Αθήνας και τους υπόλοιπους σε άλλα αεροδρόμια τις επικράτειας. Η συμμετοχή στη μελέτη ήταν εθελοντική και τηρήθηκε η ανωνυμία και η προστασία των προσωπικών δεδομένων. Από την μελέτη εξαιρέθηκαν όσοι ήταν παλαιότερα εργαζόμενοι σε αεροδρόμια, δηλαδή όσοι εργάστηκαν περασμένες σεζόν και δεν έχουν σύμβαση σε ισχύ και όλοι οι εργαζόμενοι σε αεροδρόμια εκτός Ελλάδας. Επιπλέον, εξαιρέθηκαν όσοι συμπλήρωσαν και σχολίασαν το ερωτηματολόγιο κατά την πιλοτική εφαρμογή του.

4.4 Εργαλείο Μέτρησης

Για τον σκοπό της παρούσας έρευνας, δημιουργήθηκε ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο με τη μορφή Google Forms, το οποίο αποτελείται από 28 ημιποιοτικές ερωτήσεις. Από αυτές, οι 8 πρώτες σχετίζονται με δημογραφικά και άλλα χαρακτηριστικά που αφορούν τη φύση της εργασίας στα αεροδρόμια (3 δημογραφικές και 5 εργασιακές ερωτήσεις). Οι επόμενες 8 αφορούν την ανταπόκριση των εργαζομένων σε έκτακτες ανάγκες, κρίσεις ή καταστροφές στον χώρο εργασίας τους. Ακολούθως, 7 ερωτήσεις αναφέρονται στην εκπαίδευσή τους σχετικά με την προαναφερθείσα ανταπόκριση. Τέλος, 5 ερωτήσεις σχετικές με τις προσωπικές απόψεις και εμπειρίες των εργαζομένων κλείνουν το ερωτηματολόγιο, με μόνο την τελευταία ερώτηση να είναι ανοικτού τύπου.

Ο μέσος χρόνος για την συμπλήρωσή του ήταν τα 4 λεπτά. Η δημιουργία του βασίστηκε σε ξένη βιβλιογραφία και check-lists μελετών και σχεδίων και ήταν επιτακτική η ανάγκη της εκ νέου μορφοποίησης

αυτού του εργαλείου καθώς δεν έχει παρατηρηθεί κάτι αντίστοιχο στην διεθνή βιβλιογραφία που να συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία μιας σφαιρικής σκοπιάς σχετικά με την ετοιμότητα ενός αεροδρομίου και της σχετικής εκπαίδευσης των εργαζομένων.

Ο βαθμός ετοιμότητας προκύπτει από το άθροισμα των βαθμών που αντιστοιχούν σε απαντήσεις ερωτήσεων που αντιπροσωπεύουν την ετοιμότητα των υπαλλήλων και βρίσκονται στο δεύτερο και τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου. Συνολικά, 14 ερωτήσεις σχετίζονται με την αριθμητική απόδειξη του βαθμού ετοιμότητας, με αυτόν να έχει ελάχιστη βαθμολογία το 0 και μέγιστη τους 24 βαθμούς. Οι ερωτήσεις που δεν ελήφθησαν υπόψιν για τον παραπάνω υπολογισμό, αξιολογήθηκαν μεμονωμένα. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V, σελ.: 84 παρουσιάζεται ο Πίνακας της βαθμολογία των απαντήσεων του ερωτηματολογίου.

4.5 Έγκριση Έρευνας

Η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας υπό τον τίτλο «Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες – Εργαλεία Εκπαίδευσης Εργαζομένων στα Ελληνικά Αεροδρόμια» με αριθμό πρωτοκόλλου 2079/2019, έλαβε έγκριση στις 18 Νοεμβρίου του 2019 από την επιστημονική ομάδα του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών, κατόπιν κατάθεσης του ερευνητικού πρωτοκόλλου από την ενδιαφερόμενη προς την επιστημονική επιτροπή στις 30 Οκτωβρίου του 2018. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI, σελ.: 88 παρουσιάζεται η βεβαίωση διεξαγωγής της έρευνας από την Ιατρική Σχολή Αθηνών.

4.6 Περιορισμοί της Έρευνας

Η πρόσβαση στα αεροδρόμια και η απόκτηση ευαίσθητων πληροφοριών είναι διαδικασίες με μεγάλο βαθμό δυσκολίας, ενώ πολλά στοιχεία και δεδομένα έχουν απόρρητο χαρακτήρα. Η συμμετοχή στην έρευνα των εταιρειών και υπηρεσιών που στελεχώνουν τα αεροδρόμια αποτέλεσε το μεγαλύτερο αδιέξοδο. Το χρονικό πλαίσιο διευρύνθηκε ώστε να διευκολυνθούν οι δυνητικά συμμετέχοντες, ωστόσο η δυσχερής επικοινωνία που πραγματοποιούταν μέσω τηλεφωνικών κλήσεων και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου δεν έτυχε συγκεκριμένης και επίσημης έγκρισης. Υπήρξε μεγάλη αναμονή για την λήψη απαντήσεων και προκαθορισμένων πρωτοκόλλων ως προς την απόκριση στα ερωτηματολόγια από τη πλευρά των εταιρειών και των υπηρεσιών και κατά περιπτώσεις άρνηση συμμετοχής (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII, Επιστολή α) και β), σελ.: 89 - 90). Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές φορές, η επεξεργασία, η προώθηση στον υπεύθυνο επικοινωνίας και η έγκριση του αιτήματος για συμμετοχή στην έρευνα, έγκειτο στη διακριτική ευχέρεια μεμονωμένων προσώπων. Με βάση τις παραπάνω δυσκολίες και καθότι η σημασία της μελέτης είναι μεγάλη, δημιουργήθηκε η ανάγκη χρήσης άλλου μέσου

διανομής του ερωτηματολογίου, από αυτό που αρχικά είχε οριστεί. Επομένως, οι υπάλληλοι που τελικά απάντησαν τα ερωτηματολόγια συνεργάστηκαν για τους σκοπούς της έρευνας ως ανεξάρτητοι εργαζόμενοι σε αεροδρόμια χωρίς να αντιπροσωπεύουν συγκεκριμένη εταιρεία ή υπηρεσία.

4.7 Στατιστική ανάλυση

Η στατιστική ανάλυση πραγματοποιήθηκε για την κατανομή των μεταβλητών με το Google excel και για τις συσχετίσεις των μεταβλητών με το στατιστικό πακέτο της IBM, Statistical Package for Social sciences (SPSS) έκδοση 25. Πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιήθηκαν περιγραφικές μέθοδοι, όπως μέσες τιμές, τυπικές αποκλίσεις απόλυτες και σχετικές συχνότητες, που παρουσιάζονται μέσω πινάκων και γραφημάτων. Από το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκαν μέσω του ειδικού αθροίσματος (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V σελ.: 84), νέες μεταβλητές που αντιπροσωπεύουν διαστάσεις. Στην επαγωγική ανάλυση έγινε χρήση του παραμετρικού t-test, καθώς και του μη παραμετρικού τεστ Kruskal-Wallis, η επιλογή των οποίων βασίστηκε στο κεντρικό οριακό θεώρημα και τις κοινές παραδοχές του πότε ένα δείγμα θεωρείται «αρκετά μεγάλο». Επιπλέον, για συσχετίσεις μεταξύ ποσοτικών μεταβλητών εφαρμόστηκε ο έλεγχος γραμμικής συσχέτισης Pearson, ενώ η κανονικότητα των δεδομένων ελέγχθηκε με τους τυποποιημένους ελέγχους του SPSS, Kolmogorov-Smirnov και Shapiro-Wilk. Το επίπεδο σημαντικότητας για την παρούσα έρευνα τέθηκε εξ αρχής σε $\alpha = 0.05$.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Αποτελέσματα

5.1 Κατανομή των μεταβλητών

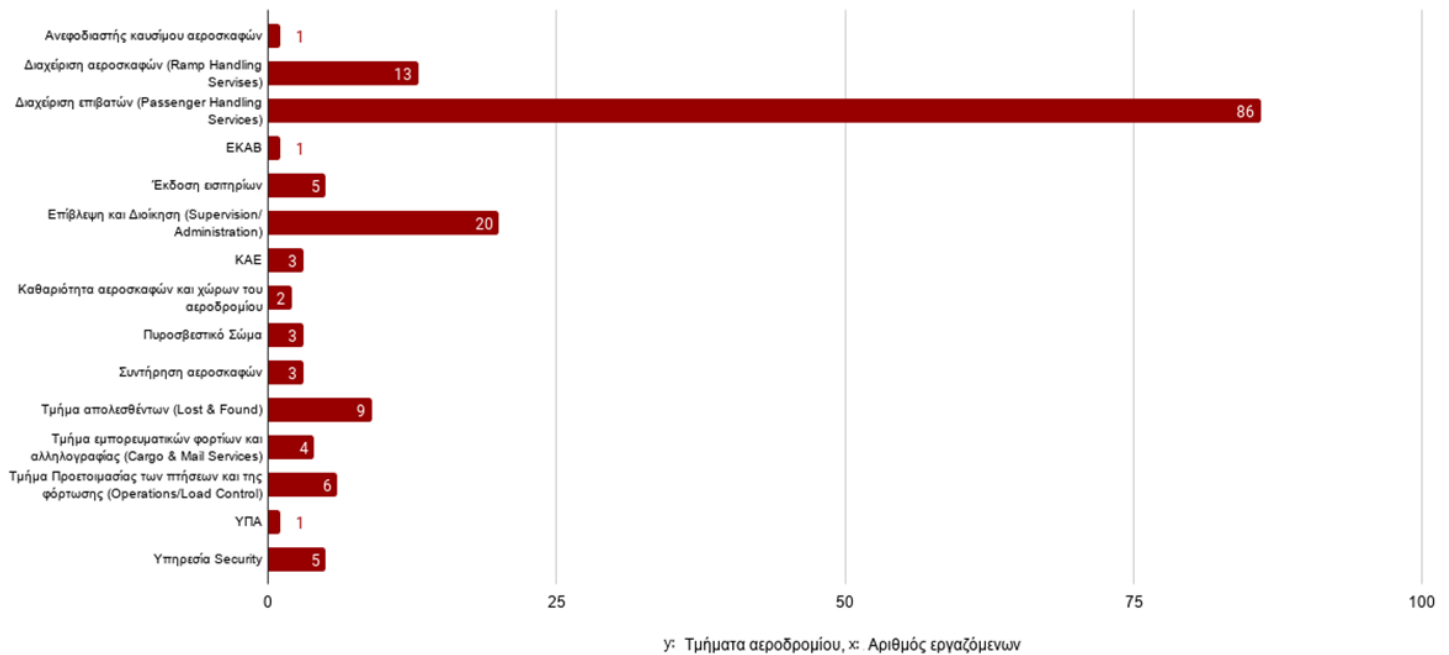
Στην πρώτη ενότητα του ερωτηματολογίου (ερώτηση 1- 8), οι ερωτήσεις αφορούν δημογραφικά στοιχεία και γενικές πληροφορίες εργασιακού πλαισίου. Στη μελέτη συμμετείχαν 177 εργαζόμενοι με το 59,9% να είναι γυναίκες και το 40,1% να είναι άνδρες. Η πλειοψηφία, δηλαδή το 82% αυτών, είχαν ηλικία από 25 έως 45 έτη. Τα περιγραφικά τους στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα 1, ενώ πληροφορίες για το περιβάλλον εργασίας περιέχουν τα Γραφήματα 1 και 2. Το 54% από τους 162 εργαζόμενους που απάντησαν στην ερώτηση 7 αναφορικά με το τμήμα του αεροδρομίου στο οποίο εργάζονται, τοποθετείται σε θέσεις που αφορούν την διαχείριση επιβατών (διαδικασίες check-in, gate, Passenger with Reduced Mobility assistance), ενώ 16 από αυτούς απασχολούνται παράλληλα και σε άλλα τμήματα. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων με ποσοστό 78,36% εργάζεται στον σταθμό της Αθήνας (ATH), ειδικότερα οι 134 από τους 171 που απάντησαν στην ερώτηση 8 “Σε ποιον σταθμό εργάζεσθε;”. Ακολουθούν, η Σαντορίνη (JTR) με 8,77%, η Θεσσαλονίκη (SKG) με 3,51%, το Ηράκλειο (HER) με 2,92%, η Κως (KGS) με 2,34%, η Ρόδος (RHO) με 1,75, τα Χανιά (CHQ) με 1,17%, το Άκτιο (PVK) με 0,58% και η Κεφαλονιά (EFL) επίσης με 0,58%.

Πίνακας 1: Περιγραφικά στοιχεία

		N	(%)
<u>Ηλικία</u> (Αριθμός απαντήσεων: 177)	<ul style="list-style-type: none"> • κάτω των 25: 13 (7,34) • 25-30: 48 (27,12) • 31-45: <u>97</u> <u>(54,8)</u> • Άνω των 46: 19 (10,73) 		
<u>Φύλο</u> (Αριθμός απαντήσεων: 177)	<ul style="list-style-type: none"> • Άνδρες: 71 (40,11) • Γυναίκες: <u>106</u> <u>(59,89)</u> 		
<u>Μορφωτικό Επίπεδο</u> (Αριθμός απαντήσεων: 167)	<ul style="list-style-type: none"> • Απόφοιτος Γυμνασίου: 1 (0,6) • Απόφοιτος Λυκείου: 54 (32,34) • Πτυχιούχος ΑΕΙ/ ΤΕΙ: <u>87</u> <u>(52,1)</u> • Απόφοιτος ΙΕΚ: 8 (4,79) • Κάτοχος Μεταπτυχιακού: 17 (10,18) 		
<u>Μόνιμος ή Εποχικός</u> <u>Υπάλληλος Αεροδρομίου</u> (Αριθμός απαντήσεων: 177)	<ul style="list-style-type: none"> • Μόνιμος: <u>140</u> <u>(79,1)</u> • Εποχικός: 37 (20,9) 		
<u>Πόστο Εργασίας και</u> <u>Αεροδρόμιο Εργασίας</u> (Αριθμός απαντήσεων: 177)	<ul style="list-style-type: none"> • Σταθερά στο ίδιο πόστο, στο ίδιο αεροδρόμιο: <u>135</u> <u>(76,27)</u> • Σταθερά στο ίδιο πόστο, σε διαφορετικά αεροδρόμια: 5 (2,82) • Διαφορετικά πόστα, στο ίδιο αεροδρόμιο: 33 (18,64) • Διαφορετικά πόστα, σε διαφορετικά αεροδρόμια: 4 (2,26) 		
<u>Έτη προϋπηρεσίας</u> (Αριθμός απαντήσεων: 175)	<ul style="list-style-type: none"> • Λιγότερο από 1 έτος: 15 (8,57) • 1- 2 έτη: 29 (16,57) • 1- 5 έτη: 46 (26,29) • Περισσότερα από 5 έτη: <u>85</u> <u>(48,57)</u> 		

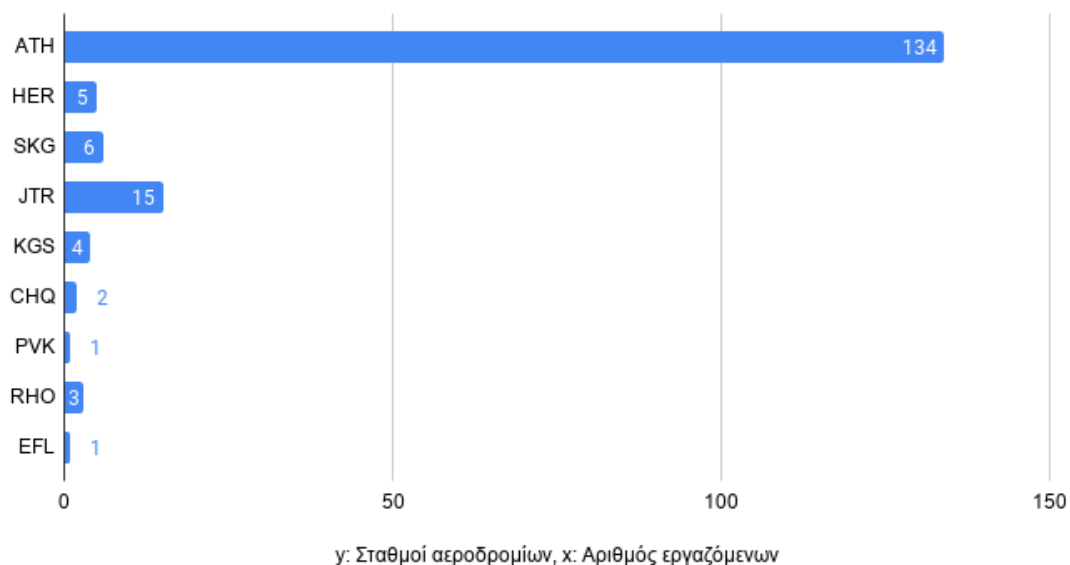
Γράφημα 1: Τμήμα αεροδρομίου (Αριθμός απαντήσεων: 162)

Ερώτηση 7) Σε ποιο τμήμα του αεροδρομίου εργάζεσθε;



Γράφημα 2: Σταθμός αεροδρομίου εργασίας (Αριθμός απαντήσεων: 171)

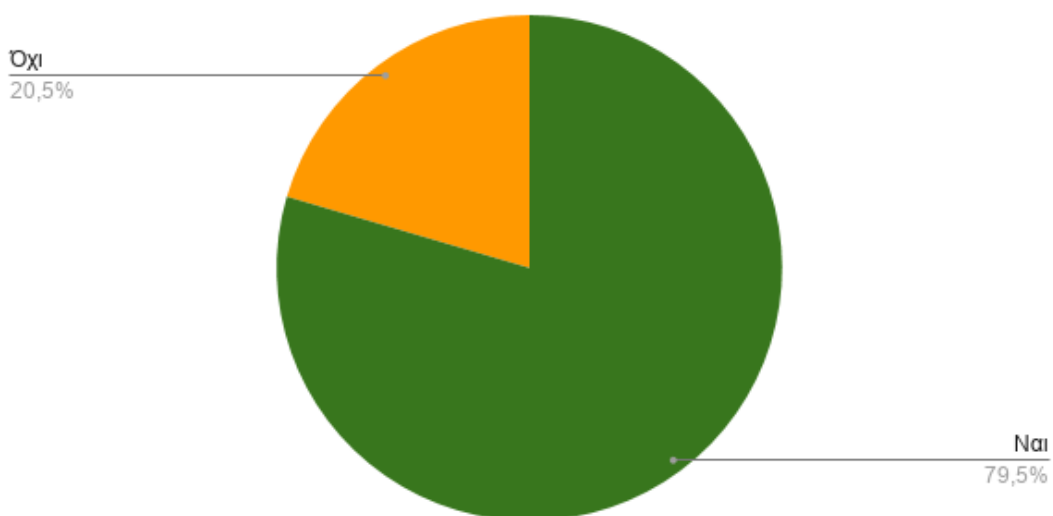
Ερώτηση 8) Σε ποιον σταθμό εργάζεσθε;



Στη δεύτερη ενότητα του ερωτηματολογίου με τίτλο “Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες, κρίσεις ή καταστροφές”, οι απαντήσεις κωδικοποιήθηκαν ώστε να προκύψει ένας βαθμός ετοιμότητας που να αντικατοπτρίζει το μέγεθος της γνώσης των εργαζομένων πάνω στα θέματα που αφορούν την ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες, κρίσεις και καταστροφές. (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V, σελ.: 84) Συγκεκριμένα, στην ερώτηση 9 εάν γνωρίζουν τις ενέργειες που πρέπει να κάνουν σε περίπτωση σεισμού, πυρκαγιάς και λοιπών καταστροφών, από τους 176 εργαζόμενους που απάντησαν, οι 140 γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν και οι 36 όχι (Γράφημα 3). Στην ερώτηση 10, εάν γνωρίζουν ποιο αρμόδιο πρόσωπο ή φορέα πρέπει να καλέσουν στην περίπτωση μιας έκτακτης ανάγκης, από τους 176 που απάντησαν οι 149 γνώριζαν και οι 27 όχι (Γράφημα 4). Στην ερώτηση για το ποια σχέδια έκτακτων αναγκών υπάρχουν στο αεροδρόμιο, από τους 168 που απάντησαν, οι 82 γνώριζαν την ύπαρξη κάποιου από τα σχέδια που εφαρμόζονται (Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα (ΣΑΚΑΑ) ή Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών Αερολιμένα (ΣΕΑΑ), Σχέδιο Εκκένωσης και Σχέδιο Πυρασφάλειας Αερολιμένα). Από αυτούς οι 57 γνώριζαν για την ύπαρξη του ΣΕΑΑ, ενώ, μόλις οι 42 γνώριζαν και για τα τρία σχέδια. Οι υπόλοιποι 86 που απάντησαν σε αυτήν την ερώτηση είτε δεν γνώριζαν, είτε πίστευαν ότι δεν υπάρχει κανένα σχέδιο, είτε είχαν λανθασμένη γνώση σχετικά με τα σχέδια (ύπαρξη του σχεδίου “Ξενοκράτης” που απευθύνεται σε Υπουργεία, Περιφέρειες και Δήμους).

Γράφημα 3: Γνώση των ενεργειών σε περίπτωση σεισμού, πυρκαγιάς, λοιπών καταστροφών (Αριθμός απαντήσεων: 176)

Ερώτηση 9) Γνωρίζετε τις ενέργειες που πρέπει να κάνετε σε περίπτωση σεισμού, πυρκαγιάς, λοιπών καταστροφών;

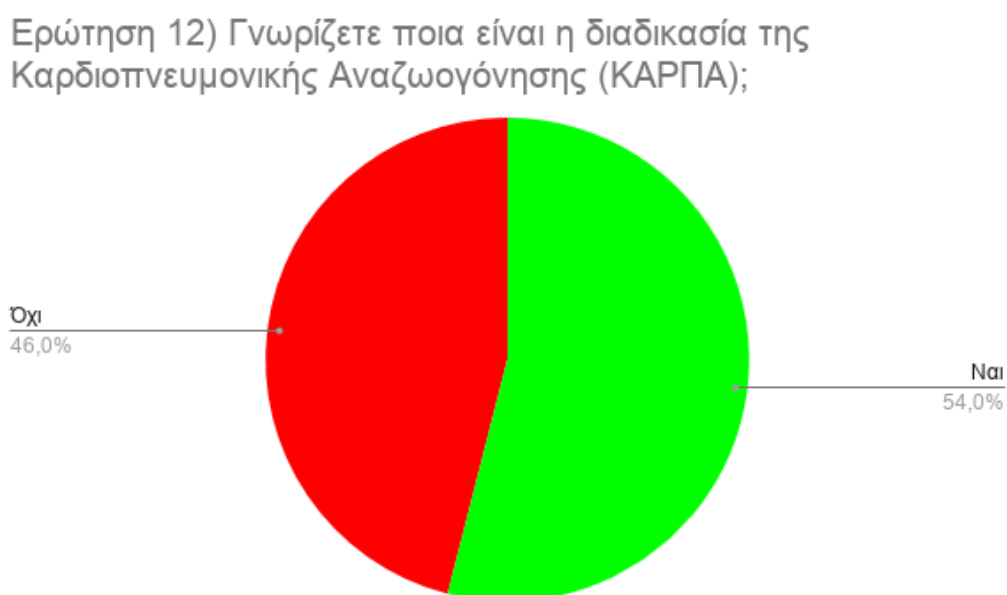


Γράφημα 4: Γνώση του αρμόδιου προσώπου ή φορέα που πρέπει να κληθεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (Αριθμός απαντήσεων: 176)



Στην ερώτηση 12 για το εάν γνωρίζουν την διαδικασία της Καρδιοπνευμονικής Αναζωογόνησης (ΚΑΡΠΑ), απάντησαν οι 176 από τους 177 συμμετέχοντες με τους 95, δηλαδή το 54%, να απαντάνε θετικά και τους 81, δηλαδή το 46%, αρνητικά (Γράφημα 5).

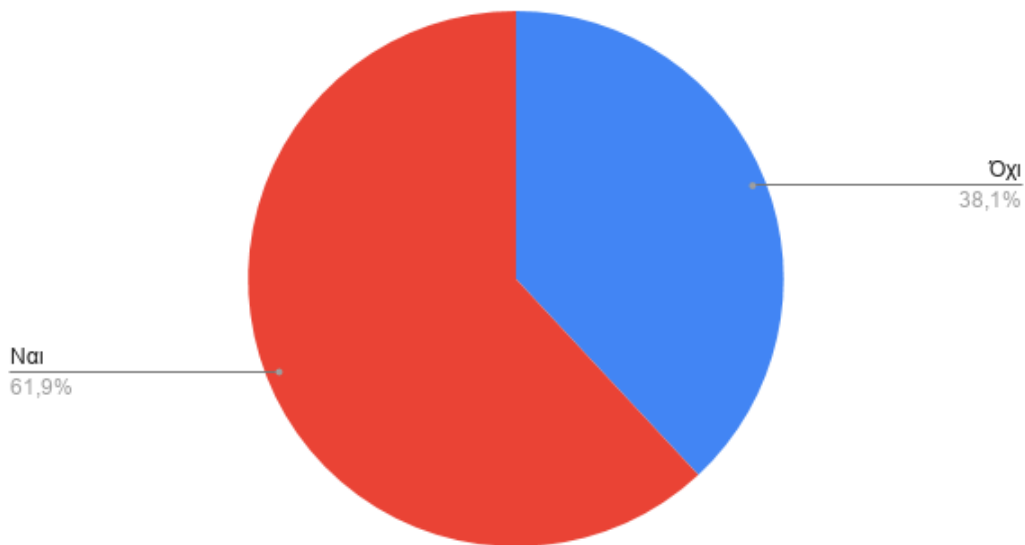
Γράφημα 5: Γνώση Καρδιοπνευμονικής Αναζωογόνησης- ΚΑΡΠΑ (Αριθμός απαντήσεων: 176)



Στην ερώτηση 13 για το εάν γνωρίζουν το σχέδιο εκκένωσης του αεροδρομίου, απάντησαν οι 176 στους 177 συμμετέχοντες. Οι 109 εργαζόμενοι (54%) απάντησαν “Ναι” και οι 67 (46%) απάντησαν “Όχι” (Γράφημα: 6).

Γράφημα 6: Γνώση του Σχεδίου Εκκένωσης (Αριθμός απαντήσεων: 176)

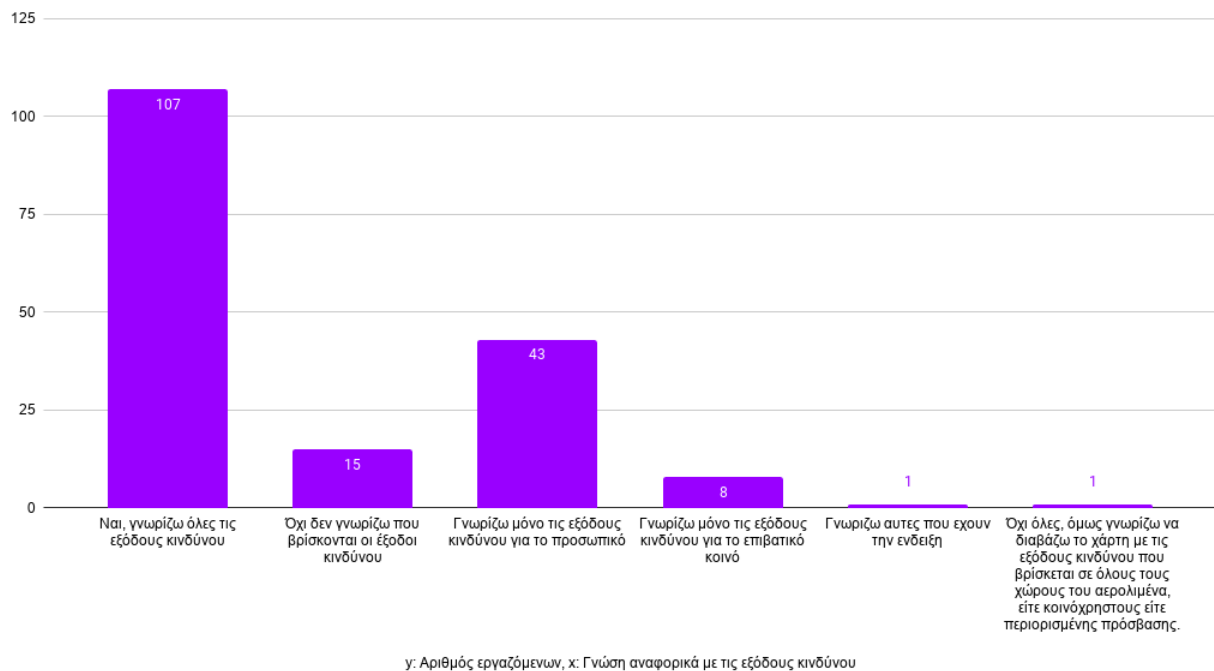
Ερώτηση 13) Γνωρίζετε το σχέδιο εκκένωσης;



Στην ερώτηση 14 για το αν γνωρίζουν τις εξόδους κινδύνου για τους υπαλλήλους και για το επιβατικό κοινό, οι 107 από τους 176 που απάντησαν στην ερώτηση, γνώριζαν όλες τις εξόδους κινδύνου, ενώ οι υπόλοιποι 69, είτε γνώριζαν τις εξόδους κινδύνου μόνο για το προσωπικό ή μόνο για το επιβατικό κοινό, είτε δεν γνώριζαν καθόλου που βρίσκονται οι έξοδοι κινδύνου (Γράφημα 7).

Γράφημα 7: Γνώση για το που βρίσκονται οι έξοδοι κινδύνου (Αριθμός απαντήσεων: 176)

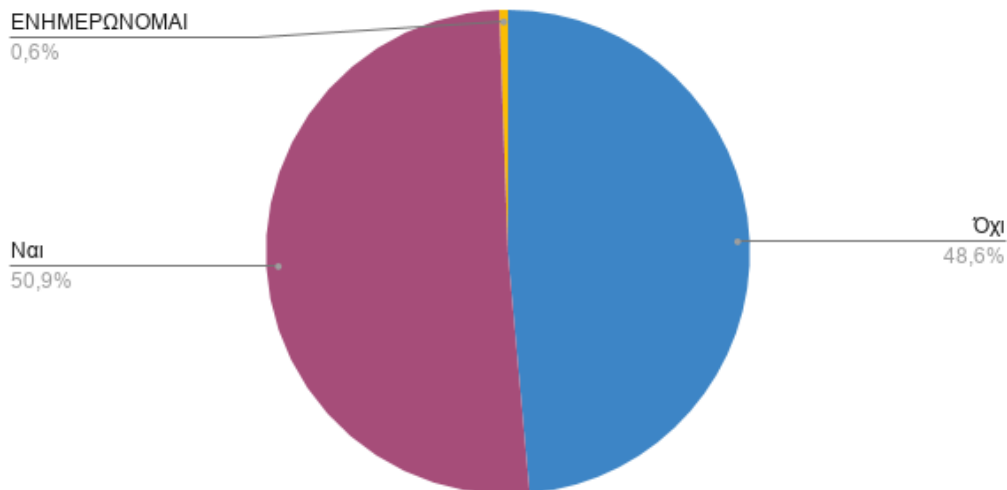
Ερώτηση 14) Γνωρίζετε τις εξόδους κινδύνου για τους υπαλλήλους και για το επιβατικό κοινό;



Στην ερώτηση 15 για το εάν γνωρίζουν τις ενέργειες που πρέπει να ακολουθήσουν σε περίπτωση επιδημίας, από τους 175 που απάντησαν, οι 89 γνώριζαν και οι 86 δεν γνώριζαν (Γράφημα 8).

Γράφημα 8: Γνώση των ενεργειών σε περίπτωση επιδημίας (Αριθμός απαντήσεων: 175)

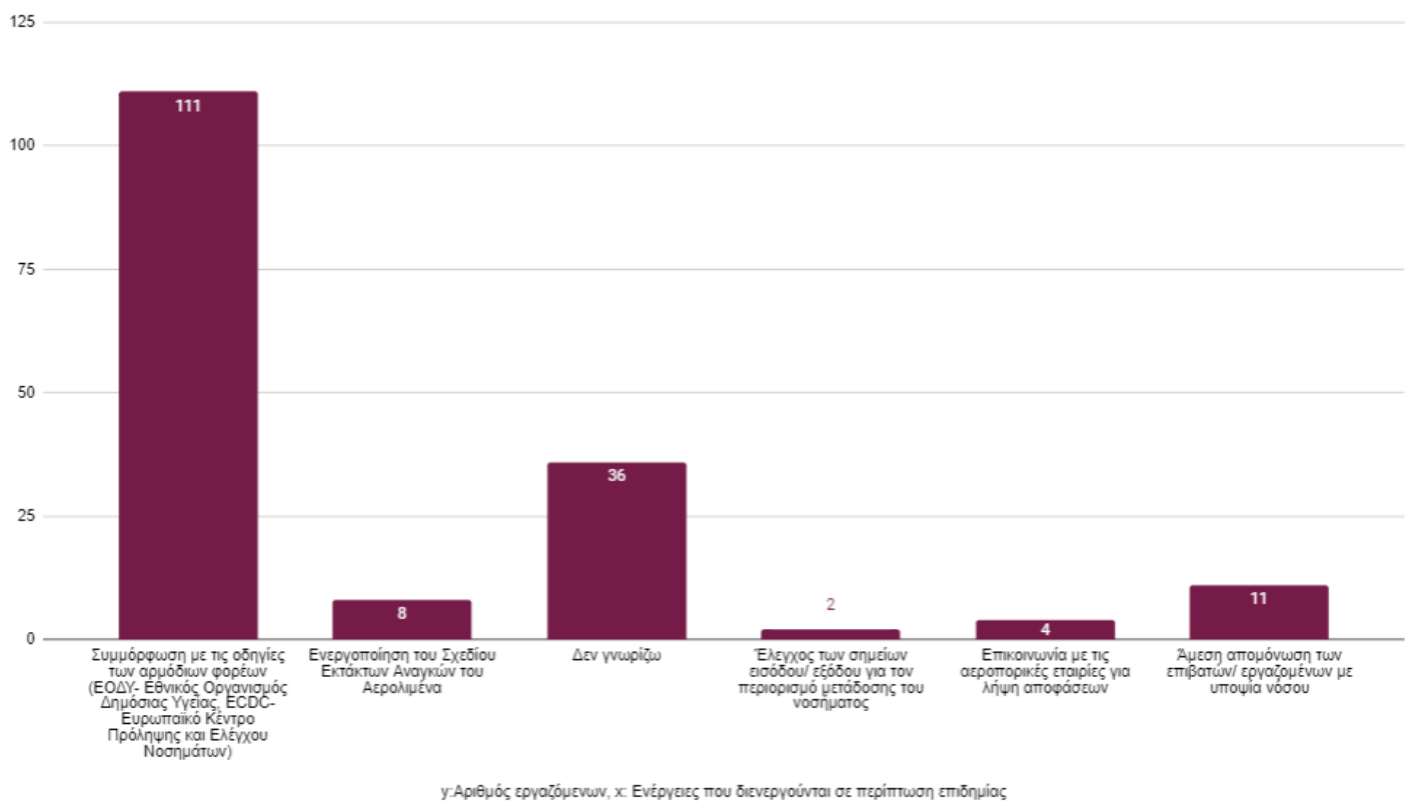
Ερώτηση 15) Γνωρίζετε τις ενέργειες που πρέπει να κάνετε σε περίπτωση επιδημίας;



Στην ερώτηση 16 αναφορικά με το τι διενεργείται πρώτο σε περίπτωση επιδημίας, απάντησαν οι 172 από τους 177 συμμετέχοντες. Από αυτούς οι 119 δηλαδή το 50,9% γνώριζαν ότι πρέπει να ακολουθήσουν τις οδηγίες των αρμόδιων φορέων (Εθνικού Οργανισμού Δημόσιας Υγείας - ΕΟΔΥ, Ευρωπαϊκού Κέντρου Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων - ECDC) ή να ενεργοποιήσουν το ΣΕΑΑ που, στην περίπτωση επιδημίας αναφέρεται η ίδια οδηγία. Οι υπόλοιποι 53 είχαν λανθασμένη γνώση σχετικά με τις πρώτες ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν ή δεν γνώριζαν καθόλου τι πρέπει να κάνουν (Γράφημα 9).

Γράφημα 9: Ενέργειες που διενεργούνται πρώτες σε περίπτωση επιδημίας (Αριθμός απαντήσεων: 172)

Ερώτηση 16) Σε περίπτωση επιδημίας, τι από τα παρακάτω διενεργείται πρώτο;



Η τρίτη ενότητα του ερωτηματολογίου περιείχε ερωτήσεις σχετικές με την εκπαίδευση των εργαζόμενων στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών, κρίσεων και καταστροφών στα πλαίσια της εργασίας τους στο αεροδρόμιο. Συγκεντρωτικά εμφανίζονται τα εργαλεία εκπαίδευσης των εργαζόμενων, σχετικά με την διαχείριση κρίσεων, στον Πίνακα 2. Αξίζει να σημειωθεί ότι από τους 62 που έχουν συμμετάσχει σε άσκηση προσομοίωσης, μόνο οι 37 έχουν λάβει ενημέρωση για το ΣΕΑΑ. Στο Γράφημα 10 φαίνεται η συχνότητα εκπαιδεύσεων, ενώ στο Γράφημα 11, η συχνότητα συμμετοχής σε ασκήσεις προσομοίωσης. Στο Γράφημα 12 αποτυπώνεται το ενδιαφέρον των εργαζόμενων για συμμετοχή σε ασκήσεις προσομοίωσης, με

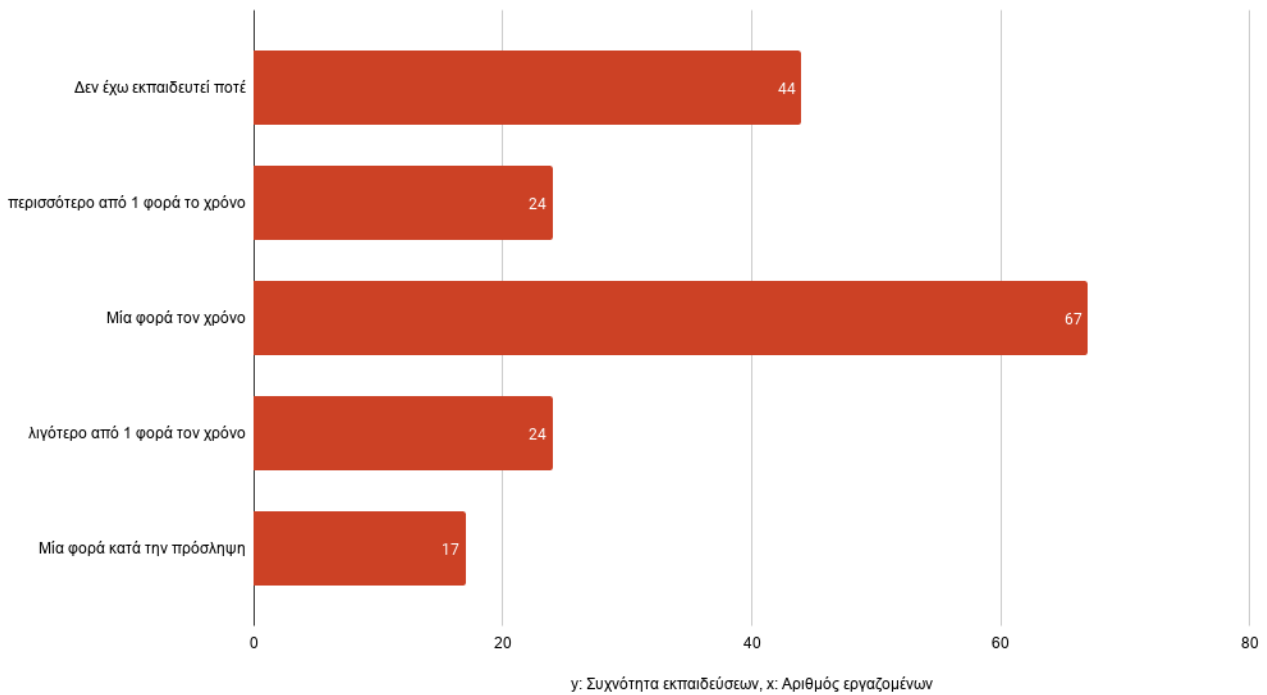
ποσοστό 69,49%, να απαντά στην ερώτηση 20 “Σας ενδιαφέρει η συμμετοχή σε ασκήσεις προσομοίωσης;”, με το μέγιστο “5”, δηλαδή πάρα πολύ.

Πίνακας 2: Εκπαίδευση σχετική με την διαχείριση κρίσεων

Είδος Εκπαίδευσης	Αριθμός εργαζόμενων (N)	Ποσοστό %
Πρόγραμμα Κατάρτισης	49	27,68%
Άσκηση Προσομοίωσης	62	35,03%
Ενημέρωση σχετικά με το Σχέδιο του Αεροδρομίου	63	35,59%
Πρόγραμμα Πρώτων Βοηθειών	55	31,07%
Σε όλα τα παραπάνω	27	15,25%
Σε ένα τουλάχιστον από τα παραπάνω	<u>108</u>	<u>61,02%</u>
Σε κανένα	69	38,98%
Σύνολο απαντήσεων	177	100%

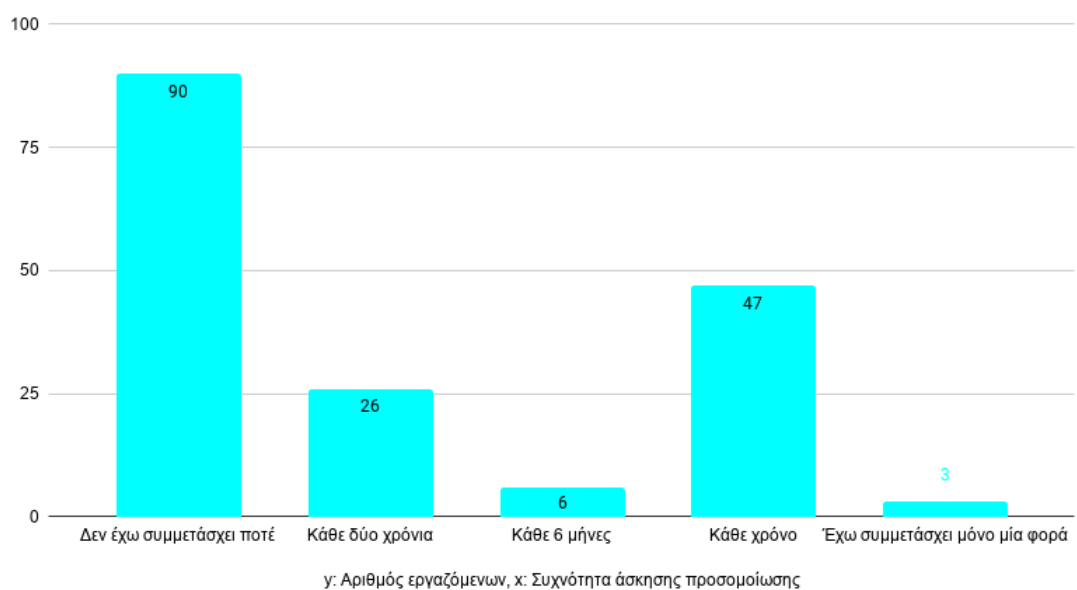
Γράφημα 10: Συχνότητα εκπαιδεύσεων σε θέματα που αφορούν την ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες (Αριθμός απαντήσεων: 176)

Ερώτηση 18) Πόσο συχνά εκπαιδεύεστε σε θέματα που αφορούν την ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες?



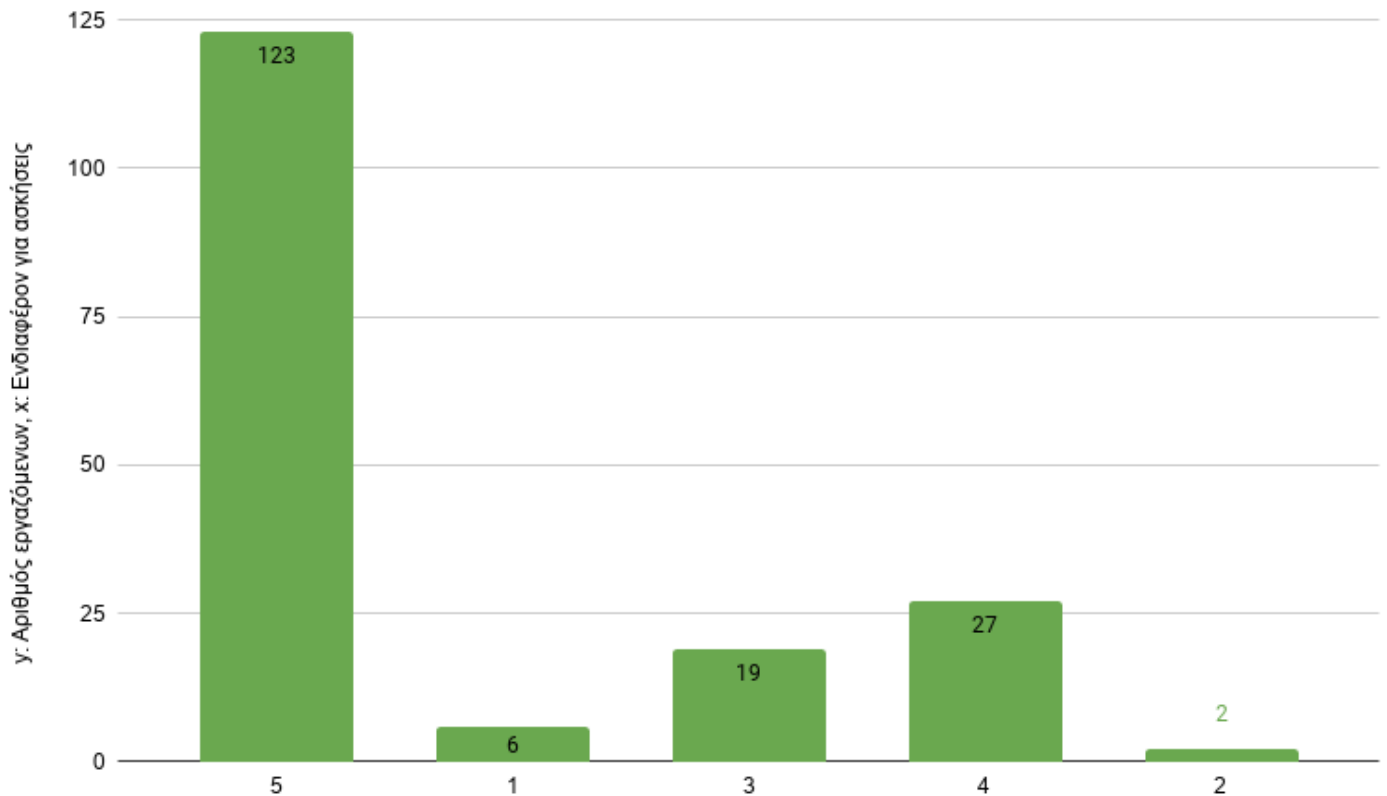
Γράφημα 11: Συχνότητα συμμετοχής σε άσκηση προσομοίωσης (Αριθμός απαντήσεων: 172)

Ερώτηση 19) Πόσο συχνά συμμετέχετε σε άσκηση προσομοίωσης



Γράφημα 12: Ενδιαφέρον συμμετοχής σε ασκήσεις προσομοίωσης με ελάχιστο το 1 και μέγιστο το 5 (Αριθμός απαντήσεων: 177)

Ερώτηση 20) Σας ενδιαφέρει η συμμετοχή σε ασκήσεις προσομοίωσης;



Στην ερώτηση 21 σχετικά με τις διαδικασίες εκπαίδευσης στις οποίες έχουν συμμετάσχει οι εργαζόμενοι, απάντησαν οι 175 και από αυτούς το 69,71 % συμμετείχε σε τουλάχιστον μία από τις εκπαιδεύσεις που παρουσιάζονται στον Πίνακα 3. Στην ερώτηση 22 για το ποια μέθοδο εκπαίδευσης στην αντιμετώπιση κρίσεων θεωρούν καλύτερη, απάντησαν οι 175 ότι θεωρούν καλύτερες μεθόδους τις ασκήσεις προσομοίωσης με διάφορα σενάρια και τις διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές σε ποσοστά 79,43% και 59,43% αντίστοιχα (Πίνακας 4). Στην τελευταία ερώτηση της τρίτης ενότητας του ερωτηματολογίου, προκύπτει ότι το 36,72% των συμμετεχόντων έχει λάβει εκπαίδευση σχετική με την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών ή κρίσεων από άλλον φορέα εκτός αεροδρομίου (Γράφημα 13).

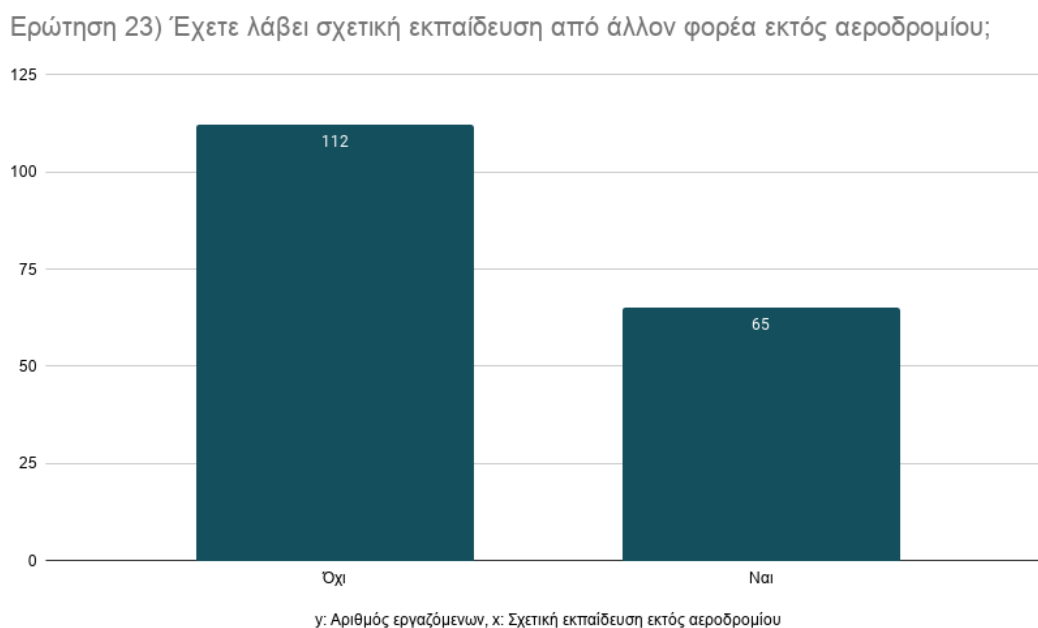
Πίνακας 3: Συμμετοχή σε εκπαιδευτικές διαδικασίες για την αντιμετώπιση κρίσεων

Εκπαιδευτικές Διαδικασίες	Αριθμός εργαζομένων (N)	Ποσοστό %
Διάλεξη με χρήση power point	66	37,71%
Μελέτη Ενημερωτικών Εγχειριδίων	61	34,86%
Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές	48	27,43%
Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ	31	17,71%
Άσκηση Προσομοίωσης	63	36%
Παρακολούθηση Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός του	75	42,86%
Όλα τα παραπάνω	24	13,71%
Σε τουλάχιστον ένα από τα παραπάνω	<u>122</u>	<u>69,71%</u>
Δεν έχω εκπαιδευτεί σχετικά	53	30,29%
Σύνολο απαντήσεων	175	100%

Πίνακας 4: Μέθοδοι εκπαίδευσης που θεωρούνται καλύτερες

Μέθοδοι που θεωρούνται καλύτερες	Αριθμός εργαζομένων (N)	Ποσοστό %
Διαλέξεις με χρήση power point,	27	15,43%
Ενημερωτικά Εγχειρίδια	25	14,29%
Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές	<u>104</u>	<u>59,43%</u>
Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ	26	14,86%
Ασκήσεις Προσομοίωσης με διάφορα σενάρια	<u>139</u>	<u>79,43%</u>
Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός	67	38,29%
Σύνολο απαντήσεων	175	100%

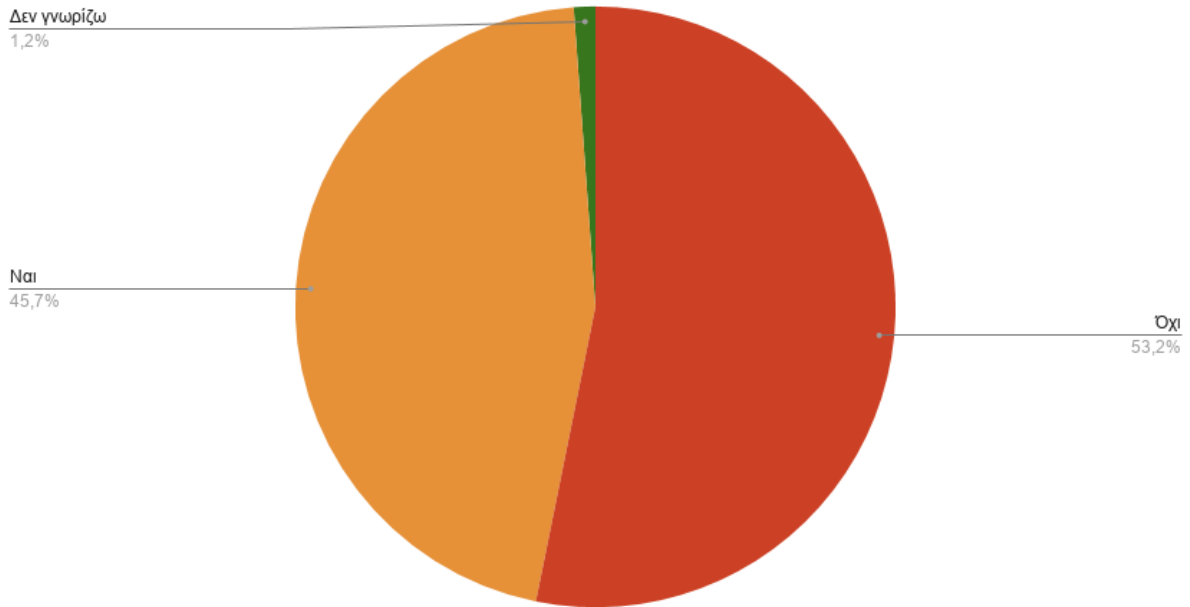
Γράφημα 13: Εκπαίδευση, σχετική με την αντιμετώπιση κρίσεων, από άλλον φορέα, εκτός αεροδρομίου (Αριθμός απαντήσεων: 177)



Στην τέταρτη και τελευταία ενότητα του ερωτηματολογίου, αποτυπώνονται οι προσωπικές απόψεις και εμπειρίες των εργαζόμενων. Στην ερώτηση 24 για το εάν υπάρχει κάποια ιδιαιτερότητα στο αεροδρόμιο εργασίας τους που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά ή θετικά την αντιμετώπιση κάποιας καταστροφής ή κρίσης γενικότερα, οι 79 από τους 173 που απάντησαν, πιστεύουν ότι υπάρχει (Γράφημα 14). Η ερώτηση 25 αναφέρεται στην τρωτότητα και την ύπαρξη κάποιας αδυναμίας του αεροδρομίου, με το 58,68% από τους 167 που απάντησαν, να πιστεύει ότι η ακατάλληλη εκπαίδευση των υπαλλήλων σχετικά με την αντιμετώπιση κρίσεων, είναι η μεγαλύτερη αδυναμία του αεροδρομίου που εργάζεται (Πίνακας 5). Σχετικά με το ποιος τύπος καταστροφής θα δημιουργούσε τα περισσότερα προβλήματα (Ερώτηση 26), από τους 172 εργαζόμενους που απάντησαν, οι 92, δηλαδή το 53,5%, πιστεύει ότι μία τρομοκρατική ενέργεια θα προκαλούσε τη μεγαλύτερη ζημιά (Γράφημα 15).

Γράφημα 14: Άποψη εργαζομένων σχετικά με την τρωτότητα και ανθεκτικότητα του αεροδρομίου που εργάζονται (Αριθμός απαντήσεων: 173)

Ερώτηση 24) Υπάρχει κάποια ιδιαιτερότητα στο αεροδρόμιο που εργάζεσθε, η οποία θα επηρέαζε θετικά ή αρνητικά την αντιμετώπιση κάποιας καταστροφής ή κρίσης γενικότερα?



Πίνακας 5: Τρωτά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου

Τρωτά σημεία του αεροδρομίου	Αριθμός εργαζομένων (N)	Ποσοστό %
Παλιές ή ανεπαρκείς κτιριακές δομές	24	14,37
Έλλειψη προσωπικού αναλογικά με το φόρτο εργασίας	<u>95</u>	<u>56,89</u>
Ανεπάρκεια εξοπλισμού ασφάλειας (π.χ. πυρασφάλεια)	17	10,18
Έλλειψη εξοπλισμού πρώτων βοηθειών (π.χ. AED)	28	16,77
Ακατάλληλη εκπαίδευση των υπαλλήλων σχετικά με την αντιμετώπιση κρίσεων	<u>98</u>	<u>58,68</u>
Έλλειψη μέτρων για την πρόληψη ή τον μετριασμό πιθανών κινδύνων	60	35,93
Προβληματική επικοινωνία μεταξύ των υπαλλήλων	63	37,72
Άλλο	5	2,99
Σύνολο απαντήσεων	167	100%

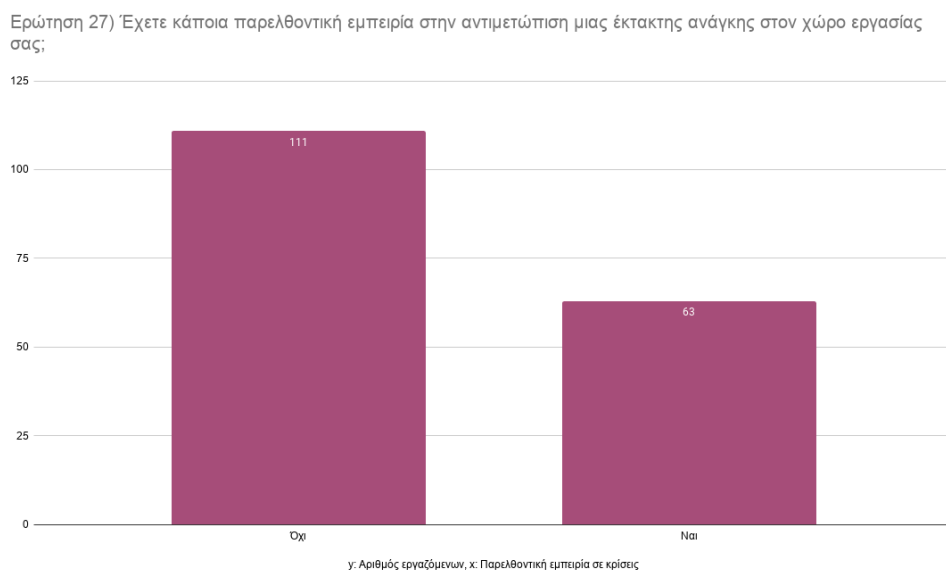
Γράφημα 15: Τύποι καταστροφών που θα προκαλούσαν τα περισσότερα προβλήματα

(Αριθμός απαντήσεων: 172)



Οι δύο τελευταίες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου αφορούν σε παρελθοντική εμπειρία των ίδιων σχετικά με την αντιμετώπιση κάποιας έκτακτης ανάγκης ή κρίσης. Το 36,21% από τους 174 που απάντησαν στην ερώτηση 27, δήλωσαν ότι έχουν κάποια παρελθοντική εμπειρία στον χώρο εργασίας τους (Γράφημα 16).

Γράφημα 16: Παρελθοντική εμπειρία αντιμετώπισης κρίσεων στο αεροδρόμιο (Αριθμός απαντήσεων: 174)



Στην τελευταία ερώτηση του ερωτηματολογίου (ερώτηση 28) για το εάν επιθυμούν να περιγράψουν κάποια παρελθοντική εμπειρία τους στον χώρο του αεροδρομίου σχετικά με αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών ή κρίσεων, απάντησαν οι 56 και από αυτούς οι 24 ανέφεραν κάποια εμπειρία τους. Οι υπόλοιποι 32 απάντησαν είτε ότι δεν είχαν βιώσει κάτι σχετικό, είτε ότι δεν ήθελαν να αναφερθούν σε αυτό (Πίνακας 6).

Πίνακας 6: Προσωπικές εμπειρίες που σχετίζονται με κάποια κρίση

Ερώτηση 28) Έχετε αντιμετωπίσει ποτέ κάποια κρίση την οποία θέλετε να περιγράψετε;	Χρόνος απάντησης και αεροδρόμιο εργασίας
“Κίτρινος πυρετός από τις ασιατικές χώρες”	26/11/2019 12:59:46 μ.μ., ΑΤΗ
“Σεισμοί, Πυρκαγιές”	05/12/2019 9:21:50 π.μ., ΑΤΗ
“Η πρόσφατη πανδημία, για την οποία το αεροδρόμιο δεν ήταν έτοιμο, δεν έδρασε και δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα θέτοντας σε κίνδυνο την ακεραιότητα των υπαλλήλων του αεροδρομίου!!”	19/03/2020 5:53:06 μ.μ., SKG
“Η αμεσότητα να καλέσω ΕΚΑΒ σε συμβάν ατυχήματος... Πρώτες βοήθειες κλπ... Και όλων των εμπλεκομένων...”	19/03/2020 8:12:04 μ.μ., ΑΤΗ
“Σεισμός”	19/03/2020 8:43:34 μ.μ., ΑΤΗ
“Η 11η Σεπτεμβρίου”	19/03/2020 9:13:33 μ.μ., ΑΤΗ
“Emergency landing”	19/03/2020 9:18:00 μ.μ., JTR
“Ζω αυτή τη στιγμή την κρίση του CoVid-19 δεν έχω να περιγράψω κάτι. Η κατάσταση είναι απλά τραγική. Μάσκες και γάντια μόνο πολύ	19/03/2020 9:26:08 μ.μ., ΑΤΗ

<p>συγκεκριμένες εταιρείες παρέχουν στους εργαζόμενους τους. Οι περισσότεροι πάνε και αγοράζουν μόνοι τους από τον μισθό τους που δεν ξέρουν αν θα έχουν τον επόμενο μήνα. Καμία πρόβλεψη για να τοποθετηθούν άμεσα υαλοπετάσματα στα front-desk των εταιρειών. Παλεύουμε με μάσκες, γάντια και αντισηπτικά να μην το πάμε σπίτι στους δικούς μας. Τουλάχιστον ανήκουμε στους τυχερούς που τους παρέχει αναλώσιμα η εταιρεία τους”</p>	
<p>“1) Φωτιά σε λεωφορείο πίστας. 2) Μεταφορά επιβατών με λεωφορείο από αεροπλάνο το οποίο ήταν σε απομακρυσμένο σημείο του αεροδρομίου. Δεν έμαθα ποτέ αν ήταν λόγω βλάβης ή υποψίας τρομοκρατικής ενέργειας. Η πτήση ήταν από Λονδίνο.”</p>	<p>19/03/2020 9:39:48 μ.μ., ΑΤΗ</p>
<p>“Κρίση επιληψίας από επιβάτη, πιθανό κρούσμα covid-19”</p>	<p>20/03/2020 3:02:56 π.μ., ΑΤΗ</p>
<p>“Επιδημία Κορωνοϊού, στην οποία αν δεν προστατεύαμε εμείς τους εαυτούς μας δεν ξέρω τι θα είχε γίνει... Τουλάχιστον μέχρι τώρα γιατί ακόμη δεν έχει τελειώσει τίποτα.”</p>	<p>20/03/2020 10:29:06 π.μ., ΑΤΗ</p>
<p>“Phone call for bomb”</p>	<p>20/03/2020 2:02:54 μ.μ., ΑΤΗ</p>
<p>“Εξυπηρετούσα άφιξη η οποία χρειαζόταν επειγόντως ασθενοφόρο, το ΕΚΑΒ ήταν ενημερωμένο 10 λεπτά πριν την άφιξη του αεροσκάφους και παρ’ όλα αυτά άργησε να έρθει, πράγμα το οποίο εκθέτει έμμεσα την αεροπορική αλλά και ακόμα χειρότερα θέτει σε μεγάλο κίνδυνο την υγεία του επιβάτη.”</p>	<p>20/03/2020 4:50:08 μ.μ., ΑΤΗ</p>
<p>“Επιδημία SARS”</p>	<p>20/03/2020 5:01:03 μ.μ.</p>

<p>“Σεισμός στην Κω το 2017. Οι αλληπάλληλοι ισχυροί μετασεισμοί μας ανάγκασαν να προχωρήσουμε τουλάχιστον δυο φορές σε οργανωμένη εκκένωση του κτιρίου.”</p>	<p>20/03/2020 5:09:42 μ.μ., KGS</p>
<p>“Η ιδιωτική Ασφάλεια αερολιμένα έχει αντιμετωπίσει διάφορες περιπτώσεις από έκνομες ενέργειες έως και τρομοκρατικές(κάποιες ήταν φάρσα) και πάντα ήταν αποτελεσματικές, με την βοήθεια τις ΕΛ.ΑΣ Πυροσβεστικής ΕΚΑΒ και φυσικά τους υπαλλήλους αερολιμένα. Η συνεχής εκπαίδευση σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο πάντα θα μας εξελίσει προς το καλύτερο.”</p>	<p>20/03/2020 5:11:08 μ.μ., ATH</p>
<p>“Σεισμός: Επικράτησε πανικός στο αεροδρόμιο καθώς ήταν γεμάτο και όλος ο κόσμος βγήκε στην πίστα ανεξέλεγκτος”</p>	<p>20/03/2020 5:17:29 μ.μ., KGS</p>
<p>“Εκκένωση αίθουσας Α & Β στο επίπεδο των αναχωρήσεων λόγω αποσκευής που πέταξε άγνωστος μπροστά από τα counter γνωστής αεροπορικής και τράπηκε σε φυγή.”</p>	<p>20/03/2020 5:37:25 μ.μ., ATH</p>
<p>“Πτώση αεροσκάφους στο Γραμματικό, Μαραθónας της αεροπορικής εταιρείας Ήλιος”</p>	<p>20/03/2020 9:57:12 μ.μ., ATH</p>
<p>“Αδιαφορία και έλλειψη στοιχειωδών μέτρων αντιμετώπισης του Covid-19.”</p>	<p>21/03/2020 2:53:49 π.μ., ATH</p>
<p>“Σεισμός. ακαταλληλότητα του terminal και άφιξη/αναχώρηση επιβατών και αποσκευών εκτός terminal”</p>	<p>21/03/2020 9:21:28 π.μ., ATH</p>
<p>“Αντιμετώπιση ασθένειας επιβάτη αεροσκάφους ως ύποπτου κρούσματος κορωνοϊού και εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης του Αερολιμένα και του σχετικού πρωτοκόλλου ενεργειών του ΕΟΔΥ.”</p>	<p>29/03/2020 11:30:49 π.μ., JTR</p>

“Πιθανό κρούσμα μεταδοτικής ασθένειας - COVID-19 σε εισερχόμενη πτήση με μερική ενεργοποίηση σχεδίου ασφαλείας αερολιμένα - πρωτοκόλλου ΕΟΔΥ για διαχείριση πιθανού κρούσματος σε πτήση”	10/04/2020 1:01:23 μ.μ., JTR
“Αεροπειρατεία, πτώση αεροσκάφους, απειλή για βόμβα, πανδημία, ατύχημα αεροσκάφους”	15/04/2020 5:17:08 μ.μ., ATH
Σύνολο απαντήσεων: 24	

5.2 Επαγωγική Ανάλυση

Για την επαγωγική ανάλυση των δεδομένων, αρχικά δημιουργήθηκαν τρεις νέες μεταβλητές από το ερωτηματολόγιο, που ποσοτικοποιούν 3 διαστάσεις: α) το **Συνολικό Βαθμό Ετοιμότητας**, β) την **Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες** και γ) την **Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες**. Η δημιουργία της μεταβλητής Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες, έγινε βάσει των ερωτήσεων 9 έως 16, ενώ η μεταβλητή Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες βάσει των ερωτήσεων 17 έως 21. Η ακριβής μέθοδος της δημιουργίας των παραπάνω, παρουσιάζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V της σελ.: 84. Η μεταβλητή της Συνολικής Ετοιμότητας προήλθε από το άθροισμα των μεταβλητών της Ανταπόκρισης και της Εκπαίδευσης. Στο τέλος, δημιουργήθηκε η μεταβλητή **Αδυναμίες Αεροδρομίου** που μετρά το πλήθος των αδυναμιών του αεροδρομίου όπου εργάζονται οι συμμετέχοντες, σύμφωνα με τη γνώμη τους.

Οι νέες μεταβλητές ελέγχθηκαν ως προς το εάν προέρχονται ή όχι από την κανονική κατανομή με τους τυποποιημένους ελέγχους του SPSS Kolmogorov-Smirnov και Shapiro-Wilk. Οι έλεγχοι παρουσιάζονται στον Πίνακα 7. Από τους δύο αυτούς ελέγχους βρέθηκε ότι η μηδενική υπόθεση της κανονικότητας απορρίπτεται για την διάσταση της Ανταπόκρισης και της Εκπαίδευσης σε έκτακτες ανάγκες, αλλά και για το πλήθος των αδυναμιών του αεροδρομίου. Για την μεταβλητή της Συνολικής Ετοιμότητας, οι δύο έλεγχοι εμφάνισαν διαφορετικά αποτελέσματα: κατά Kolmogorov-Smirnov να απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ενώ, κατά Shapiro-Wilk να γίνεται δεκτή. Εν τέλει, θεωρήθηκε πως οι μεταβλητές δεν προέρχονται από κανονική κατανομή και η ανάλυση βασίστηκε στο κεντρικό οριακό θεώρημα.

Πίνακας 7: Έλεγχοι Κανονικότητας για τις νέες μεταβλητές

Έλεγχοι Κανονικότητας	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Βαθμοί ελευθερίας (df)	Sig.	Statistic	Βαθμοί ελευθερίας (df)	Sig.
Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	0.183	177	0.000	0.926	177	0.000
Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	0.124	177	0.000	0.949	177	0.000
Συνολική Ετοιμότητα	0.075	177	0.017	0.986	177	0.064
Αδυναμίες Αεροδρομίου	0.209	168	0.000	0.896	168	0.000

Διερευνήθηκε μέσω επαγωγικών ελέγχων εάν οι δημογραφικοί, οι εργασιακοί και οι προσωπικοί παράγοντες έχουν στατιστικά σημαντική επίδραση πάνω στις τρεις μεταβλητές που δημιουργήθηκαν από το ερωτηματολόγιο. Για το σκοπό αυτό, έγινε ομαδοποίηση των παραπάνω παραγόντων όπου χρειαζόταν (π.χ. εκπαιδευτικό επίπεδο- Γυμνάσιο), ώστε να μην υπάρχουν κατηγορίες με ελάχιστες παρατηρήσεις που είναι πιθανό να επηρεάσουν το αποτέλεσμα, βάσει τυχαίων παραγόντων. Ως παράδειγμα, στο εκπαιδευτικό επίπεδο, το Γυμνάσιο που είχε μόνο έναν συμμετέχοντα, ενώθηκε με το Λύκειο για την δημιουργία της κατηγορίας «Δευτεροβάθμια εκπαίδευση». Αντίστοιχη διαδικασία ακολουθήθηκε για τις ερωτήσεις: «Σε ποιον σταθμό εργάζεσθε;» και «Βρίσκεστε σταθερά σε ένα πόστο εργασίας και αεροδρόμιο;».

Οι επαγωγικοί έλεγχοι που χρησιμοποιήθηκαν ήταν παραμετρικοί (T-test και Anova) και μη παραμετρικοί έλεγχοι (Mann-Whitney και Kruskal-Wallis). Τα συγκεκριμένα τεστ έχουν ως αρχική υπόθεση πως οι μέσες τιμές (για τους παραμετρικούς ελέγχους) ή οι κατανομές (για τους μη παραμετρικούς) είναι ίσες στις υποκατηγορίες που χωρίζεται ο συνολικός πληθυσμός από την κατηγοριοποιούσα μεταβλητή (παράγοντας). Κατά τη διεξαγωγή τους εκτιμούν την τιμή p-value, η οποία δείχνει την πιθανότητα να ισχύει η μηδενική υπόθεση, δεδομένου του συγκεκριμένου δείγματος. Η επιλογή των παραμετρικών ή μη παραμετρικών ελέγχων βασίστηκε στην εφαρμογή του Κεντρικού Οριακού Θεωρήματος, κατά το οποίο όταν ένας παράγοντας χωρίζει τον πληθυσμό σε υποομάδες όπου έστω και μία να έχει 30 ή λιγότερες παρατηρήσεις, τότε καταλληλότερα είναι τα μη παραμετρικά τεστ, ενώ σε αντίθετη περίπτωση είναι τα παραμετρικά. Τα T-test και Mann-Whitney αφορούν δίτιμες κατηγορικές μεταβλητές, ενώ τα Anova και Kruskal-Wallis τρίτιμες και άνω.

Διαφοροποιήσεις ως προς δημογραφικούς παράγοντες

Διερευνήθηκε εάν οι τρεις μεταβλητές επηρεάζονται από δημογραφικούς παράγοντες. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 9 στατιστικοί έλεγχοι που παρουσιάζονται στον Πίνακα 8, από τους οποίους δεν βρέθηκε

καμία στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση, και άρα φαίνεται ότι οι δημογραφικοί παράγοντες δεν επηρεάζουν την Ανταπόκριση, την Εκπαίδευση αλλά και τη Συνολική Ετοιμότητα των εργαζομένων.

Πίνακας 8: P-values στατιστικών ελέγχων για τις τρεις μεταβλητές ως προς δημογραφικούς παράγοντες

Κατηγορική Μεταβλητή	Έλεγχοι	Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	Συνολική Ετοιμότητα
Φύλο	T-test	0.209	0.542	0.899
Ηλικία	Kruskal-Wallis	0.174	0.447	0.195
Μορφωτικό Επίπεδο	Kruskal-Wallis	0.641	0.440	0.442

Διαφοροποιήσεις ως προς εργασιακούς παράγοντες

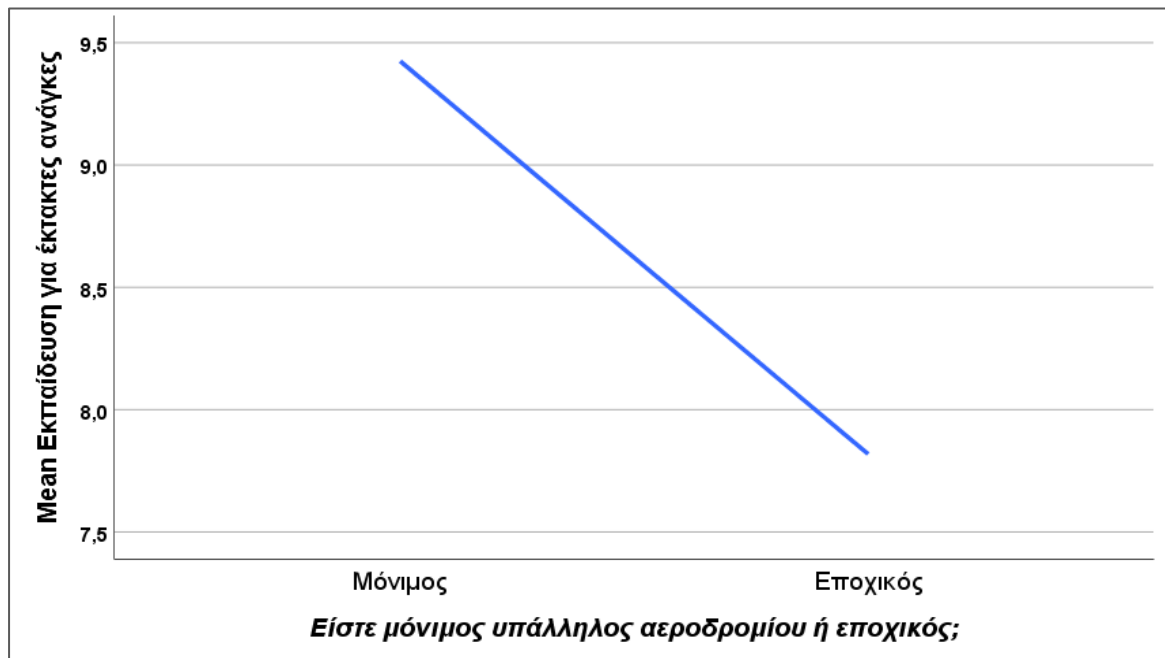
Παράλληλα, διερευνήθηκε εάν οι τρεις μεταβλητές επηρεάζονται από εργασιακούς παράγοντες. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 12 στατιστικοί έλεγχοι, όπως φαίνεται στον Πίνακα 9, από τους οποίους αναδείχθηκαν 8 στατιστικά σημαντικές διαφοροποιήσεις που θα αναλυθούν στη συνέχεια μέσω Γραφημάτων Γραμμών (Line Plots).

Πίνακας 9: P-values στατιστικών ελέγχων για τις τρεις μεταβλητές ως προς εργασιακούς παράγοντες

Κατηγορική Μεταβλητή	Έλεγχοι	Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	Συνολική Ετοιμότητα
Είστε μόνιμος υπάλληλος αεροδρομίου ή εποχικός;	T-test	0.077	0.010	0.032
Βρίσκεστε σταθερά σε ένα πόστο εργασίας και αεροδρόμιο;	Kruskal-Wallis	0.180	0.055	0.089
Χρόνια προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο	Kruskal-Wallis	0.008	0.020	0.005
Σταθμός Εργασίας	Kruskal-Wallis	0.008	0.000	0.000

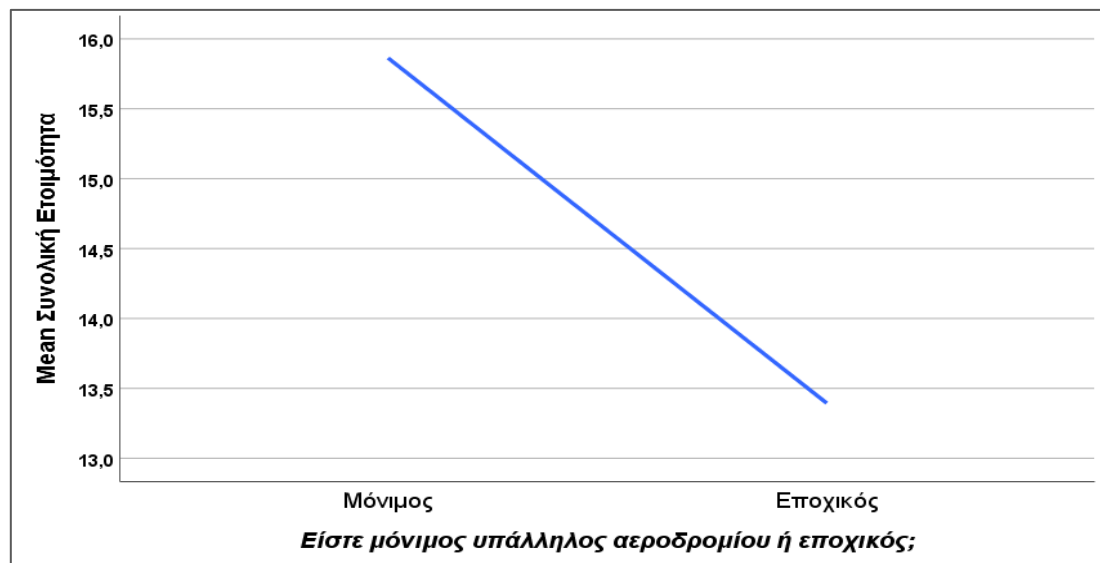
Παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση του τύπου εργασίας του υπαλλήλου στο βαθμό Εκπαίδευσης για έκτακτες ανάγκες (T-test, $t = 2.647$, Βαθμοί ελευθερίας (df)= 70, $p = 0.010$). Όπως φαίνεται στο Γράφημα 17 οι μόνιμοι υπάλληλοι ($M = 9.42$) λαμβάνουν καλύτερη Εκπαίδευση σε σχέση με τους εποχικούς ($M = 7.82$).

Γράφημα 17: Σύγκριση βαθμού Εκπαίδευσης για μόνιμους και εποχικούς υπαλλήλους



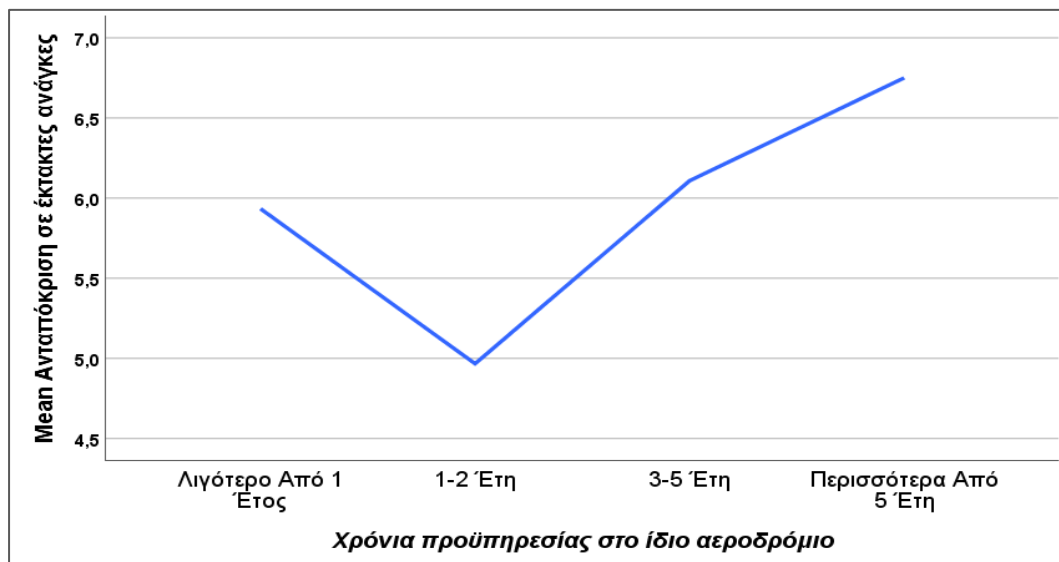
Επιπλέον, παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση του τύπου εργασίας των υπαλλήλων στο βαθμό Συνολικής Ετοιμότητας (T-test, $t = 2.161$, Βαθμοί ελευθερίας (df)= 170, $p = 0.032$). Όπως φαίνεται από το Γράφημα 18, οι μόνιμοι υπάλληλοι ($M = 15.86$) καταγράφουν υψηλότερο βαθμό Ετοιμότητας από ότι οι εποχικοί ($M = 13.39$).

Γράφημα 18: Σύγκριση βαθμού Ετοιμότητας για μόνιμους και εποχικούς υπαλλήλους



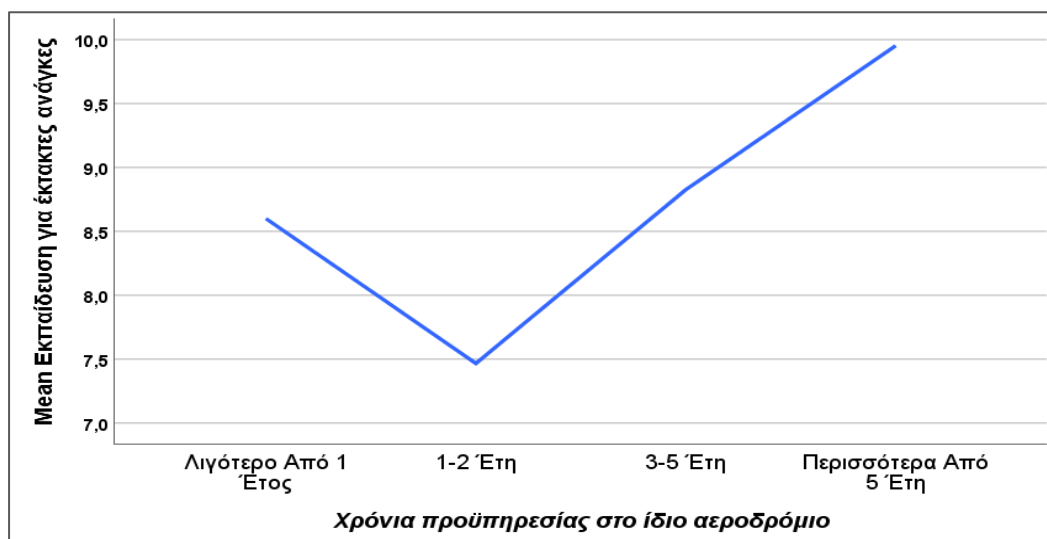
Όσον αφορά τα χρόνια προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο, επισημάνθηκε σημαντική επίδραση τους στο βαθμό Ανταπόκρισης σε έκτακτες ανάγκες (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 11.947$, $p = 0.008$). Υπάρχει μία τάση όσο αυξάνονται τα έτη να αυξάνεται και ο βαθμός Ανταπόκρισης χωρίς όμως αυτή να είναι απόλυτη (Γράφημα 19).

Γράφημα 19: Σύγκριση βαθμού Ανταπόκρισης ως προς τα έτη προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο



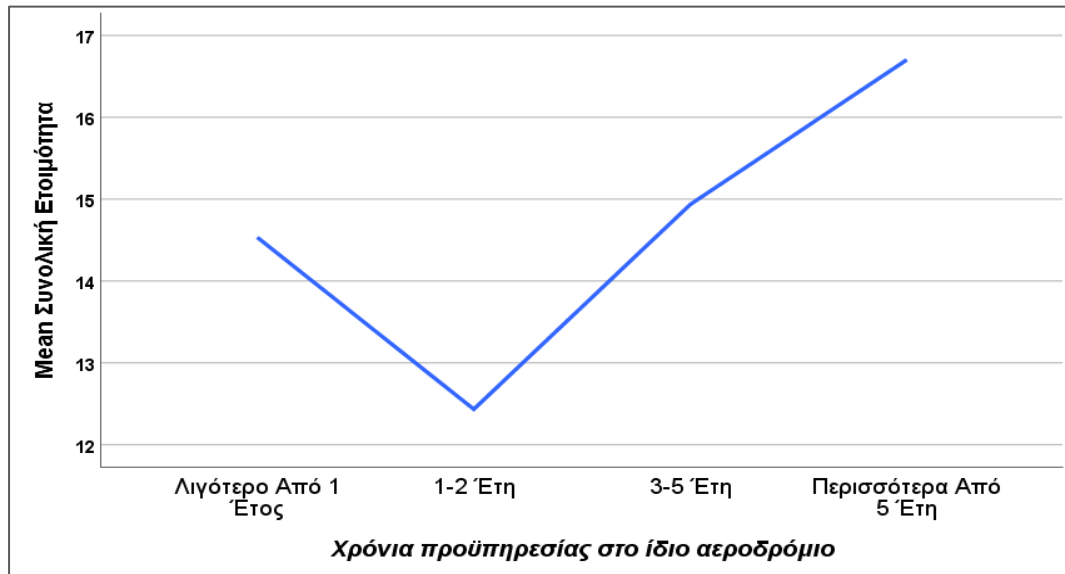
Ομοίως, παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση των ετών προϋπηρεσίας στην Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 9.787$, $p = 0.020$). Εντοπίστηκε η ίδια τάση όπως και για την Ανταπόκριση, όπου όσο αυξάνονται τα έτη να αυξάνεται και η Εκπαίδευση χωρίς όμως η τάση να είναι απόλυτη (Γράφημα 20).

Γράφημα 20: Σύγκριση βαθμού Εκπαίδευσης ως προς έτη προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο



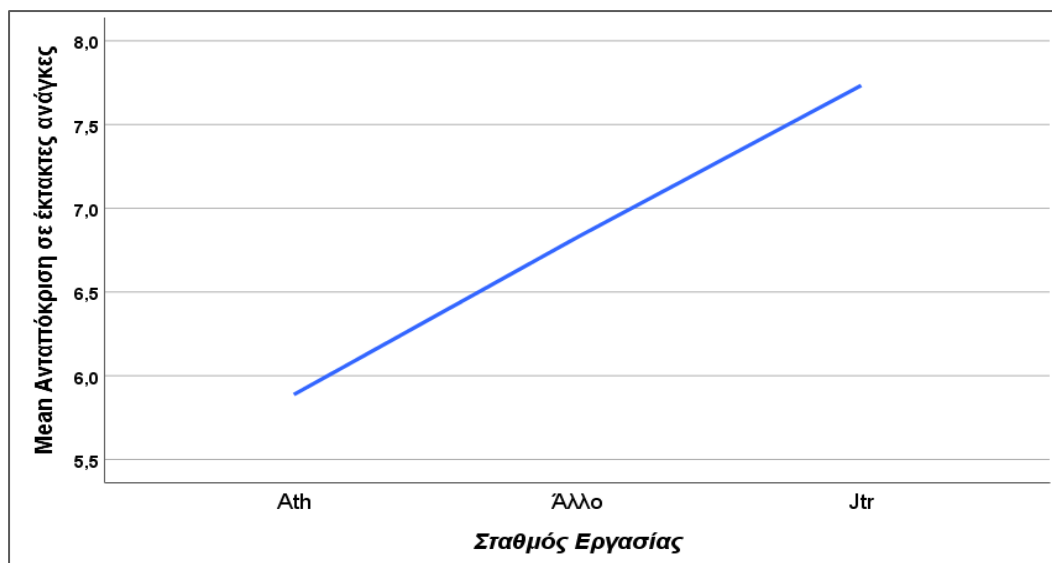
Επιπλέον, σημαντικά επίδρασαν τα έτη προϋπηρεσίας στο βαθμό Συνολικής Ετοιμότητας (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 12.848$, $p = 0.005$). Η τάση είναι ακριβώς η ίδια όπως προηγουμένως, καθώς η μεταβλητή της Ετοιμότητας αποτελείται από το άθροισμα της Ανταπόκρισης και της Εκπαίδευσης (Γράφημα 21).

Γράφημα 21: Σύγκριση βαθμού Ετοιμότητας ως προς έτη προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο



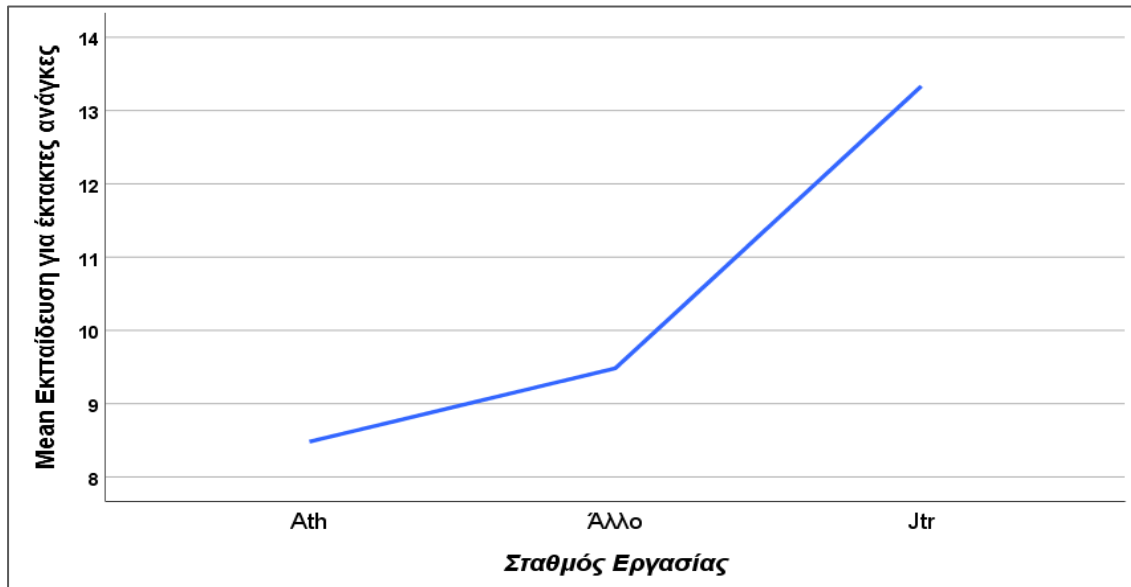
Παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση του σταθμού εργασίας (Ομαδοποιημένη μεταβλητή) στην Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 9.662$, $p = 0.008$). Φάνηκε (Γράφημα 22) πως ο μεγαλύτερος βαθμός Ανταπόκρισης συναντάται στους εργαζόμενους του αεροδρομίου της Σαντορίνης ($M = 7.73$), ενώ ακολουθούν τα υπόλοιπα αεροδρόμια ($M = 6.83$), και τέλος ο σταθμός της Αθήνας ($M = 5.89$).

Γράφημα 22: Σύγκριση βαθμού Ανταπόκρισης ως προς τον σταθμό εργασίας



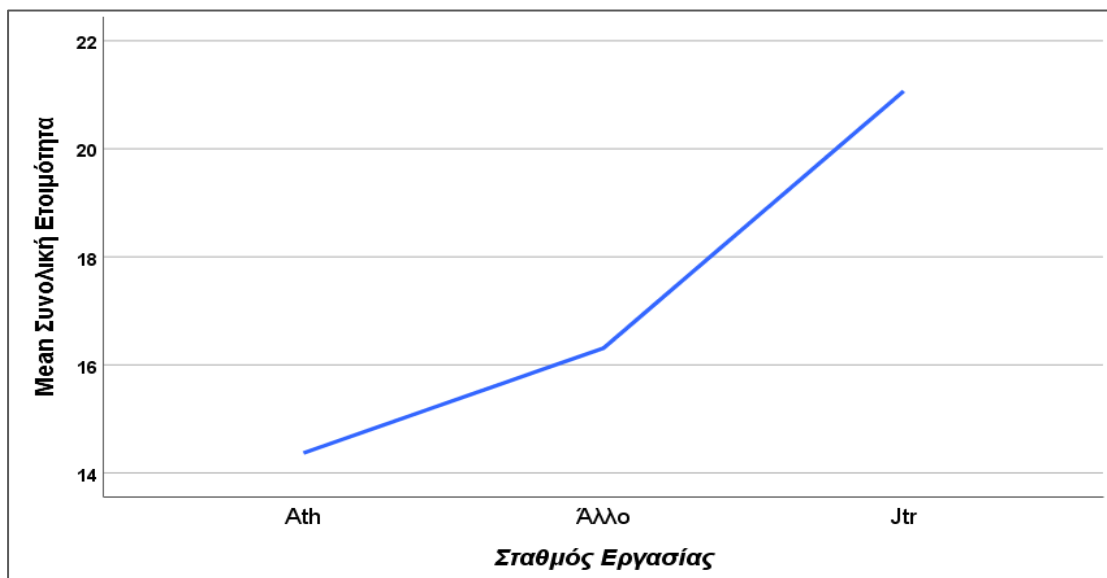
Ομοίως, παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση του σταθμού εργασίας στην Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 18.606$, $p < 0.001$). Ο μεγαλύτερος βαθμός Εκπαίδευσης συναντάται στους εργαζόμενους του αεροδρομίου της Σαντορίνης ($M = 13.33$), ενώ ακολουθούν τα υπόλοιπα αεροδρόμια ($M = 9.48$) και τέλος, όσοι εργάζονται στον σταθμό της Αθήνας ($M = 8.48$), όπως φαίνεται στο Γράφημα 23.

Γράφημα 23: Σύγκριση βαθμού Εκπαίδευσης ως προς τον σταθμό εργασίας



Τέλος, σημαντικά επίδρασε ο σταθμός εργασίας στο βαθμό Συνολικής Ετοιμότητας (Kruskal-Wallis, $\chi^2 = 16.638$, $p < 0.001$). Όπως παρουσιάζεται παρακάτω, (Γράφημα 24), ο μεγαλύτερος βαθμός Ετοιμότητας συναντάται στους εργαζόμενους του αεροδρομίου της Σαντορίνης ($M = 21.07$), ενώ ακολουθούν τα υπόλοιπα αεροδρόμια ($M = 16.31$), και τέλος ο σταθμός της Αθήνας ($M = 14.37$).

Γράφημα 24: Σύγκριση βαθμού Συνολικής Ετοιμότητας ως προς τον σταθμό εργασίας



Διαφοροποιήσεις ως προς προσωπικούς παράγοντες

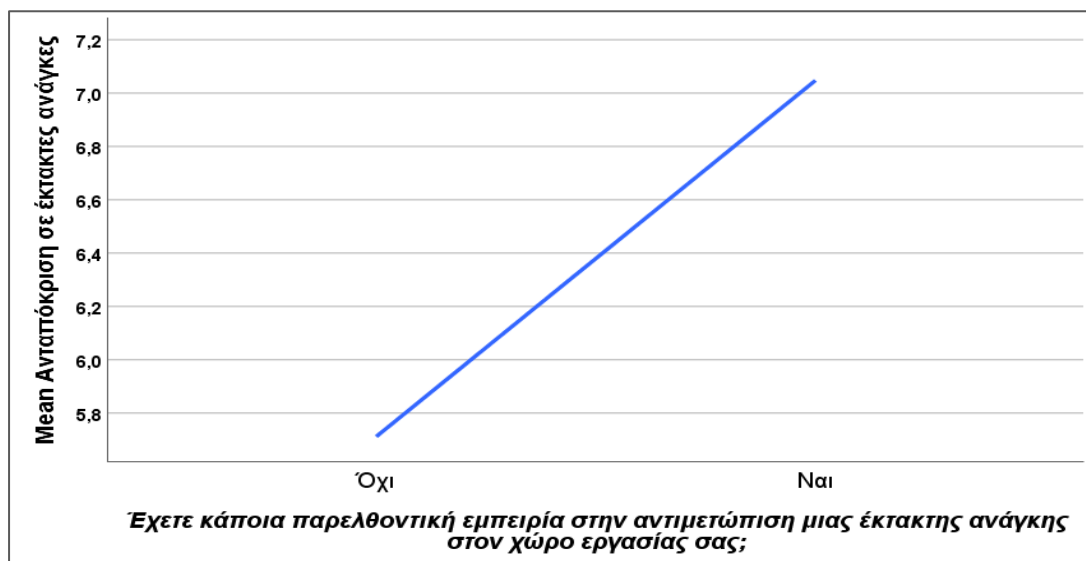
Επιπρόσθετα, ελέγχθηκε εάν οι τρεις μεταβλητές επηρεάζονται από προσωπικούς παράγοντες. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 6 στατιστικοί έλεγχοι (Πίνακας 10), από τους οποίους αναδείχθηκαν 3 στατιστικά σημαντικές διαφοροποιήσεις που θα αναλυθούν στη συνέχεια μέσω Γραφημάτων Γραμμών (Line Plots).

Πίνακας 10: P-values στατιστικών ελέγχων για τις τρεις μεταβλητές ως προς εργασιακούς παράγοντες

Κατηγορική Μεταβλητή	Έλεγχοι	Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	Συνολική Ετοιμότητα
Υπάρχει κάποια ιδιαιτερότητα στο αεροδρόμιο που εργάζεσθε, η οποία θα επηρέαζε την αντιμετώπιση κάποιας καταστροφής ή κρίσης;	T-test	0.177	0.179	0.138
Έχετε κάποια παρελθοντική εμπειρία στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης στον χώρο εργασίας σας;	T-test	0.001	0.000	0.000

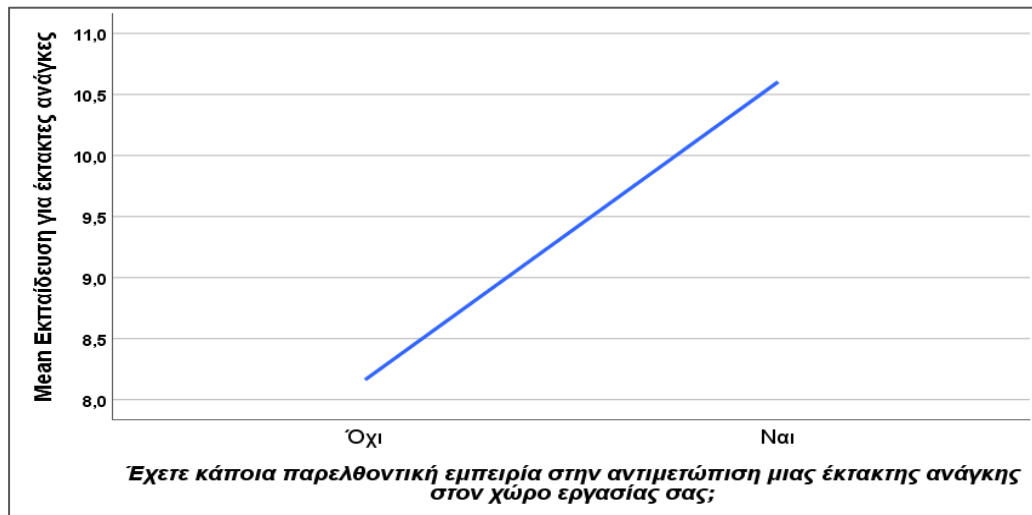
Παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση του ιστορικού αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης στο βαθμό Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες (T-test, $t = -3.402$, Βαθμοί ελευθερίας (df)= 172, $p = 0.001$). Όπως αναμενόταν (Γράφημα 25), όσοι έχουν παρελθοντική εμπειρία στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης καταγράφουν υψηλότερα επίπεδα Ανταπόκρισης ($M = 7.05$) σε σχέση με όσους δεν έχουν αντίστοιχη εμπειρία ($M = 5.71$).

Γράφημα 25: Σύγκριση βαθμού Ανταπόκρισης ως προς την παρελθοντική εμπειρία σε έκτακτες ανάγκες



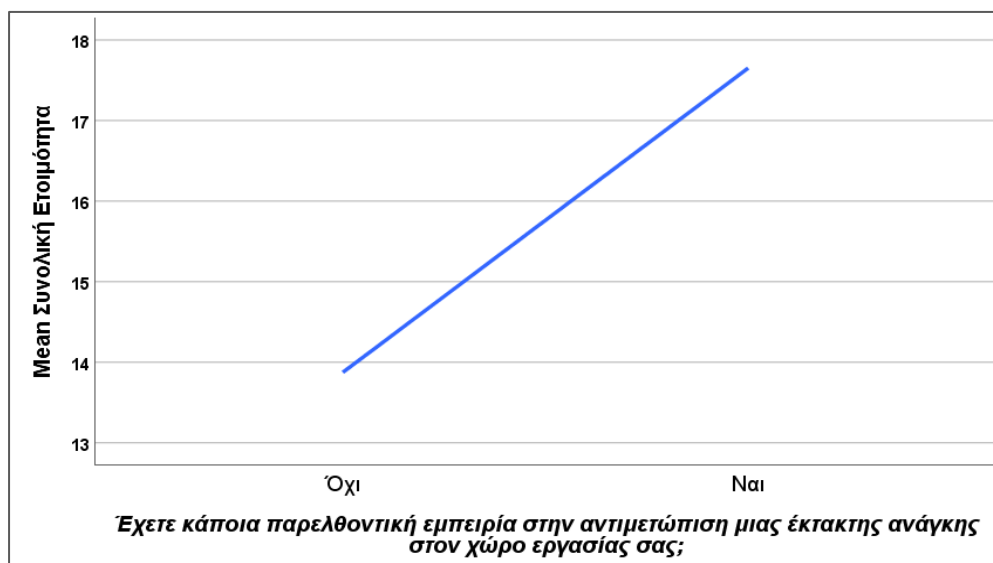
Ομοίως, παρατηρήθηκε σημαντική επίδραση από το ιστορικό έκτακτης ανάγκης στο βαθμό Εκπαίδευσης για έκτακτες ανάγκες (T-test, $t = -3.986$, Βαθμοί ελευθερίας (df)= 172, $p < 0.001$). Στο Γράφημα 26 φαίνεται πως οι εργαζόμενοι που έχουν παρελθοντική εμπειρία στην Αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης καταγράφουν υψηλότερα επίπεδα Εκπαίδευσης ($M = 8.16$) σε σχέση με όσους δεν είχαν παρόμοια εμπειρία ($M = 10.6$).

Γράφημα 26: Σύγκριση βαθμού Εκπαίδευσης ως προς την παρελθοντική εμπειρία σε έκτακτες ανάγκες



Τέλος, το ιστορικό έκτακτης ανάγκης επιδρά σημαντικά πάνω στο βαθμό Συνολικής Ετοιμότητας (T-test, $t = -4.173$, Βαθμοί ελευθερίας (df)= 172, $p < 0.001$). Όσοι είχαν εμπειρία στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης καταγράφουν υψηλότερες τιμές Συνολικής Ετοιμότητας ($M = 17.65$) σε σχέση με όσους δεν είχαν τέτοια εμπειρία ($M = 13.87$). Η παραπάνω διαφορά εμφανίζεται στο Γράφημα 27.

Γράφημα 27: Σύγκριση βαθμού Συνολικής Ετοιμότητας ως προς την παρελθοντική εμπειρία σε έκτακτες ανάγκες



5.3 Συσχετίσεις Διαστάσεων

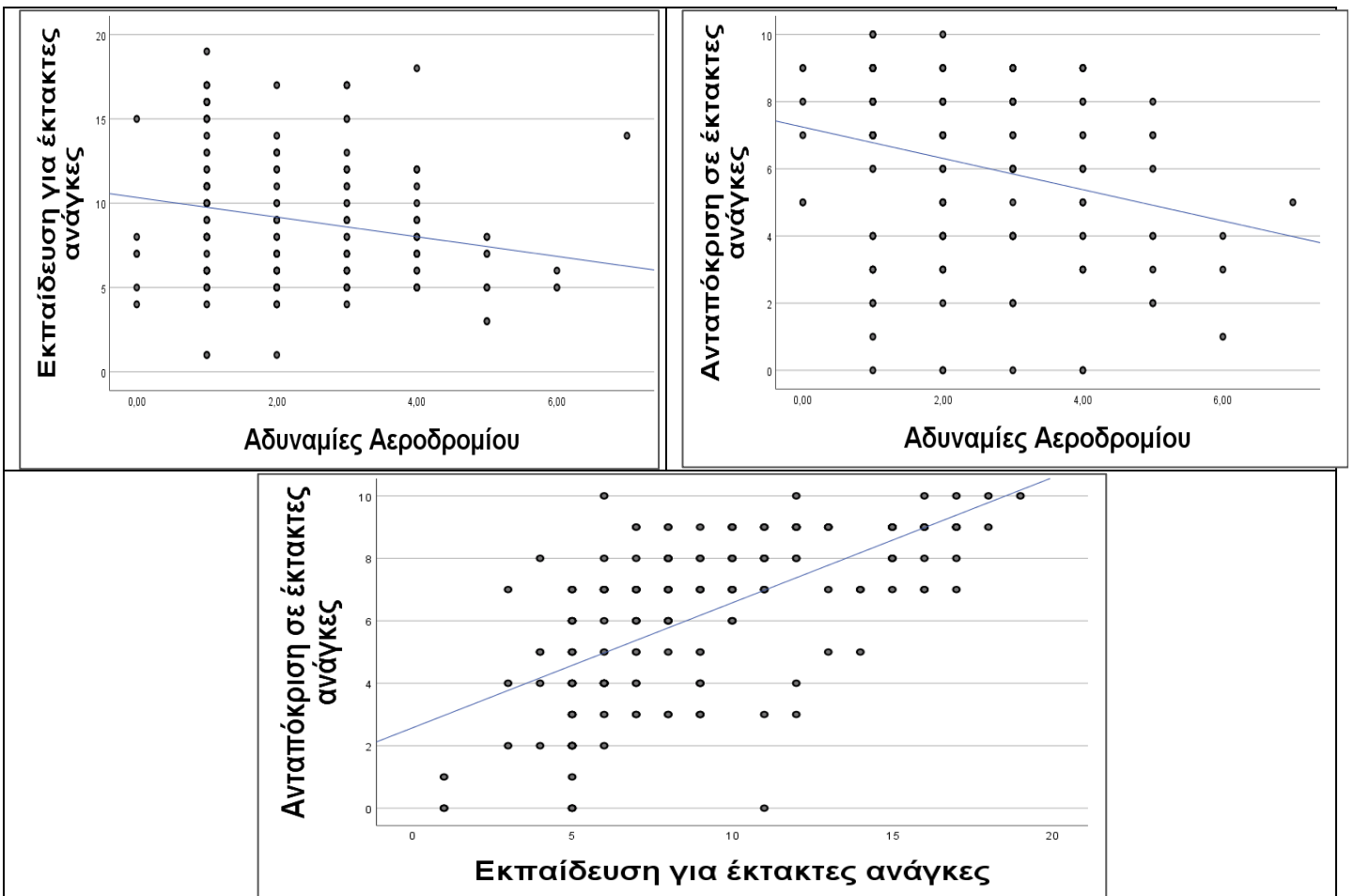
Για τις συσχετίσεις μεταξύ των διαστάσεων χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής γραμμικής συσχέτισης Pearson, δεδομένου ότι οι μεταβλητές μπορούν να θεωρηθούν ως ποσοτικές. Στα αποτελέσματα, η διάσταση της Συνολικής Ετοιμότητας δεν συγκρίθηκε με τις υπόλοιπες, καθώς παράγεται από το άθροισμα της Ανταπόκρισης αλλά και της Εκπαίδευσης και αναγκαστικά αναμένονται πολύ ισχυρές γραμμικές συσχετίσεις. Τα αποτελέσματα των ελέγχων για τους γραμμικούς Συντελεστές Pearson εμφανίζονται στον Πίνακα 11. Βρέθηκε ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του βαθμού Ανταπόκρισης σε έκτακτες ανάγκες και του βαθμού Εκπαίδευσης για έκτακτες ανάγκες (Pearson, $r = + 0.630$, $p < 0.001$). Η συσχέτιση είναι θετική, υποδεικνύοντας πως αυξημένα επίπεδα εκπαίδευσης τείνουν να εμφανίζονται με αυξημένα επίπεδα Ανταπόκρισης. Παράλληλα, βρέθηκαν συσχετίσεις μεταξύ του πλήθους των αδυναμιών του αεροδρομίου που εργάζονται οι συμμετέχοντες, με το βαθμό Ανταπόκρισης (Pearson, $r = -0.260$, $p = 0.001$) και το βαθμό Εκπαίδευσης (Pearson, $r = - 0.211$, $p = 0.006$). Οι συσχετίσεις αυτές είναι αδύναμης ισχύος και αρνητικές, υποδεικνύοντας πως αυξημένα επίπεδα Εκπαίδευσης και Ανταπόκρισης τείνουν να εμφανίζονται σε αεροδρόμια με λιγότερες αδυναμίες. Οι παραπάνω συσχετίσεις παρουσιάζονται μέσω διαγραμμάτων διασποράς και τη γραμμή ελαχίστων τετραγώνων στα Γραφήματα 28-30.

Πίνακας 11: Συντελεστές γραμμικής συσχέτισης Pearson

	Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	Αδυναμίες Αεροδρομίου
Ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	1		
Εκπαίδευση για έκτακτες ανάγκες	0,630**	1	
Αδυναμίες Αεροδρομίου	-0,260**	-0,211**	1

** - σημαντικότητα σε επίπεδο 0.01

Γραφήματα 28-30: Διαγράμματα Διασποράς των συσχετίσεων μεταξύ των αδυναμιών του αεροδρομίου, του βαθμού Ανταπόκρισης και του βαθμού Εκπαίδευσης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Συζήτηση

Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια πρώτη προσπάθεια προσέγγισης του βαθμού ετοιμότητας των ελληνικών αεροδρομίων σε επείγουσες καταστάσεις και ως πληθυσμό αναφοράς αξιοποιεί εργαζόμενους από ποικίλες εργασιακές θέσεις εντός του αεροδρομικού περιβάλλοντος. Πολλές μελέτες στην αγγλική βιβλιογραφία διερευνούν την ετοιμότητα εργαζομένων αναφορικά με τις φυσικές καταστροφές, τα καιρικά φαινόμενα και άλλες κρίσεις που σχετίζονται με την υγεία, όπως επιδημίες. Άλλες, επικεντρώνονται στην ετοιμότητα των υπαλλήλων κλειστών ομάδων, είτε κατά επαγγελματική ιδιότητα είτε κατά ιδιωτική επιχείρησή. Όλες όμως οι μελέτες που πραγματεύονται την ετοιμότητα και την διαχείριση έκτακτων αναγκών έχουν ως πυρήνα τον κύκλο της καταστροφής και την αρχή του σχεδιασμού. Η προϋπόθεση των παραπάνω είναι η αποτελεσματική και έγκαιρη εκπαίδευση όλων των εμπλεκομένων. [25]

Κατά την εκπόνησή της παρούσας μελέτης παρατηρήθηκε μία δυσκολία στη συλλογή δεδομένων λόγω της πληθώρας των επαγγελματών που συγκεντρώνονται σε ένα αεροδρόμιο, με τα περισσότερα να αφορούν ιδιωτικές επιχειρήσεις και απόρρητες διαδικασίες. Ωστόσο, έχει ενδιαφέρον το χρονικό πλαίσιο κατά το οποίο πραγματοποιήθηκε η έρευνα, αφού συμπεριλήφθηκε η περίοδος της τρέχουσας πανδημίας Covid-19. Η αποτύπωση του γεγονότος της πανδημίας ενισχύεται από τις μαρτυρίες των εργαζομένων:

“Ζω αυτή τη στιγμή την κρίση του CoVid-19... Μάσκες και γάντια μόνο πολύ συγκεκριμένες εταιρείες παρέχουν στους εργαζόμενους τους... Καμία πρόβλεψη για να τοποθετηθούν άμεσα υαλοπετάσματα στα front-desk των εταιρειών. Παλεύουμε με μάσκες, γάντια και αντισηπτικά να μην το πάμε σπίτι στους δικούς μας”,

Αθήνα, 19/3/20

“Η πρόσφατη πανδημία, για την οποία το αεροδρόμιο δεν ήταν έτοιμο, δεν έδρασε και δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα θέτοντας σε κίνδυνο την ακεραιότητα των υπαλλήλων του αεροδρομίου”,

Θεσσαλονίκη, 19/3/20

“Αντιμετώπιση ασθένειας επιβάτη αεροσκάφους ως ύποπτου κρούσματος κορωνοϊού και εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης του Αερολιμένα και του σχετικού πρωτοκόλλου ενεργειών του ΕΟΔΥ”

Θήρα, 29/3/20

“Πιθανό κρούσμα μεταδοτικής ασθένειας- COVID-19 σε εισερχόμενη πτήση με μερική ενεργοποίηση σχεδίου ασφαλείας αερολιμένα- πρωτοκόλλου ΕΟΔΥ για διαχείριση πιθανού κρούσματος σε πτήση”

Θήρα, 10/4/20

Οι δύο πρώτες μαρτυρίες αναφέρονται στην έλλειψη των μέτρων και της άμεσης ανταπόκρισης στην πανδημία του Covid-19, γεγονός που τονίζει την ανάγκη για βελτίωση της ετοιμότητας στα πλαίσια διαχείρισης κρίσεων. Καλό παράδειγμα για το πώς αυτό μπορεί να γίνει εφικτό, αποτελούν οι επόμενες δύο μαρτυρίες υπαλλήλων από το αεροδρόμιο της Σαντορίνης. Σύμφωνα με αυτές, οι εργαζόμενοι ήταν ενήμεροι για τα πρωτόκολλα δράσης κατά την πανδημία Covid-19 αλλά και για το Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών του Αερολιμένα. Επίσης, βάση πρέπει να δοθεί στην προστασία της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων. Παρέχοντας κατάλληλη ενημέρωση και προστατευτικά μέσα, οι εργοδότες μπορούν να καλύψουν ενδεχόμενη έκθεση των εργαζομένων σε αυξημένους κινδύνους, ιδιαίτερα στην περίοδο μιας επιδημίας.

Από την επαγωγική ανάλυση συμπεραίνεται ότι ο βαθμός Εκπαίδευσης, Ανταπόκρισης και Συνολικής Ετοιμότητας των εργαζομένων σχετικά με τις έκτακτες ανάγκες, δεν βρέθηκε να επηρεάζεται από δημογραφικούς παράγοντες. Αντίθετα, βρέθηκαν αρκετές επιδράσεις των εργασιακών παραγόντων στις παραπάνω διαστάσεις. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, οι μόνιμοι υπάλληλοι εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα Εκπαίδευσης και Συνολικής Ετοιμότητας σε σχέση με τους εποχικούς. Επιπλέον, τα έτη προϋπηρεσίας φαίνεται πως επηρεάζουν και τις τρεις διαστάσεις της Ανταπόκρισης, της Εκπαίδευσης αλλά και της συνολικής Ετοιμότητας των υπαλλήλων, με τάση να εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα και στις τρεις διαστάσεις όσοι εργάζονται περισσότερα έτη στο ίδιο αεροδρόμιο.

Ακόμα, οι εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο της Αθήνας φάνηκε να καταγράφουν κατά μέσο όρο αρκετά χαμηλότερα επίπεδα Ανταπόκρισης, Εκπαίδευσης και συνολικής Ετοιμότητας. Μεγαλύτερος βαθμός Εκπαίδευσης, Ανταπόκρισης και Συνολικής Ετοιμότητας γενικά, παρατηρήθηκε στο αεροδρόμιο της Σαντορίνης αναλογικά με τον αριθμό των απαντήσεων των συμμετεχόντων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ανάγκη των μικρότερων αεροδρομίων με μεγάλη επιβατική κίνηση για γενική εκπαίδευση σε όλες τις διαδικασίες που αφορούν τις λειτουργίες του αεροδρομίου. Επίσης, η καλή προετοιμασία ενοείται από το γεγονός της μείωσης του αριθμού των πτήσεων κατά τους χειμερινούς μήνες με αποτέλεσμα να υπάρχει αρκετός χρόνος για οργάνωση και εκπαίδευση. Καθώς στο αεροδρόμιο της Αθήνας υπάρχει Πυροσβεστική μονάδα και ΕΚΑΒ σε μόνιμη βάση, η ετοιμότητα και η διαχείριση έκτακτων αναγκών επαφίεται κυρίως σε αυτές τις ομάδες, ενώ τα επαρχιακά αεροδρόμια δίνουν μεγαλύτερη βαρύτητα στην ολιστική προσέγγιση της ετοιμότητας ώστε όλοι οι εργαζόμενοι να είναι ενήμεροι για τις απαιτούμενες ενέργειες.

Επιπλέον, από την επαγωγική ανάλυση προκύπτει ότι ο προσωπικός παράγοντας της παρελθοντικής εμπειρίας στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης στον χώρο εργασίας, επηρεάζει τα επίπεδα Ανταπόκρισης, Εκπαίδευσης και συνολικής Ετοιμότητας των εργαζομένων, με όσους έχουν ιστορικό μιας τέτοιας εμπειρίας να εμφανίζουν υψηλότερες βαθμολογίες.

Από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων προκύπτει ότι, οι διαστάσεις της Ανταπόκρισης σε έκτακτες ανάγκες και της Εκπαίδευσης για τη διαχείριση έκτακτων αναγκών είναι ισχυρά θετικά συσχετισμένες μεταξύ τους, ενώ και οι δύο είναι αδύναμα αρνητικά συσχετισμένες με το πλήθος Αδυναμιών στα ελληνικά αεροδρόμια.

Μία αδυναμία που παρατηρείται σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων είναι, ότι το 37, 72 % βρίσκει προβληματική την επικοινωνία μεταξύ των συναδέλφων τους. Μεγάλη σημασία έχει, όλοι οι ανταποκριτές να έχουν μία καλή επικοινωνία μεταξύ τους, ώστε να μπορούν να ενωθούν σε μια ισχυρή και συνεκτική ομάδα. Αυτό επιτυγχάνεται με πραγματοποίηση ασκήσεων μεγάλης κλίμακας. Οι ασκήσεις αυτές προσφέρουν την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση και προετοιμασία για έκτακτα συμβάντα. Καθώς όμως δεν είναι δυνατό να πραγματοποιούνται πολύ συχνά λόγω του υψηλού κόστους και της μεγάλης διάρκειας που απαιτούν, συμπληρωματικά εργαλεία μπορούν να αποτελέσουν οι διαδραστικές ασκήσεις σε ηλεκτρονικό υπολογιστή με την καθοδήγηση από εκπαιδευτές. Σημαντική είναι επίσης η συμβολή σύγχρονων τεχνολογιών, όπως η προσομοίωση μέσω συσκευών εικονικής πραγματικότητας στην εκπαίδευση ετοιμότητας. ^[26, 27]

Ως αποδοτικό εργαλείο μαζικής εκπαίδευσης σε σύντομο χρονικό διάστημα και χωρίς υψηλό κόστος, θεωρείται η παρακολούθηση βίντεο και ο προφορικός σχολιασμός του από εκπαιδευτές. Το 42,86% των συμμετεχόντων έχει εκπαιδευτεί με αυτήν την μέθοδο, ενώ το 79,43% θεωρεί καλύτερη μέθοδο εκπαίδευσης τις ασκήσεις προσομοίωσης. ^[26] Ωστόσο, από το 36% αυτών που έχουν συμμετάσχει σε άσκηση προσομοίωσης, το 40,32% δεν έχει λάβει ενημέρωση για το Σχέδιο του Αεροδρομίου, γεγονός που μειώνει την σημασία και την αποτελεσματικότητα των ασκήσεων. Η ενημέρωση των εργαζομένων για τις διαδικασίες ασφάλειας και τον σχεδιασμό ανταπόκρισης αποτελεί προτεραιότητα στον κλάδο των αερομεταφορών. Οι εταιρείες πρέπει να δεσμευτούν να αναπτύσσουν, να εφαρμόζουν, να διατηρούν και να βελτιώνουν συνεχώς στρατηγικές και διαδικασίες για να διασφαλίσουν ότι όλες οι δραστηριότητες πραγματοποιούνται με κατάλληλη κατανομή των οργανωτικών πόρων συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης των υπαλλήλων. Ο στόχος αυτής της δέσμευσης είναι οι εταιρείες να επιτύχουν το υψηλότερο επίπεδο απόδοσης ασφάλειας και να ικανοποιήσουν τις κανονιστικές απαιτήσεις, παρέχοντας παράλληλα τις υπηρεσίες τους. ^[6, 18, 28]

Αν και στα διεθνή αεροδρόμια παρατηρείται μεγάλο ποσοστό εξωνοσοκομειακής επαναφοράς θυμάτων καρδιακής ανακοπής, από την παρούσα έρευνα διαπιστώνεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων (46%) δεν γνωρίζει την διαδικασία της καρδιοπνευμονικής αναζωογόνησης (ΚΑΡΠΑ). Ειδικά στα πολυσύχναστα αεροδρόμια και αξιοποιώντας την παρουσία ικανοποιητικού αριθμού αυτόματων εξωτερικών απινιδωτών (AEDs), θα πρέπει να προσφέρεται επαρκής εκπαίδευση στη βασική υποστήριξη της ζωής (BLS), είτε υπό την αιγίδα των αεροδρομικών συντελεστών και εταιρειών, είτε από εξωτερικούς φορείς εκπαίδευσης σε συνεργασία με την διοίκηση των αεροδρομίων. ^[29- 31]

Η προστασία της ζωής είναι η πρώτη προτεραιότητα στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Εκτός από την αποφυγή ατυχημάτων, η προστασία των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, των αγαθών και του περιβάλλοντος είναι επίσης απαραίτητη, καθώς και η διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου λειτουργίας και η γρήγορη αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας του αεροδρομίου σε περίπτωση διακοπής ή επανεκκίνησης λόγω κρίσης. Ένα αεροδρόμιο πρέπει να είναι έτοιμο να ανταποκριθεί σε οποιοδήποτε απρόβλεπτο σενάριο έκτακτης ανάγκης, εφαρμόζοντας με ευελιξία τις διαδικασίες που καθορίζονται από τις αεροπορικές αρχές, επιδιώκοντας σε κάθε περίπτωση, μια επιτυχή προσαρμογή στο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών. [6, 18]

Η διαχείριση κρίσεων εξαρτάται από το επίπεδο ετοιμότητας των ανταποκριτών και επηρεάζεται από τις γνώσεις και τις δεξιότητες που έχουν αποκτηθεί μέσω της εκπαίδευσης. Η σχετική αυτή εκπαίδευση, πέραν των γνώσεων που προσφέρει, συμβάλλει στην καλύτερη αντίληψη των κινδύνων και προάγει το αίσθημα ατομικής ευθύνης στην αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων.

Συμπεράσματα – Προτάσεις

Η θεματολογία αυτής της εργασίας σχετίζεται με τον κλάδο της Ιατρικής Καταστροφών (Disaster Medicine), ο οποίος εξελίσσεται ολοένα και περισσότερο με πολύ πλούσια και διαρκώς αναθεωρούμενη διεθνή βιβλιογραφία. Προσφέροντας νέα δεδομένα στην ελληνική βιβλιογραφία όσον αφορά την ολιστική προσέγγιση στην ετοιμότητα των αεροδρομίων, η παρούσα μελέτη συμβάλει στην αποτύπωση χαρακτηριστικών ετοιμότητας σε ελληνικά αεροδρόμια και μπορεί να γίνει το έναυσμα για περαιτέρω έρευνα επί του θέματος. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, η πλειοψηφία (79,5%) γνωρίζει τις ενέργειες που πρέπει να ακολουθήσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το 84,7% των απαντήσεων έδειξε ότι οι εργαζόμενοι γνωρίζουν σε ποιον πρέπει να απευθυνθούν, εξασφαλίζοντας ένα καλό ξεκίνημα στην επικοινωνία, η οποία αποτελεί θεμελιώδη παράγοντα στην καλή διαχείριση έκτακτων καταστάσεων. [26]

Συστήνεται αλλαγή στις στρατηγικές επικοινωνίας των εργοδοτών προς τους υπαλλήλους τους, καθώς φαίνεται από τα ευρήματα ότι η εκπαίδευση και η ενημέρωση για το βασικό σχέδιο του αεροδρομίου είναι ελλιπής. Η διάθεση ελάχιστων πόρων στην ταχεία εκπαίδευση των υπαλλήλων ως προς της επικοινωνίες και το Σχέδιο Έκτακτων Αναγκών του Αερολιμένα, οργανωμένη σε ημερίδες, ακόμα και κατά την πρόσληψη των υπαλλήλων, μπορεί να θέσει τη βάση μίας αποδοτικότερης λειτουργίας των αεροδρομίων, προσφέροντας μεγάλα οφέλη στους εργαζόμενους αλλά και στις εταιρείες.

Σημασία στην εκπαιδευτική διαδικασία έχει η διάθεση των εργαζόμενων να εκπαιδεύονται και να ενημερώνονται για τις διαδικασίες που αφορούν την ετοιμότητα και την διαχείριση κρίσεων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την εξής μαρτυρία:

*“Η ιδιωτική Ασφάλεια αερολιμένα έχει αντιμετωπίσει διάφορες περιπτώσεις από έκνομες ενέργειες έως και τρομοκρατικές(κάποιες ήταν φάρσα) και πάντα ήταν αποτελεσματικές, με την βοήθεια τις ΕΛ.ΑΣ, Πυροσβεστικής ΕΚΑΒ και φυσικά τους υπαλλήλους αερολιμένα. **Η συνεχής εκπαίδευση σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο πάντα θα μας εξελίσει προς το καλύτερο.**”*

Αθήνα, 20/3/20

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. European Commission | EUROPE 2020.pdf [Internet]. EC. [cited 2020 Feb 18]. Available from: <https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20-%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf>
2. Landry J, Fleet D. Lessons learned from airport safety management systems pilot studies. Washington, D.C.: Transportation Research Board - Federal Aviation Administration; 2012.
3. Άρθρο 01 – Έννοιες – Ορισμοί | Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη [Internet]. Opengov.gr. 2020 [cited 18 May 2020]. Available from: <http://www.opengov.gr/yptp/?p=2562>
4. Hogan D, Burstein J. Disaster medicine. 2nd Edition, Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins; 2007.
5. Alexander, D. (2015). Disaster and Emergency Planning for Preparedness, Response, and Recovery. Oxford Research Encyclopedia of Natural Hazard Science. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199389407.013.12>
6. FAA | Airport Emergency Plan [Internet]. FAA. [cited 2018 Feb 14]. Available from https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.list?omni=ACs&q=emergency+plan&display=current&parentTopicID=0&documentNumber=150%2F5200-31C.
7. Ciottone's Disaster Medicine E-Book [Internet]. Google Books. 2020 [cited 18 May 2020]. Available from: <https://books.google.gr/books?id=6r6iCgAAQBAJ&lpg=PA205&ots=4BW7-fgCR3&dq=R%3DHxV&pg=PA203#v=onepage&q=R=HxV&f=false>
8. WHO | IHR (2005).pdf [Internet]. WHO. [cited 2018 Apr 18]. Available from: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/246107/9789241580496-eng.pdf;jsessionid=B75BFF96BBDA4C28B41825CB46BDAD9C?sequence=1>
9. Price J, Forest J. Practical Airport Operations, Safety and Emergency Management: Protocols for Today and the Future. 1st Edition. Elsevier Inc.; 2016.
10. WHO | 2019 Novel Coronavirus (019- nCoV): Strategic preparedness and response plan.pdf [Internet]. WHO. [cited 2020 Apr 14]. Available from: <https://www.who.int/publications-detail/strategic-preparedness-and-response-plan-for-the-new-coronavirus>

11. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας | Αερολιμένες - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" (ΔΑΑ) [Internet]. ΥΠΑ. [cited 10 May 2020]. Available from: <http://www.ypa.gr/our-airports/aia>
12. ICAO | Global Covid- 19 Airport Status [Internet]. ICAO. [cited 2020 May 10]. Available from: <https://www.icao.int/safety/Pages/COVID-19-Airport-Status.aspx> 12
13. Fraport Greece | Traffic Figures [Internet]. FRAPORT GR [cited 13 May 2020]. Available from: <https://www.fraport-greece.com/eng/our-expertise-and-services/aviation/traffic-figures>
14. Ashford N, Mumayiz S, Wright P. Airport engineering. 4th Edition. Hoboken, N.J.: Wiley; 2013.
15. Walls L, Revie M, Bedford T. Risk, Reliability and Safety: Innovating Theory and Practice. London: CRC Press Taylor & Francis Group; 2017.
16. AIA | Full Scale Emergency Exercise [Internet]. AIA. [cited 2018 Apr 16]. Available from: <https://www.aia.gr/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/full-scale-emergency-exercise>
17. CDC | Preventing Spread of Disease [Internet]. CDC. [cited 2018 Feb 20]. Available from: <https://www.cdc.gov/quarantine/air/managing-sick-travelers/commercial-aircraft/infection-control-cabin-crew.html>
18. Hall-Lipsy L. Airport Public Health Preparedness and Response: Legal Rights, Powers, and Duties. 2018;. <https://doi.org/10.17226/25227>
19. St. John, R., King, A., de Jong, D., Bodie-Collins, M., Squires, S. and Tam, T., 2005. Border Screening for SARS. Emerging Infectious Diseases, 11(1), pp.6-10. <https://doi.org/10.3201/eid1101.040835>
20. Elachola, H., Ebrahim, S. and Gozzer, E., 2020. COVID-19: Facemask use prevalence in international airports in Asia, Europe and the Americas, March 2020. Travel Medicine and Infectious Disease, p.101637. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2020.101637>
21. COVID-19 Aviation Health Safety Protocol | | EASA [Internet]. EASA. 2020 [cited 22 May 2020]. Available from: <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol>
22. Accident Archives | Bureau of Aircraft Accidents Archives [Internet]. Baaa-acro.com. 2020 [cited 14 May 2020]. Available from: <http://www.baaa-acro.com/crash-archives>

23. National Geographic | Air Crash Investigation [Internet]. NATIONAL GEOGRAPHIC. [cited 2018 Apr 18]. Available from: <http://www.nationalgeographic.com.au/tv/air-crash-investigation/videos.aspx>
24. BBC | Aviation & Disasters [Internet]. BBC. [cited 2018 Apr 16]. Available from: https://www.bbc.co.uk/search?q=aviation+disasters&sa_f=search-product&scope=
25. ACI | Airports Council International [Internet]. Aci.aero. 2020 [cited 07 June 2020]. Available from: <https://aci.aero/Media/11fddea6-bc40-408e-8b16-5d8971460858/sBXY6w/About%20ACI/Priorities/Health/ACI-Business-Continuity-Best-Practices-WFSSC-v1.pdf>
26. Hsu E, Thomas T, Bass E, Whyne D, Kelen G, Green G. Healthcare worker competencies for disaster training. *BMC Medical Education*. 2006;6(1). <https://doi.org/10.1186/1472-6920-6-19>
27. Farra S, Miller E, Timm N, Schafer J. Improved Training for Disasters Using 3-D Virtual Reality Simulation. *Western Journal of Nursing Research*. 2013;35(5):655-671. DOI:10.1177/0193945912471735
28. Renschler L, Terrigino E, Azim S, Snider E, Rhodes D, Cox C. Employee Perceptions of Their Organization's Level of Emergency Preparedness Following a Brief Workplace Emergency Planning Educational Presentation. *Safety and Health at Work*. 2016;7(2):166-170. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2015.10.001>
29. Chang M, Gent L, Sweet M, Potts J, Ahtone J, Idris A., 2017 A novel educational outreach approach to teach Hands-Only Cardiopulmonary Resuscitation to the public. *Resuscitation*. 2017;116:22-26. <https://doi.org/10.1016/j.resuscitation.2017.04.028>
30. Masterson S, McNally B, Cullinan J, Vellano K, Escutnaire J, Fitzpatrick D et al., 2018 Out-of-hospital cardiac arrest survival in international airports. *Resuscitation*. 2018;127:58-62. <https://doi.org/10.1016/j.resuscitation.2018.03.024>
31. e-νομοθεσία.gr | Τράπεζα Πληροφοριών Νομοθεσίας [Internet]. e-nomothesia.gr 2020 [cited 7 June 2020]. Available from: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aerodromia-aeroporia/apophase-upa-d3-g-5650-1948-2017.html?q=%CE%B1%CF%80%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%B4%CF%89%CF%84%CE%B5%CF%82>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. α)

Οι Πίνακες στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. α) από τα αρχεία της διαχειρίστριας εταιρείας 14 ελληνικών αεροδρομίων “Fraport Greece” απεικονίζουν τον αριθμό των επιβατών που διέρχονται από μεγάλα διεθνή αεροδρόμια ανά χώρα κατά τη διάρκεια ενός μήνα.

International Traffic Report



International Traffic Report



International Traffic Report



Fraport Greece

Reporting Period: October 2019

Country	Aircraft		Passengers		Transit
	Arr - Dep	Arriving	Departing	Transit	
Germany	3.563	220.320	297.659	4.240	
Great Britain	3.034	203.739	274.985	121	
Netherlands	683	36.984	57.221	5.837	
Israel	595	32.173	40.877	242	
Poland	546	24.295	48.360	-	
Italy	568	28.479	38.318	547	
Sweden	400	25.894	37.490	-	
Finland	373	26.547	36.557	-	
Denmark	439	25.395	36.656	1	
France	431	26.723	33.472	266	
Switzerland	448	22.073	32.581	194	
Russia	408	17.988	32.102	-	
Cyprus	344	24.288	25.004	3	
Austria	409	19.023	28.385	171	
Norway	266	13.240	27.496	-	
Belgium	251	13.640	19.450	3.528	
Czech Republic	190	3.916	12.841	182	
Turkey	158	6.538	8.392	31	
Hungary	59	3.276	4.810	-	
Ireland	51	3.434	4.206	-	
Lithuania	48	2.974	4.527	-	
Ukraine	67	2.961	4.406	-	
Serbia	95	2.592	4.160	-	
Spain	71	2.720	2.970	-	
Slovakia	43	1.597	2.991	-	
Romania	87	2.062	2.820	-	
Latvia	39	1.804	3.005	-	
Estonia	25	1.716	2.626	-	
Luxembourg	31	1.640	2.398	-	
Malta	28	1.583	1.661	-	
Georgia	18	1.546	1.432	-	
Qatar	34	1.468	1.365	-	
Other Countries	167	775	1.515	291	
Grand Total	13.969	803.452	1.132.746	16.654	

Source: F0 Traffic Data Management (preliminary data)
* Traffic statistics are provisional and subject to change.
MSP 8.50.4.10-11.2
Version: 01.00

Fraport Greece

Reporting Period: March 2020

Country	Aircraft		Passengers		Transit
	Arr - Dep	Arriving	Departing	Transit	
Germany	430	22.638	21.910	2	
Cyprus	142	6.818	7.682	-	
Great Britain	126	7.556	5.793	76	
Netherlands	44	2.731	2.240	-	
Austria	51	1.959	1.565	-	
Russia	47	1.423	1.500	-	
Turkey	51	1.494	1.330	7	
Belgium	31	1.406	1.233	2	
Sweden	22	1.067	1.049	-	
France	34	1.067	934	1	
Hungary	29	1.112	814	-	
Ukraine	16	857	900	-	
Malta	17	891	466	-	
Italy	58	610	526	-	
Georgia	10	568	555	-	
Poland	9	573	528	-	
Israel	24	488	562	1	
Denmark	20	575	474	-	
Other Countries	153	2.373	1.736	12	
Grand Total	1.314	56.006	51.797	101	

Source: F0 Traffic Data Management (preliminary data)
* Traffic statistics are provisional and subject to change.
MSP 8.50.4.10-11.2
Version: 01.00

Fraport Greece

Reporting Period: April 2020

Country	Aircraft		Passengers		Transit
	Arr - Dep	Arriving	Departing	Transit	
Other Countries	86	30	246	306	
Grand Total	86	30	246	306	

Source: F0 Traffic Data Management (preliminary data)
* Traffic statistics are provisional and subject to change.
MSP 8.50.4.10-11.2
Version: 01.00

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. β)

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. β) αναφέρονται οι αριθμοί επιβατών που περνούν από διάφορα αεροδρόμια της Ελλάδας σε διάρκεια ενός έτους συγκρίνοντας το έτος 2018 με το 2019 και το 2019 με το 2020.

Traffic Development Overview



FRAPORT GREECE - YTD OCTOBER 2019 vs 2018

Passengers	Domestic			International			Total			
	Airport	2019	2018	%Δ	2019	2018	%Δ	2019	2018	%Δ
Cluster A	AKTION	16.091	15.583	3,3%	608.816	567.021	7,4%	624.907	582.604	7,3%
	CHANIA	568.681	541.443	5,0%	2.297.084	2.350.824	-2,3%	2.865.765	2.892.267	-0,9%
	KERKIRA	297.882	294.910	1,0%	2.928.680	3.020.823	-3,1%	3.226.562	3.315.733	-2,7%
	KAVALA	57.079	62.388	-8,5%	254.967	331.462	-23,1%	312.046	393.850	-20,8%
	KEFALLINIA	93.441	90.819	2,9%	673.205	663.901	1,4%	766.646	754.720	1,6%
	THESSALONIKI	1.836.628	1.944.034	-5,5%	4.183.667	3.866.760	8,2%	6.020.295	5.810.794	3,6%
	ZAKINTHOS	88.032	86.052	2,3%	1.715.948	1.709.545	0,4%	1.803.980	1.795.597	0,5%
	TOTAL Cluster A	2.957.834	3.035.229	-2,5%	12.662.367	12.510.336	1,2%	15.620.201	15.545.565	0,5%
Cluster B	KOS	245.841	231.603	6,1%	2.389.264	2.392.822	-0,1%	2.635.105	2.624.425	0,4%
	MITILINI	306.567	288.507	6,3%	133.814	132.789	0,8%	440.381	421.296	4,5%
	MIKONOS	508.960	490.527	3,8%	995.218	886.409	12,3%	1.504.178	1.376.936	9,2%
	RODOS	690.396	716.549	-3,6%	4.725.159	4.725.513	0,0%	5.415.555	5.442.062	-0,5%
	SAMOS	156.011	147.814	5,5%	298.503	290.128	2,9%	454.514	437.942	3,8%
	SANTORINI	1.144.769	1.091.686	4,9%	1.069.729	1.065.158	0,4%	2.214.498	2.156.844	2,7%
	SKIATHOS	53.102	45.916	15,7%	390.684	389.678	0,3%	443.786	435.594	1,9%
	TOTAL Cluster B	3.105.646	3.012.602	3,1%	10.802.371	9.882.497	1,2%	13.108.017	12.895.999	1,7%
TOTAL Clusters A+B	6.063.480	6.047.831	0,3%	22.664.738	22.392.833	1,2%	28.728.218	28.440.664	1,0%	

Source:
FG Traffic Data Management (preliminary data)
October 2019 traffic statistics are provisional and subject to change.

MSF 8.50.4.10-11.1
Version: 01.00

Page 1/2

Traffic Development Overview



FRAPORT GREECE - YTD APRIL 2020 vs 2019

Passengers	Domestic			International			Total			
	Airport	2020	2019	%Δ	2020	2019	%Δ	2020	2019	%Δ
Cluster A	AKTION	723	1.343	-46,2%	16	7.996	-99,8%	739	9.339	-92,1%
	CHANIA	114.163	193.666	-41,1%	6.378	128.822	-95,0%	120.541	322.488	-62,6%
	KERKIRA	52.590	88.291	-40,4%	390	107.093	-99,6%	52.980	195.384	-72,9%
	KAVALA	11.612	22.396	-48,2%	18	3.333	-99,5%	11.630	25.729	-54,8%
	KEFALLINIA	8.443	13.544	-37,7%	8	13.455	-99,9%	8.451	26.999	-68,7%
	THESSALONIKI	370.455	699.881	-47,1%	580.334	1.017.761	-43,0%	950.789	1.717.642	-44,6%
	ZAKINTHOS	6.934	13.876	-50,0%	1	14.928	-100,0%	6.935	28.804	-75,9%
	TOTAL Cluster A	584.920	1.032.997	-45,3%	587.145	1.293.388	-54,6%	1.152.065	2.326.385	-50,5%
Cluster B	KOS	45.184	74.516	-39,4%	69	47.494	-99,9%	45.253	122.010	-62,9%
	MITILINI	65.676	99.477	-34,0%	273	1.792	-84,8%	65.949	101.269	-34,9%
	MIKONOS	19.374	52.994	-63,4%	38	32.025	-99,9%	19.412	85.019	-77,2%
	RODOS	128.804	214.638	-40,0%	263	166.157	-99,8%	129.067	380.795	-66,1%
	SAMOS	32.015	47.153	-32,1%	0	3.701	-100,0%	32.015	50.854	-37,0%
	SANTORINI	76.055	231.448	-67,1%	314	51.937	-99,4%	76.369	283.385	-73,1%
	SKIATHOS	2.927	5.000	-41,5%	13	627	-97,9%	2.940	5.627	-47,8%
	TOTAL Cluster B	370.035	725.226	-49,0%	970	303.733	-99,7%	371.005	1.028.959	-63,9%
TOTAL Clusters A+B	934.955	1.758.223	-46,8%	588.115	1.597.121	-63,2%	1.523.070	3.355.344	-54,6%	

Source:
FG Traffic Data Management (preliminary data)
2020 traffic statistics are provisional and subject to change.

MSF 8.50.4.10-11.1
Version: 01.00

Page 1/2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. γ)

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. γ) διαφαίνεται η επιβατική κίνηση κατά τον μήνα Απρίλιο του 2020 και συγκρίνεται με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους.

Traffic Development Overview



FRAPORT GREECE - APRIL 2020

	Passengers	Domestic			International			Total		
	Airport	2020	2019	%Δ	2020	2019	%Δ	2020	2019	%Δ
Cluster A	AKTION	79	438	-82,0%	0	7.643	-100,0%	79	8.081	-99,0%
	CHANIA	818	49.801	-98,4%	6	119.460	-100,0%	824	169.261	-99,5%
	KERKIRA	664	24.627	-97,3%	3	106.055	-100,0%	667	130.682	-99,5%
	KAVALA	226	5.376	-95,8%	1	1.650	-99,9%	227	7.026	-96,8%
	KEFALLINIA	179	3.771	-95,3%	0	13.449	-100,0%	179	17.220	-99,0%
	THESSALONIKI	2.573	167.508	-98,5%	546	355.991	-99,8%	3.119	523.499	-99,4%
	ZAKINTHOS	110	5.331	-97,9%	0	14.714	-100,0%	110	20.045	-99,5%
	TOTAL Cluster A	4.649	256.852	-98,2%	556	618.962	-99,9%	5.205	875.814	-99,4%
Cluster B	KOS	693	20.300	-96,6%	25	47.285	-99,9%	718	67.585	-98,9%
	MITILINI	1.197	26.829	-95,5%	0	1.746	-100,0%	1.197	28.575	-95,8%
	MIKONOS	228	28.465	-99,2%	0	31.940	-100,0%	228	60.405	-99,6%
	RODOS	1.559	63.375	-97,5%	1	165.904	-100,0%	1.560	229.279	-99,3%
	SAMOS	569	13.650	-95,8%	0	3.683	-100,0%	569	17.333	-96,7%
	SANTORINI	540	103.891	-99,5%	0	50.278	-100,0%	540	154.169	-99,6%
	SKIATHOS	47	2.073	-97,7%	0	627	-100,0%	47	2.700	-98,3%
	TOTAL Cluster B	4.833	258.583	-98,1%	26	301.463	-100,0%	4.859	560.046	-99,1%
TOTAL Clusters A+B	9.482	515.435	-98,2%	582	920.425	-99,9%	10.064	1.435.860	-99,3%	

Source:
FG Traffic Data Management (preliminary data)
2020 traffic statistics are provisional and subject to change.

MSF 8.50.4.10-11.1
Version: 01.00

Page 1/2

[13]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ., ο Πίνακας του πρωτοκόλλου του EASA και ECDC συγκεντρώνει τα μέτρα που συστήνονται κατά την επαναφορά των πτήσεων την περίοδο της πανδημίας του Covid-19.



COVID-19 Aviation Health Safety Protocol
Guidance for the management of airline passengers in relation to the COVID-19 pandemic
Issue no: 1.1 Issue date: 21/05/2020

5 Summary

Matrix of measures per stakeholder

Measure	Airport operators	Aeroplane operators	Airport staff	Service providers	Crew members	Passengers
Physical distancing	Wherever possible	Wherever possible	Wherever possible	Wherever possible	Wherever possible	Wherever possible
Hand hygiene, respiratory etiquette	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Face masks	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes ²³	Yes
Health safety promotion material	Yes, in coordination, see annex 3		Yes, should adhere to the recommendations and disseminate the materials/information where required under their tasks	Yes, should adhere to the recommendations and disseminate the materials/information where required under their tasks	Yes, should adhere to the recommendations and disseminate the materials/information where required under their tasks	Yes – should read and adhere to the recommendations
Cleaning and Disinfection	Yes, see point 3.3	Yes ²⁴	N/A	Yes	N/A	N/A
Health statement	Yes, in electronic format. Coordinate the format and assessment.		N/A	N/A	N/A	Yes – should complete the provided statement before the flight
Thermal screening	Yes, where required by national authorities	N/A	Possible, if airport operator did not implement a crew health monitoring programme	Possible, if the employer did not implement a crew health monitoring programme	Possible, if A/C operator did not implement a crew health monitoring programme	Yes, may be subjected where required by the airport in coordination with national authorities
Passenger assessment booths	Yes	N/A	N/A	N/A	N/A	Yes, doubtful cases should be further assessed.

²³ Face masks should not be worn by the flight crew on the flight deck after boarding, while operating due to safety reasons

²⁴ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/interim-guidance-aircraft-cleaning-and-disinfection>



COVID-19 Aviation Health Safety Protocol
Guidance for the management of airline passengers in relation to the COVID-19 pandemic
Issue no: 1.1 Issue date: 21/05/2020

Reduced crew – passenger interaction	N/A	Yes. Essential services only. Avoid lavatory queuing. Designate crew lavatory	N/A	N/A	Yes	Yes – should adhere to the recommendations
Special disembarking procedure	Yes, in coordination with the local public health authorities.	Yes, where applicable enforce the instructions received from the public health authorities	Yes, where applicable enforce the instructions received from the public health authorities	Yes, enforce the instructions received from the public health authorities	Yes, follow the instructions of the crew and ground personnel	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με τίτλο: «*Ετοιμότητα αεροδρομίου σε κρίσεις*»

1) Ηλικία

κάτω των 25

25 - 30

31-45

άνω των 46

Άλλο:

2) Φύλο

Αντρας

Γυναίκα

Άλλο:

3) Μορφωτικό Επίπεδο

Απόφοιτος Δημοτικού

Απόφοιτος Γυμνασίου

Απόφοιτος Λυκείου

Πτυχιούχος ΑΕΙ/ΤΕΙ

Κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος

Κάτοχος Διδακτορικού Διπλώματος

Άλλο:

4) Είστε μόνιμος υπάλληλος αεροδρομίου ή εποχικός;

Μόνιμος

Εποχικός

Άλλο:

5) Βρίσκεστε σταθερά σε ένα πόστο εργασίας και αεροδρόμιο;

Είμαι σταθερά στο ίδιο πόστο εργασίας στο ίδιο αεροδρόμιο

Είμαι σταθερά στο ίδιο πόστο εργασίας αλλά όχι πάντα στο ίδιο αεροδρόμιο

Δεν είμαι σταθερά σε ένα πόστο εργασίας, παραμένω όμως στο ίδιο αεροδρόμιο

Δεν είμαι σταθερά σε ένα πόστο εργασίας, ούτε πάντα στο ίδιο αεροδρόμιο

Άλλο:

6) Χρόνια προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο

λιγότερο από 1 έτος

1-2 έτη

3-5 έτη

περισσότερα από 5 έτη

Άλλο:

7) Σε ποιο τμήμα του αεροδρομίου εργάζεσθε; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Διαχείριση επιβατών (Passenger Handling Services)

Διαχείριση αεροσκαφών (Ramp Handling Services)

Τμήμα απολεσθέντων (Lost & Found)

Τμήμα Προετοιμασίας των πτήσεων και της φόρτωσης (Operations/Load Control)

Τμήμα εμπορευματικών φορτίων και αλληλογραφίας (Cargo & Mail Services)

Καθαριότητα αεροσκαφών και χώρων του αεροδρομίου

Επίβλεψη και Διοίκηση (Supervision/ Administration)

Πυροσβεστικό Σώμα

EKAB

Άλλο:

8) Σε ποιον σταθμό εργάζεσθε;

ATH

SKG

HER

RHO

JSI

JMK

JTR

CHQ

KGS

CFU

Άλλο:

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΕ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ, ΚΡΙΣΕΙΣ Ή ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ

Παρακαλώ απαντήστε αναφορικά με την εργασία σας σε αεροδρόμιο

9) Γνωρίζετε τις ενέργειες που πρέπει να κάνετε σε περίπτωση σεισμού, πυρκαγιάς, λοιπών καταστροφών;

Ναι

Όχι

Άλλο:

10) Γνωρίζετε ποιο αρμόδιο πρόσωπο ή φορέα πρέπει να καλέσετε σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης;

Ναι

Όχι

Άλλο:

11) Ποια σχέδια έκτακτων αναγκών υπάρχουν στο αεροδρόμιο που εργάζεστε; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Σχέδιο "ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ"

Σχέδιο Πυρασφάλειας Αερολιμένα

Σχέδιο Εκκένωσης Κτιρίου

Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα

Όλα τα παραπάνω

Κανένα

Άλλο:

12) Γνωρίζετε ποια είναι η διαδικασία της Καρδιοπνευμονικής Αναζωογόνησης (ΚΑΡΠΑ);

Ναι

Όχι

Άλλο:

13) Γνωρίζετε το σχέδιο εκκένωσης;

Ναι

Όχι

Άλλο:

14) Γνωρίζετε τις εξόδους κινδύνου για τους υπαλλήλους και για το επιβατικό κοινό;

Ναι, γνωρίζω όλες τις εξόδους κινδύνου

Γνωρίζω μόνο τις εξόδους κινδύνου για το προσωπικό

Γνωρίζω μόνο τις εξόδους κινδύνου για το επιβατικό κοινό

Όχι δεν γνωρίζω που βρίσκονται οι έξοδοι κινδύνου

Άλλο:

15) Γνωρίζετε τις ενέργειες που πρέπει να κάνετε σε περίπτωση επιδημίας;

Ναι

Όχι

Άλλο:

16) Σε περίπτωση επιδημίας, τι από τα παρακάτω διενεργείτε πρώτο;

Συμμόρφωση με τις οδηγίες των αρμόδιων φορέων (ΕΟΔΥ- Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας, ECDC- Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νοσημάτων)

Επικοινωνία με τις αεροπορικές εταιρίες για λήψη αποφάσεων

Έλεγχος των σημείων εισόδου/ εξόδου για τον περιορισμό μετάδοσης του νοσήματος

Ενεργοποίηση του Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών του Αερολιμένα

Άμεση απομόνωση των επιβατών/ εργαζομένων με υποψία νόσου

Δεν γνωρίζω

Άλλο:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ, ΚΡΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

Παρακαλώ απαντήστε αναφορικά με την εργασία σας στο αεροδρόμιο

17) Έχετε συμμετάσχει σε εκπαίδευση σχετική με την διαχείριση κρίσεων; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Πρόγραμμα κατάρτισης

Άσκηση προσομοίωσης

Ενημέρωση σχετικά με το Σχέδιο του αεροδρομίου

Πρόγραμμα Πρώτων Βοηθειών

Σε όλα τα παραπάνω

Όχι, σε κανένα

Άλλο:

18) Πόσο συχνά εκπαιδεύεστε σε θέματα που αφορούν την ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες;

Μία φορά τον χρόνο

περισσότερο από 1 φορά το χρόνο

λιγότερο από 1 φορά τον χρόνο

Μία φορά κατά την πρόσληψη

Δεν έχω εκπαιδευτεί ποτέ

Άλλο:

19) Πόσο συχνά συμμετέχετε σε άσκηση προσομοίωσης

Κάθε 6 μήνες

Κάθε χρόνο

Κάθε δύο χρόνια

Δεν έχω συμμετάσχει ποτέ

Άλλο:

20) Σας ενδιαφέρει η συμμετοχή σε ασκήσεις προσομοίωσης;

Ελάχιστα 1

2

3

4

Πάρα πολύ 5

21) Σε ποια εκπαιδευτική διαδικασία για την αντιμετώπιση κρίσεων έχετε συμμετάσχει; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Διάλεξη με χρήση power point

Μελέτη Ενημερωτικών Εγχειριδίων

Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές

Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ

Άσκηση Προσομοίωσης

Παρακολούθηση Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός του

Όλα τα παραπάνω

Δεν έχω εκπαιδευτεί σχετικά

Άλλο:

22) Ποια μέθοδο εκπαίδευσης στην αντιμετώπιση κρίσεων θεωρείτε καλύτερη; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Διαλέξεις με χρήση power point

Ενημερωτικά Εγχειρίδια

Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές

Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ

Ασκήσεις Προσομοίωσης με διάφορα σενάρια

Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός

Άλλο:

23) Έχετε λάβει σχετική εκπαίδευση από άλλον φορέα εκτός αεροδρομίου;

Ναι

Όχι

Άλλο:

ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ

24) Υπάρχει κάποια ιδιαιτερότητα στο αεροδρόμιο που εργάζεσθε, η οποία θα επηρέαζε θετικά ή αρνητικά την αντιμετώπιση κάποιας καταστροφής ή κρίσης γενικότερα;

Ναι

Όχι

Άλλο:

25) Ποια είναι κατά τη γνώμη σας η μεγαλύτερη αδυναμία του αεροδρομίου που εργάζεσθε; (Συμπληρώστε 1 ή περισσότερα)

Παλιές ή ανεπαρκείς κτιριακές δομές

Έλλειψη προσωπικού αναλογικά με το φόρτο εργασίας

Ανεπάρκεια εξοπλισμού ασφάλειας (π.χ. πυρασφάλεια)

Έλλειψη εξοπλισμού πρώτων βοηθειών (π.χ. AED)

Ακατάλληλη εκπαίδευση των υπαλλήλων σχετικά με την αντιμετώπιση κρίσεων

Έλλειψη μέτρων για την πρόληψη ή τον μετριασμό πιθανών κινδύνων

Προβληματική επικοινωνία μεταξύ των υπαλλήλων

Άλλο:

26) Ποιος τύπος καταστροφής θα προκαλούσε τα περισσότερα προβλήματα στο αεροδρόμιο που εργάζεσθε;

Σεισμός

Επιδημία

Καιρικά Φαινόμενα

Πυρκαγιά

Τρομοκρατική Ενέργεια

Άλλο:

27) Έχετε κάποια παρελθοντική εμπειρία στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης στον χώρο εργασίας σας;

Ναι

Όχι

Άλλο:

28) Έχετε αντιμετωπίσει ποτέ κάποια κρίση την οποία θέλετε να περιγράψετε;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Συνοδευτική Επιστολή του ερωτηματολογίου

Κατά την προσπάθεια συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Διεθνής Ιατρική και Διαχείριση Κρίσεων Υγείας» της Ιατρικής Σχολής Αθηνών, δημιουργήθηκε το παρακάτω ερωτηματολόγιο και είναι διαθέσιμο προς διανομή στους εργαζόμενους στα ελληνικά αεροδρόμια.

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScFzEW3bQ_0XcIC-1bLZRCZ6WhxFxVxMcr5BkibLZwURFJDQ/viewform?usp=sf_link

Το παρόν ερωτηματολόγιο συντάχθηκε στο πλαίσιο διπλωματικής εργασίας , με τίτλο "Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες – Εργαλεία εκπαίδευσης εργαζομένων στα Ελληνικά Αεροδρόμια".

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η διερεύνηση του βαθμού ετοιμότητας των υπαλλήλων στα ελληνικά αεροδρόμια αναφορικά με ζητήματα αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και άλλων κρίσεων όπως επιδημιών. Επιπλέον, αποτυπώνεται η εκπαίδευση και κατάρτιση στα σχετικά ζητήματα, μέσα στα πλαίσια της εργασίας στο αεροδρόμιο.

Το ερωτηματολόγιο είναι σύντομο και η συμπλήρωσή του απαιτεί περίπου 4'. Οι περισσότερες ερωτήσεις συμπληρώνονται με την επιλογή έτοιμων απαντήσεων. Η συμμετοχή των συμμετεχόντων στην παρούσα μελέτη είναι εθελοντική. Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της παρούσας διπλωματικής εργασίας χωρίς καμία αναφορά σε προσωπικά ή άλλα ευαίσθητα δεδομένα. Η συμπλήρωση και αποστολή του ερωτηματολογίου θεωρείται αυτόματα συναίνεση για την συμμετοχής στην έρευνα.

Στοιχεία Επικοινωνίας:

Τηλέφωνο και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Πίνακας II. Παρουσίαση και βαθμολογία των απαντήσεων του ερωτηματολογίου με τίτλο «**Ετοιμότητα αεροδρομίου σε κρίσεις**»

ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ	ΠΕΡΙΦΡΑΦΗ
1) Ηλικία	Αριθμός ετών
2) Φύλο	Άνδρες και γυναίκες, άλλο
3) Μορφωτικό Επίπεδο	Δημοτικό, Γυμνάσιο, Γενικό Λύκειο, ΤΕΕ/ΕΠΑΛ, ΙΕΚ/Λοιπές Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης, ΑΤΕΙ/ΤΕΙ,ΑΕΙ, Μεταπτυχιακό/Διδακτορικό, άλλο
4) Εποχικότητα	Μόνιμοι και Εποχικοί, άλλο
5) Σταθερότητα πόστου εργασίας και αεροδρομίου	Σταθερά στο ίδιο πόστο εργασίας στο ίδιο αεροδρόμιο, Σταθερά στο ίδιο πόστο εργασίας αλλά όχι πάντα στο ίδιο αεροδρόμιο, Αλλαγή σε πόστα εργασίας αλλά στο ίδιο αεροδρόμιο, Αλλαγή σε πόστα εργασίας και αεροδρόμια, άλλο
6) Χρόνια προϋπηρεσίας στο ίδιο αεροδρόμιο	λιγότερο από 1 έτος, 1-2 έτη, 3-5 έτη, περισσότερα από 5 έτη, άλλο
7) Τμήμα αεροδρομίου (1 ή περισσότερα)	Διαχείριση επιβατών (Passenger Handling Services), Διαχείριση αεροσκαφών (Ramp Handling Servises), Τμήμα απολεσθέντων (Lost & Found), Τμήμα Προετοιμασίας των πτήσεων και της φόρτωσης (Operations/Load Control), Τμήμα εμπορευματικών φορτίων και αλληλογραφίας (Cargo & Mail Services), Καθαριότητα αεροσκαφών και χώρων του αεροδρομίου, Επίβλεψη και Διοίκηση (Supervision/ Administration), Πυροσβεστικό Σώμα Αεροδρομίου, ΕΚΑΒ Αεροδρομίου, άλλο
8) Σταθμός εργασίας	Αθήνα (ATH), Σαντορίνη (JTR), Θεσσαλονίκη (SKG), Ηράκλειο (HER), Κως (KGS), Ρόδος (RHO), Χανιά (CHQ), Άκτιο (PVK), Κεφαλονιά (EFL), άλλο

ΒΑΘΜΟΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΕ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ, ΚΡΙΣΕΙΣ Ή ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ

9) Γνώση ενέργειων σε περίπτωση σεισμού, πυρκαγιάς, λοιπών καταστροφών	Ναι = 1, Όχι = 0, Άλλο = 0
10) Γνώση αρμόδιου προσώπου ή φορέα που πρέπει να κληθεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης	Ναι = 1, Όχι = 0, Άλλο = 0
11) Σχέδια έκτακτων αναγκών αεροδρομίου (Ερώτημα με επιλογή μίας ή πολλαπλών απαντήσεων, μέγιστος βαθμός το 3)	Σχέδιο "ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ" = 0, Σχέδιο Πυρασφάλειας Αερολιμένα = 1, Σχέδιο Εκκένωσης Κτιρίου = 1, Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα = 1, Όλα τα παραπάνω = 0, Κανένα = 0, Άλλο = 0
12) Γνώση Καρδιοπνευμονικής Αναζωογόνησης (ΚΑΡΠΑ)	Ναι = 1, Όχι = 0, Άλλο = 0
13) Γνώση του σχεδίου εκκένωσης	Ναι = 1, Όχι = 0, Άλλο = 0
14) Γνώση των εξόδων κινδύνου για τους υπαλλήλους και για το επιβατικό κοινό	Γνώση όλων των εξόδων κινδύνου = 1, Γνώση των εξόδων κινδύνου μόνο για το προσωπικό = 0, Γνώση των εξόδων κινδύνου μόνο για το επιβατικό κοινό = 0, Καμία γνώση για το που βρίσκονται οι εξοδοί κινδύνου = 0, Άλλο = 0
15) Γνώση των ενεργειών σε περίπτωση επιδημίας	Ναι = 1, Όχι = 0, Άλλο = 0
16) Σε περίπτωση επιδημίας, τι διενεργείται πρώτο (Ερώτημα με 2 θετικές απαντήσεις, μέγιστος βαθμός το 1)	Συμμόρφωση με τις οδηγίες των αρμόδιων φορέων (ΕΟΔΥ- Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας, ECDC- Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νοσημάτων) = 1, Επικοινωνία με τις αεροπορικές εταιρίες για λήψη αποφάσεων = 0, Έλεγχος των σημείων εισόδου/ εξόδου για τον περιορισμό μετάδοσης του νοσήματος = 0, Ενεργοποίηση του Σχεδίου Έκτακτων Αναγκών του Αερολιμένα = 1, Άμεση απομόνωση των επιβατών/ εργαζομένων με υποψία νόσου = 0, Δεν γνωρίζω = 0 Άλλο = 0

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ, ΚΡΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

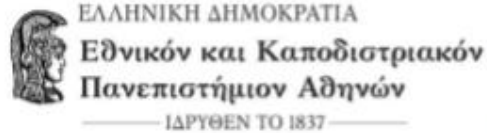
17) Συμμετοχή σε εκπαίδευση σχετική με την διαχείριση κρίσεων (Ερώτημα με επιλογή μίας ή πολλαπλών απαντήσεων, μέγιστος βαθμός το 4)	Πρόγραμμα κατάρτισης = 1, Άσκηση προσομοίωσης = 1, Ενημέρωση σχετικά με το Σχέδιο του αεροδρομίου = 1, Πρόγραμμα Πρώτων Βοηθειών = 1, Όλα τα παραπάνω = 4, Κανένα = 0, Άλλο = 1
18) Συχνότητα εκπαίδευσης σε θέματα που αφορούν την ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες	Μία φορά τον χρόνο = 1, Περισσότερο από 1 φορά το χρόνο = 2, Λιγότερο από 1 φορά τον χρόνο = 1, Μία φορά κατά την πρόσληψη = 1, Δεν έχω εκπαιδευτεί ποτέ = 0, Άλλο = 0
19) Συχνότητα συμμετοχής σε άσκηση προσομοίωσης	Κάθε 6 μήνες = 2, Κάθε χρόνο = 1, Κάθε δύο χρόνια = 1, Δεν έχω συμμετάσχει ποτέ = 0, Άλλο = 1
20) Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε ασκήσεις προσομοίωσης (μέγιστος βαθμός το 2)	Ελάχιστα (1) = 0, Λίγο (2) = 1, Μέτρια (3) = 1, Πολύ (4) = 1, Πάρα πολύ (5) = 2
21) Συμμετοχή σε εκπαιδευτική διαδικασία για την αντιμετώπιση κρίσεων (Ερώτημα με επιλογή μίας ή πολλαπλών απαντήσεων, μέγιστος βαθμός το 6)	Διάλεξη με χρήση power point = 1, Μελέτη Ενημερωτικών Εγχειριδίων = 1, Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές = 1, Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ = 1, Άσκηση Προσομοίωσης = 1, Παρακολούθηση Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός του = 1, Όλα τα παραπάνω = 6, Δεν έχω εκπαιδευτεί σχετικά = 0, Άλλο = 1
22) Ποια μέθοδο εκπαίδευσης στην αντιμετώπιση κρίσεων θεωρείται καλύτερη (1 ή περισσότερες)	Διαλέξεις με χρήση power point, Ενημερωτικά Εγχειρίδια, Διαδραστικές ασκήσεις με καθοδήγηση από εκπαιδευτές, Διαδραστικές ασκήσεις στον Η/Υ, Ασκήσεις Προσομοίωσης με διάφορα σενάρια, Βίντεο σχετικού υλικού και προφορικός σχολιασμός, Άλλο
23) Σχετική εκπαίδευση από άλλον φορέα εκτός αεροδρομίου	Ναι, Όχι, Άλλο

ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ

24) Ιδιαιτερότητα του αεροδρόμιο που θα επηρέαζε θετικά ή αρνητικά την αντιμετώπιση κάποιας καταστροφής ή κρίσης γενικότερα	Ναι, Όχι, Άλλο
25) Μεγαλύτερη αδυναμία του αεροδρομίου (1 ή περισσότερες)	Παλιές ή ανεπαρκείς κτιριακές δομές, Έλλειψη προσωπικού αναλογικά με το φόρτο εργασίας, Ανεπάρκεια εξοπλισμού ασφάλειας (π.χ. πυρασφάλεια), Έλλειψη εξοπλισμού πρώτων βοηθειών (π.χ. AED), Ακατάλληλη εκπαίδευση των υπαλλήλων σχετικά με την αντιμετώπιση κρίσεων, Έλλειψη μέτρων για την πρόληψη ή τον μετριασμό πιθανών κινδύνων, Προβληματική επικοινωνία μεταξύ των υπαλλήλων, Άλλο
26) Τύπος καταστροφής που θα προκαλούσε τα περισσότερα προβλήματα στο αεροδρόμιο	Σεισμός, Επιδημία, Καιρικά Φαινόμενα, Πυρκαγιά, Τρομοκρατική Ενέργεια, Άλλο
27) Παρελθοντική εμπειρία στην αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης στον χώρο εργασίας	Ναι, Όχι, Άλλο
28) Περιγραφή κάποιας κρίσης που έχει αντιμετωπιστεί	Ανοικτό κείμενο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Βεβαίωση εκπόνησης διπλωματικής



ΠΡΟΣ
Κάθε ενδιαφερόμενο

Αθήνα, 18 Νοεμβρίου 2019
Αρ. Πρωτ.: 2079/2019

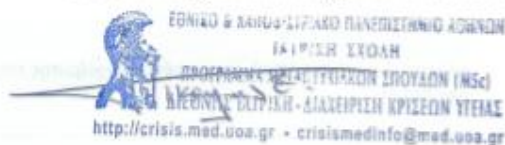
ΘΕΜΑ: Βεβαίωση σπουδών

Βεβαιώνεται ότι η κα ΒΑΞΑΛΗ – ΣΑΜΑΚΟΒΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ, μεταπτυχιακή φοιτήτρια του ΠΜΣ «Παγκόσμια Υγεία – Ιατρική των Καταστροφών» (τροποποίηση του τίτλου του ΠΜΣ «Διεθνής Ιατρική-Διαχείριση Κρίσεων Υγείας») της Ιατρικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, με αριθμό μητρώου 20170257, έχει εγγραφεί και παρακολουθεί το δεύτερο έτος σπουδών στον μεταπτυχιακό κύκλο κατά το ακαδημαϊκό έτος 2019-2020.

Στα πλαίσια του β' έτους σπουδών η κα Βαζάλη-Σαμακοβλή εκπονεί διπλωματική εργασία υπό τον τίτλο «Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες – Εργαλεία εκπαίδευσης εργαζομένων στα Ελληνικά Αεροδρόμια», σύμφωνα με ερευνητικό πρωτόκολλο που έχει καταθέσει και έχει εγκριθεί από την επιστημονική ομάδα του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών.

Η βεβαίωση αυτή χορηγείται για κάθε νόμιμη χρήση

Ο διευθυντής και επιστημονικά υπεύθυνος του ΠΜΣ



Εμμανουήλ Πικουλής, MD, PhD, D.M.C.C., FACS, FEBS
Καθηγητής Χειρουργικής
Διευθυντής Γ' Παν/κής Χειρουργικής Κλινικής
ΠΓΝ «Αττικών»
Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών
Professor of Surgery (Adj), USUHS
Bethesda, MD, USA
Διευθυντής και Επιστημονικά Υπεύθυνος του ΠΜΣ
«Παγκόσμια Υγεία – Ιατρική των Καταστροφών»

Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών
Μικράς Ασίας 75 TK 115 27 Αθήνα
Τηλ.: 210 7461451 & 5
E-Mail: crisismed@outlook.com <http://crisis.med.uoa.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Επιστολές για άδεια διανομής ερωτηματολογίων στο Πυροσβεστικό Σώμα του Αεροδρομίου Αθηνών.

Επιστολή α)



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΠΥΡ/ΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης
☒: Μουρούζη 4 - 106 74 Αθήνα
☎: 213-2157751-3 ☎: 210-7407953
e-mail: aps.diap.ed@psnet.gr

Αθήνα, 19 Δεκεμβρίου 2019

ΠΡΟΣ: Κα Βαξάλη-Σαμακοβλή
Δέσποινα

Αριθ. Πρωτ. 83971 Φ.403.1

ΘΕΜΑ: «Απάντηση σε αίτημα για χορήγηση άδειας διανομής ερωτηματολογίου στο πλαίσιο εκπόνησης διπλωματικής εργασίας».

ΣΧΕΤ: α.-Οι διατάξεις του Ν. 4249/2014 «Αναδιοργάνωση Πυροσβεστικού Σώματος, Ελληνικής Αστυνομίας και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, Υπηρεσιών Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και ρύθμιση λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και άλλες διατάξεις» (Α' 73).

- β.- Οι διατάξεις της υπ' αριθ. 17317 Φ.109.1/20-6-2006(Φ.Ε.Κ.738τΒ'/20-6-2006) Απόφασης Αρχηγού Πυροσβεστικού Σώματος «Μεταβίβαση του δικαιώματος να υπογράφουν με «Με εντολή Αρχηγού» στον Υπαρχηγό, στους Γενικούς Επιθεωρητές Υπηρεσιών, στον Προϊστάμενο Επιτελείου του Αρχηγείου, στους Προϊσταμένους Κλάδων του Αρχηγείου, στους Διευθυντές Διευθύνσεων αυτού και στους Διοικητές Υπηρεσιακών Μονάδων του Πυροσβεστικού Σώματος».
- γ.- Το από 10/12/2019 ηλεκτρονικό μήνυμα Κας Βαξάλη-Σαμακοβλή Δέσποινας με το συνημμένο ερωτηματολόγιο.

1. Σε απάντηση ανωτέρω (γ) σχετικού, σας γνωρίζουμε ότι δεν εγκρίνουμε το αίτημά σας αναφορικά με τη χορήγηση άδειας διανομής ερωτηματολογίου και συμπλήρωσής του από υπαλλήλους του Πυροσβεστικού Σώματος που υπηρετούν σε αεροδρόμια, στο πλαίσιο εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας σας υπό τον τίτλο "Βαθμός Ετοιμότητας Αεροδρομίων σε Έκτακτες Ανάγκες-Εργαλεία εκπαίδευσης εργαζομένων στα Ελληνικά Αεροδρόμια".

2. Το παρόν να αναρτηθεί σύμφωνα με την Εγκύκλιο 54/ΑΠΣ και να αποσταλεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην ενδιαφερόμενη.

MARIA ELENI
FOTOPOULOU

Ψηφιακά
υπογεγραμμένο από
MARIA ELENI
FOTOPOULOU
Ημερομηνία:
2019.12.19 08:00:28
GMT
Αιτία: ΑΚΡΙΒΕΣ
ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Τόπος: ΑΘΗΝΑ

Με εντολή Αρχηγού
Ο
Διευθυντής
Ανθρώπινων Πόρων
Αλέξιος Χ. Ράπανος
Αρχιπύραρχος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΠΥΡ/ΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης
✉: Μουρούζη 4 – 106 74 Αθήνα
☎: 213-2157751-3 📠: 210-7407953
e-mail: aps.diap.ed@psnet.gr

Αθήνα, 30 Ιανουαρίου 2020

ΠΡΟΣ: Κα Βαξάλη-Σαμακοβλή
Δέσποινα

Αριθ. Πρωτ. 6858 Φ.403.1

ΘΕΜΑ: «Απάντηση σε αίτημα για χορήγηση άδειας διανομής ερωτηματολογίου στο πλαίσιο εκπόνησης διπλωματικής εργασίας».

- ΣΧΕΤ:** α. Το από 10/12/2019 ηλεκτρονικό μήνυμα Κας Βαξάλη-Σαμακοβλή Δέσποινας με το συνημμένο ερωτηματολόγιο.
β. Το υπ' αριθ. 83971 Φ.403.1/19-12-2019 έγγραφο Δνσης Ανθρώπινων Πόρων /Τμήμα Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης.
γ. Το από 25/01/2020 ηλεκτρονικό μήνυμα Κας Βαξάλη-Σαμακοβλή Δέσποινας με το συνημμένο ερωτηματολόγιο.

1. Σε συνέχεια της μεταξύ μας αλληλογραφίας και καθότι επανέρχεται στο αρχικό σας αίτημα μετά την τελευταία μας απάντηση (β σχετικό) κρίνεται σκόπιμο να διευκρινίσουμε ότι καθότι δε λάβατε εξ αρχής έγκριση για διανομή ερωτηματολογίου σε πυροσβεστικό προσωπικό που υπηρετεί σε αεροδρόμια, δεν ευθυνόμαστε για τη διακοπή της διπλωματικής σας εργασίας, όπως επικαλείστε.
2. Επιπλέον των ανωτέρω, σας γνωρίζουμε ότι μέρος των ερωτήσεών σας αφορούσε σε προσωπικές κρίσεις υπαλλήλων μας που εργάζονται σε περιβάλλον για το οποίο υφίσταται σύμβαση με ιδιωτική εταιρεία και από την οποία προβλέπονται συγκεκριμένες δεσμεύσεις, μη δημοσιεύσιμες.
3. Το παρόν να αναρτηθεί σύμφωνα με την Εγκύκλιο 54/ΑΠΣ και να αποσταλεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην ενδιαφερόμενη.

Με εντολή Αρχηγού

Ο

Διευθυντής
Ανθρώπινων Πόρων
Αλέξιος Χ. Ράπανος
Υποστράτηγος ΠΣ

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από MARIA ELENI
FOTOPOULOU
Ημερομηνία: 2020.01.30 08:03:37 GMT

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Επιτελικό Γραφείο κ. Αρχηγού
2. Γραφείο κ. Υπαρχηγού Επιχειρήσεων
3. Γραφείο κ. Υπαρχηγού Υποστήριξης
4. Γραφείο κ. Συντονιστή Υποστήριξης