(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ A΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΓ΄

Τετάρτη 7 Φεβρουαρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

 Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
 Ανακοίνωση αναφορών, σελ.

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
1. Κατάθεση Εκθέσεων Διαρκών Επιτροπών:
 i. Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την Έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου, σελ.
 ii. H Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης «Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας και λοιπές διατάξεις», σελ.
2. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΜΠΟΥΡΑΣ Α., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:
 ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:
 ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ.
 ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. , σελ.
 ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ.
 ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.
 ΠΑΝΑΣ Α. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΓ΄

Τετάρτη 7 Φεβρουαρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 7 Φεβρουαρίου 2024, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.05΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ.**

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον Γραμματέα της Βουλής κ. Πέτρο Παππά, Βουλευτή Κιλκίς, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

(Να μπει το mail με τις αναφορές)

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

(Να μπει το mail με τις απαντήσεις)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Στο σημείο αυτό και πριν προχωρήσουμε στο προγραμματισμένο προς συζήτηση νομοσχέδιο θα ήθελα να κάνω τις εξής ανακοινώσεις:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου».

Επίσης, η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης: «Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας και λοιπές διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρούμε τώρα στο σημερινό νομοσχέδιο.

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως για πέντε λεπτά και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά και με την προϋπόθεση ότι δεν θα μιλήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής τους Ομάδας.

Η ψηφοφορία θα γίνει μετά το τέλος της συζήτησης.

Συμφωνεί το Σώμα;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Το Σώμα συνεφώνησε.

Τώρα θα πάρουν τον λόγο όσοι συνάδελφοι επιθυμούν από αυτούς που εκφράζουν επιφυλάξεις ή έχουν αντίρρηση.

Από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Πλεύσης Ελευθερίας, θέλετε να πάρετε τον λόγο;

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ναι, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η συμφωνία κοινού αεροπορικού χώρου ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Αρμενία, που καλούμαστε να συζητήσουμε σήμερα, εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της κοινής αεροπορικής πολιτικής που υιοθέτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση το 2006.

Σκοπός της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής αυτής είναι η εναρμόνιση των διμερών συμφωνιών κοινού αεροπορικού χώρου που είχαν συνάψει παλαιότερα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τρίτες χώρες, με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών για τη συγκρότηση ενιαίου ρυθμιστικού πλαισίου και τη δημιουργία αυτού που η σύμβαση αποκαλεί «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό». Με αυτό το σκεπτικό η παρούσα σύμβαση αυτομάτως καταργεί και υποκαθιστά όλες τις διμερείς συμβάσεις αεροπορικής συνεργασίας που υπάρχουν σήμερα ανάμεσα στην Αρμενία και στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όλη η λογική της ενιαίας αεροπορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να δημιουργήσει αυτό που η σύμβαση αποκαλεί «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό», δηλαδή, ένα κοινό αεροπορικό και οικονομικό χώρο ανάμεσα στα κράτη-μέλη της Ένωσης, καθώς και άλλα έντεκα κράτη των Δυτικών Βαλκανίων και της ευρωπαϊκής ζώνης ελεύθερων συναλλαγών και της υπόλοιπης ευρωπαϊκής ηπείρου, δηλαδή συνολικά τριάντα οκτώ κράτη αφ’ ενός και ανάμεσα στα δεκαέξι κράτη της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας αφ’ ετέρου.

Αυτά όλα εξηγούνται στο άρθρο 3 της σύμβασης και τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν κατ’ αρχάς τρία δικαιώματα: Το δικαίωμα υπέρπτησης του εδάφους όλων των άλλων συμβαλλομένων μερών. Δεύτερον, το δικαίωμα ενδιάμεσης στάσης για μη εμπορικούς σκοπούς και, τρίτον, έχουν το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών, φορτίου ή επιβατών και φορτίου μαζί, σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο αυτού του κοινού εναέριου χώρου.

Επίσης, όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων κρατών υποβάλλονται, γκρόσο μόντο, σε κοινούς κανόνες οικονομικού ανταγωνισμού βάσει της συμφωνίας.

Συνολικά η Πλεύση Ελευθερίας διάκειται θετικά και απέναντι στη στενότερη σύνδεση ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τις λεγόμενες γείτονες χώρες, στον βαθμό που οι τελευταίες βρίσκονται είτε στις παρυφές της Ευρώπης, όπως η Αρμενία, είτε στο λεγόμενο «Παγκόσμιο Νότο», όπως τα αραβικά κράτη της Μέσης Ανατολής, που περιλαμβάνουν, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, και την Παλαιστίνη. Για μας η πολιτική αυτή αποτελεί ένα βήμα για την έξοδο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης από το στενό πλαίσιο του ευρωκεντρισμού που παραδοσιακά τη χαρακτηρίζει.

Η Πλεύση Ελευθερίας, επίσης, βλέπει θετικά την υιοθέτηση κοινών πολιτικών, όπου αυτές είναι χρήσιμες στο πεδίο των διεθνών μεταφορών, περιλαμβανομένων και των αερομεταφορών. Υπό την έννοια αυτή θεωρούμε δόκιμη την ανάπτυξη μιας ενιαίας αεροπορικής πολιτικής για την Ευρώπη και τους γείτονές της, όμως υπό όρους, που δεν τηρούνται πάντοτε και με την απαιτούμενη αυστηρότητα από την παρούσα συμφωνία.

Συγκεκριμένα μας απασχολούν τέσσερα ζητήματα τα οποία δεν διασφαλίζονται επαρκώς, κατά την άποψή μας, από τη συμφωνία αυτή.

Το πρώτο είναι ο ανταγωνισμός. Σχετικά με τον ανταγωνισμό, το άρθρο 8 προβλέπει κανόνες που κατά την άποψή μας δεν δημιουργούν εντός του λεγόμενου «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» αυτό που η συμφωνία αποκαλεί «θεμιτό ανταγωνισμό». Αφ’ ενός η συμφωνία φιλελευθεροποιεί το καθεστώς λειτουργίας των εταιρειών, ευνοώντας έτσι τους κολοσσούς των χωρών της Βόρειας Ευρώπης και, αφ’ ετέρου, προβλέπει ένα μεγάλο φάσμα κρατικών παρεμβάσεων, πλην της εθνικοποίησης φυσικά, οι οποίες επιτρέπουν στα ισχυρά και πλούσια κράτη του ευρωπαϊκού Βορρά να αλλοιώνουν τον ανταγωνισμό υπέρ των εταιρειών τους.

Αυτές οι παρεμβάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 8, φτιάχνουν έναν μακρύ κατάλογο, ο οποίος, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει επιδοτήσεις, ενισχύσεις, συμψηφισμούς ζημιών, παροχή κεφαλαίων, επιχορηγήσεις, δάνεια ή ασφάλειες υπό ευνοϊκούς όρους, παραίτηση από οφειλόμενα ποσά, διευκολύνσεις και ούτω καθεξής. Ο κατάλογος, δηλαδή, είναι τρομακτικός και δείχνει ακριβώς αυτή τη μορφή του κρατικού καπιταλισμού τον οποίο ευνοεί η συμφωνία, ακριβώς, κατά τη γνώμη μας, για να επιτρέπει στις εύπορες χώρες του Βορρά να υποστηρίζουν τους αεροπορικούς κολοσσούς που ανήκουν σε αυτές.

Το δεύτερο σημείο, στο οποίο έχουμε ενστάσεις, αφορά την ασφάλεια και τις ανεπαρκείς, κατά τη γνώμη μας, κυρώσεις που προβλέπει η συμφωνία για την επέκταση των προδιαγραφών ασφάλειας στις αερομεταφορές που σήμερα ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή η Αρμενία πρέπει να υιοθετήσει τις προδιαγραφές ασφάλειας που ισχύουν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό το βλέπουμε κατ’ αρχάς θετικά. Ωστόσο, η σύμβαση δεν περιέχει ένα ευρύ φάσμα κυρώσεων που θα μπορούσε να εξασφαλίζει ότι αυτοί οι αυστηροί κανόνες ασφάλειας θα τηρούνται παντού και πάντοτε εντός της Αρμενίας. Το φάσμα αυτό είναι ανεπαρκές και αυτό μας βρίσκει αντίθετους.

Επίσης, υπάρχουν στο άρθρο 17 αναφορές για την προστασία του περιβάλλοντος. Εκεί μας ανησυχεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι το άρθρο περιλαμβάνει μια σειρά από γενικόλογες διακηρύξεις του τύπου και διαβάζω: «Τα συμβαλλόμενα μέρη υποστηρίζουν την ανάγκη της προστασίας του περιβάλλοντος» -αλήθεια;- ή «αναγνωρίζουν τη σημασία καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής». Το αναγνωρίζουν, αλλά τι κάνουν γι’ αυτό; Δεν υπάρχει τίποτα στη συμφωνία. Και ξανά παρακάτω «αναγνωρίζουν την ανάγκη να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα». Τι κατάλληλα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, πάλι κανείς δεν ξέρει. Όλα αυτά τα θεωρούμε κούφια λόγια, μια έκθεση ιδεών για το σχολείο, χωρίς περιεχόμενο, ούτως ώστε να φανεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση νοιάζεται για το περιβάλλον, τη στιγμή που το αποτύπωμα άνθρακα που δημιουργούν οι αερομεταφορές εντός και γύρω από την Ευρωπαϊκή Ένωση αυξάνεται.

Τέλος, έχουμε ενστάσεις και για το άρθρο 21, που αφορά τα εργασιακά δικαιώματα. Εκεί η ίδια αοριστολογία υπάρχει για τα δικαιώματα αυτά. Σας διαβάζω ενδεικτικά: «Τα συμβαλλόμενα μέρη προωθούν υψηλά επίπεδα εργασιακής και κοινωνικής προστασίας». Ποια είναι αυτά τα επίπεδα; Δεν μπορούμε να τα βρούμε στη συμφωνία. Κατόπιν, λένε: «Δεσμεύονται να προωθούν τα διεθνώς αναγνωρισμένα θεμελιώδη εργασιακά πρότυπα». Ποια είναι αυτά; Πάλι δύσκολο να τα εντοπίσουμε. Και υπάρχει παρακάτω μια συγκεκριμένη αναφορά στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, τον γνωστό ILO, αλλά το άρθρο δεν λέει τίποτα για το πώς οι προδιαγραφές του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας θα πρέπει να επιβάλλονται, να εφαρμόζονται και να επιτηρούνται κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της συμφωνίας αυτής. Συνεπώς πιστεύουμε ότι το σχετικό άρθρο για τα εργασιακά δικαιώματα είναι πάρα πολύ αόριστο και δεν έχει, στην πραγματικότητα, οποιαδήποτε ικανότητα να δεσμεύσει τα μέρη.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τονίσω ότι στη βάση των παρατηρήσεων αυτών η Πλεύση Ελευθερίας, παρ’ όλο που κρίνει θετικά την επέκταση της κοινής αεροπορικής πολιτικής στη γειτονιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβανομένης και της Αρμενίας, διατηρεί επιφυλάξεις όσον αφορά την εφαρμογή της πολιτικής αυτής σε τέσσερα βασικά επίπεδα: Πρώτον, στην αποτελεσματική επιτήρηση της ασφάλειας των αερομεταφορών στις γειτονικές χώρες της Ένωσης. Δεύτερον, στην προστασία του περιβάλλοντος από το αυξανόμενο αποτύπωμα άνθρακα που δημιουργεί η κοινή αεροπορική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τρίτον, έχουμε ανησυχίες για τις άνισες συνθήκες οικονομικού ανταγωνισμού ανάμεσα στους κολοσσούς αερομεταφορών από τις χώρες του ευρωπαϊκού Βορρά και στα περιφερειακά κράτη της Ευρώπης, που χάνουν τους εθνικούς τους αερομεταφορείς ως αποτέλεσμα αυτού του αθέμιτου ανταγωνισμού. Και, τέταρτον, έχουμε επιφυλάξεις όσον αφορά την ανεπαρκή προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων από το άρθρο 21 της συμφωνίας που εξαντλείται σε γενικόλογες διακηρύξεις, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα για τους ίδιους τους εργαζόμενους στον κλάδο των αερομεταφορών.

Στη βάση αυτή, κύριε Πρόεδρε, η Πλεύση Ελευθερίας θα ψηφίσει «παρών» επί της συμφωνίας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία.

Να διαβάσω τις θέσεις των κομμάτων, όπως εκφράστηκαν στην επιτροπή. Νέα Δημοκρατία υπέρ, ΣΥΡΙΖΑ υπέρ, ΠΑΣΟΚ επιφύλαξη, Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κατά, Ελληνική Λύση επιφύλαξη, Νέα Αριστερά υπέρ, Σπαρτιάτες υπέρ, Νίκη επιφύλαξη και Πλεύση Ελευθερίας επιφύλαξη.

Καλώ τώρα στο Βήμα, εφόσον το επιθυμεί, τον συνάδελφο από τη Νίκη κ. Κομνηνό Δελβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την παρούσα ρύθμιση κυρώνεται κατά το άρθρο 28, παράγραφος 1, του Συντάγματος η από 15 Νοεμβρίου 2021 υπογραφείσα συμφωνία κοινού αεροπορικού χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών-μελών της αφ’ ενός και της Δημοκρατίας της Αρμενίας αφ’ ετέρου. Συνεπώς η διαδικασία είναι τυπική, δεδομένου ότι το πρωτότυπο κείμενο της συμφωνίας αυτής τίθεται αυτούσιο στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Εξάλλου, υφίσταται ήδη διμερής συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ελλάδος και της Αρμενίας με το ίδιο αντικείμενο από το έτος 2009, η οποία κυρώθηκε με τον ν.3971/2011.

Σε κάθε περίπτωση, αναμφίβολα, πρόκειται για μια συμφωνία που ενισχύει τη συνεργασία της Ελλάδος με την Αρμενία, με την οποία άλλωστε μας συνδέει μια κοινή ιστορική πορεία λόγω των ισχυρών πολιτιστικών, θρησκευτικών και πολιτικών δεσμών μας. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε το γεγονός ότι είμαστε δύο χώρες που υπέστημεν μία γενοκτονία από τον ίδιο λαό, τον κατά τα άλλα φίλα προσκείμενο γείτονα, τον τουρκικό.

Τώρα, όσον αφορά ειδικότερα τον σκοπό της ρύθμισης αυτής, όπως αναγράφεται στη συμφωνία, αυτός έχει να κάνει με τη δημιουργία κοινού αεροπορικού χώρου μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, βασιζόμενου στο βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, την ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, θεμιτούς και ίσους όρους ανταγωνισμού, τη μη εισαγωγή διακρίσεων και σε κοινούς κανόνες συμπεριλαμβανομένων των πεδίων της ασφάλειας πτήσεων, της αεροπορικής ασφάλειας, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εργασιακών και περιβαλλοντικών πτυχών. Έχει δε εφαρμογή η πάγια ενωσιακή πρακτική στο πρότυπο προηγούμενων συμφωνιών που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες.

Συνεπώς η κατεύθυνση της ρύθμισης είναι θετική και μας βρίσκει σύμφωνους, καθώς πέραν της καλής συνεργασίας που επιθυμούμε να έχουμε με την Αρμενία, φαίνεται να προάγονται και τα συμφέροντα της χώρας μας, αφού η συμφωνία αυτή δείχνει να βασίζεται σε κοινά υψηλά πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας, προστασίας από έκνομες ενέργειες και διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και άλλα γενικότερα εθνικά συμφέροντα, όπως είναι η ανάπτυξη του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, ανάμεσα σε άλλους τομείς, καθώς και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ’ επέκταση και της Ελλάδας.

Ωστόσο, θα πρέπει να εκφράσουμε την ανησυχία μας μήπως για άλλη μια φορά επιχειρείται η εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, τις οποίες πολλάκις έχετε φροντίσει και στηρίξει μέσα από διάφορες μορφές οικονομικών ενισχύσεων. Μήπως τελικά, παρά τις προθέσεις της εν λόγω συμφωνίας, τα οφέλη τα οποία θα αποκομίζουν καθημερινά οι αεροπορικές εταιρείες δεν θα έχουν ως τελικούς αποδέκτες τους επιβάτες και τους εργαζόμενους, αλλά θα παραμένουν μόνο προς όφελος των μεγάλων διεθνών συμμαχιών.

Με τη συμφωνία του κοινού αεροπορικού χώρου ουσιαστικά απελευθερώνεται ο κλάδος των αερογραμμών και έτσι δίνεται το δικαίωμα σε πολλές νέες εταιρείες να κάνουν την εμφάνισή τους. Θα συμβάλει, όμως, στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής αγαθών; Οι καταναλωτές θα λαμβάνουν δίκαιο μερίδιο των ωφελειών που θα προκύπτουν;

Σίγουρα θα πρέπει να υπάρχουν ελεγκτικοί μηχανισμοί, προκειμένου να μην επιτρέπεται στα συμβαλλόμενα μέρη να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα των προϊόντων και των υπηρεσιών που προσφέρονται, αλλά και για να απαγορεύονται χωρίς καμμία εξαίρεση οι συμφωνίες που καταλήγουν σε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, που είτε αποκλείει ανταγωνιστές από την αγορά είτε επιτρέπει στην εταιρεία να εκμεταλλεύεται την ισχύ της στην αγορά εις βάρος των εργαζομένων και των καταναλωτών.

Πάντως μπορεί να υποστηριχθεί ότι μέχρι στιγμής η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει διευκολύνει τη δημιουργία ενός περιφερειακού χαρακτήρα της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας μέσω και της δημιουργίας του κοινού αεροπορικού χώρου.

Πράγματι η ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας είναι ένα εργαλείο εξωτερικής πολιτικής που ορίζει τις σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με χώρες με τις οποίες γειτονεύει στην Ανατολή, όπως είναι η Αρμενία, αλλά και στον Νότο. Λόγω της προσθήκης νέων κρατών-μελών από την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη τα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης επεκτάθηκαν σε χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης με τις όποιες προκλήσεις αυτό το γεγονός συνεπάγεται. Για τον λόγο αυτόν ο αρχικός σκοπός της πολιτικής αυτής ήταν η ενδυνάμωση της ευημερίας, της σταθερότητας και της ασφάλειας όλων των συμβαλλόμενων μερών.

Η λογική, λοιπόν, της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας και κατ’ επέκταση και του κοινού αεροπορικού χώρου θα πρέπει πρωτίστως να είναι η σταθερότητα και η ασφάλεια ολόκληρης της κοινότητας.

Πέραν αυτών, όπως προαναφέρθηκε, ο κοινός αεροπορικός χώρος έχει ως στόχο και το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των γειτόνων της, παράλληλα με την κανονιστική σύγκλιση μέσω της σταδιακής εφαρμογής των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αεροπορικές μεταφορές. Άλλωστε σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις της αρμόδιας για τις μεταφορές Επιτρόπου κ. Αντίνα Βαλεάν, η συμφωνία θα επιτρέψει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Αρμενία να ενισχύσουν τις σχέσεις τους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μέσω της σταδιακής ολοκλήρωσης της αγοράς.

Επισήμανε δε ότι αποτελεί βασικό εφαλτήριο της στρατηγικής για την επίτευξη στενότερης συνεργασίας με τους γείτονες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και ότι η συμφωνία θα δώσει περισσότερες ταξιδιωτικές επιλογές στους πολίτες, νέες ευκαιρίες στον κλάδο των αερομεταφορών, καθώς και καλύτερη συνδεσιμότητα με νέες διαδρομές και προορισμούς προς όφελος των καταναλωτών, του τουριστικού τομέα και των διαπροσωπικών επαφών.

Καταλήγοντας, λοιπόν, η επιδίωξη μιας στενότερης συνεργασίας με την Αρμενία και η δυνατότητα διεύρυνσης των διακρατικών μας σχέσεων παρά τις όποιες ανησυχίες μας, όπως αυτές επισημάνθηκαν, δεν θα μπορούσε -όπως προείπα- να μας βρει αντίθετους στην κύρωση της συγκεκριμένης συμφωνίας, ενώ παράλληλα η συμφωνία αυτή φαίνεται ότι θα αποτελέσει ένα πολύτιμο μέσο για την εφαρμογή της συνολικής και ενισχυμένης συμφωνίας εταιρικής σχέσης μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Αρμενίας.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο τώρα έχει η ειδική αγορήτρια από την Ελληνική Λύση κ. Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, αντικείμενο της παρούσας συμφωνίας είναι η δημιουργία κοινού αεροπορικού χώρου μεταξύ της Αρμενίας και των συμβαλλομένων μερών, που είναι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος της συμφωνίας είναι μεταξύ άλλων το βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, η διασφάλιση θεμιτών και ίσων όρων ανταγωνισμού, η εισαγωγή κοινών κανόνων, όπως, επί παραδείγματι, κανόνων οι οποίοι αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων, στην αεροπορική ασφάλεια, στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και σε εργασιακά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Αντίστοιχα η κύρωση της παρούσης συμφωνίας και από τη χώρα μας θα ανοίξει τις εμπορικές δυνατότητες των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στην Αρμενία. Θα δημιουργήσει όμως ακόμα περισσότερο ένα πεδίο προσέγγισης της πατρίδας μας με την Αρμενία και μάλιστα το πεδίο της επικοινωνίας, το οποίο έχει και ουσιαστικό αλλά και συμβολικό χαρακτήρα.

Χωρίς αμφιβολία οι σχέσεις Ελλάδας και Αρμενίας ήταν από πάντα άριστες. Οι Έλληνες και οι Αρμένιοι έχουν συνυπάρξει επί αιώνες και σε ευνοϊκές αλλά, κυρίως, σε αντίξοες συνθήκες φτώχειας, προσφυγιάς, διωγμού και ο ένας έχει σταθεί αδελφός για τον άλλον με κοινές αρχές και κοινές αξίες. Για τους Έλληνες οι Αρμένιοι είναι αδελφοί και αντιστρόφως. Έτσι είναι εύλογο να επιδιώκεται προθύμως η προαγωγή συνεργασίας μεταξύ των δύο πλευρών Αρμενίας και Ελλάδος με την τελευταία ως κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ενδεικτικά η διάταξη του άρθρου 3 τώρα «Χορήγηση δικαιωμάτων», η οποία αφορά στο πρόγραμμα διαδρομών μεταξύ των δύο μερών και στα δικαιώματα μεταφοράς που χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες τους, εκφράζει αυτό το πνεύμα συνεργασίας. Συγκεκριμένα αναφέρεται μεταξύ άλλων στο δικαίωμα υπέρπτησης χωρίς προσγείωση πάνω από το έδαφος του άλλου μέρους, το δικαίωμα προσγείωσης για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και στο δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών, έκτακτων και εμπορευματικών δρομολογίων με αποβίβαση και με επιβίβαση.

Στο άρθρο 14 «Ασφάλεια πτήσεων» προβλέπεται η επιθεώρηση αεροσκαφών στο εσωτερικό και εξωτερικό τους. Σύμφωνα με αυτό, κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων σχετικά με την τήρηση των εν λόγω προτύπων ασφαλείας εκ μέρους του άλλου συμβαλλόμενου κράτους και τη λήψη μέτρων σε περίπτωση μη πλήρωσης των προτύπων ασφαλείας.

Ωστόσο στην παράγραφο 5, ενώ θα έπρεπε να διευκρινίζονται ρητά τα άμεσα μέτρα που θα υποχρεούνται να λαμβάνουν τα συμβαλλόμενα μέρη σε περίπτωση που αεροσκάφος, προϊόν ή λειτουργία, ενδέχεται να παρεκκλίνει από τα πρότυπα που έχουν καθιερωθεί, σύμφωνα με τη σύμβαση ή τις κανονιστικές απαιτήσεις και τα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών. Βλέπουμε ότι κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει και ότι παραμένουν ασαφή και θολά τα προληπτικά αλλά και τα διορθωτικά μέτρα, τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται σε τέτοιες περιπτώσεις.

Χρειάζεται σαφήνεια και αποτελεσματικότητα των διατάξεων, ούτως ώστε να μην υπάρχουν αποκλίσεις στο ζήτημα ασφάλειας των πτήσεων και των συναφών κανονισμών.

Στο άρθρο 15 «Αεροπορική ασφάλεια» επισημαίνουμε στην παράγραφο 2 ότι προβληματιζόμαστε με τη σημασία του όρου «δυνητική επιθεώρηση» της Αρμενίας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια. Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι όταν κυρώνεται μια συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ειδικά όταν το αντικείμενό της είναι η ασφάλεια και μάλιστα η αεροπορική, η επιθεώρηση θα έπρεπε να είναι υποχρεωτική και όχι δυνητική.

Στο άρθρο 16 «Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας» τίθεται εν προκειμένω το ερώτημα ποια είναι τα μέτρα που λαμβάνει η Αρμενία, ώστε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» εφόσον συμμετέχει με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Στο άρθρο 17 «Περιβάλλον» εδώ γεννάται το ερώτημα, ποια μέτρα λαμβάνει η Αρμενία προκειμένου να πιέσει να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Άρθρο 20 «Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων». Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων θα πρέπει να υπόκεινται σε συγκεκριμένους κανόνες, ώστε να διασφαλίζονται διαφανείς και αξιοκρατικοί όροι ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, τόσο όσον αφορά στους ιδιοκτήτες όσο και τους φορείς εκμετάλλευσης των συστημάτων και να αποφεύγονται περιπτώσεις καταχρηστικής άσκησης των αντίστοιχων πρακτικών.

Τέλος, στο άρθρο 21 «Εργασιακά θέματα» θεωρούμε απαραίτητη την τήρηση των κανόνων ασφαλείας και της υγείας στον χώρο εργασίας και μάλιστα με στιβαρά νομοθετήματα, τα οποία θα θέτουν με σαφήνεια και πυγμή τα σχετικά πλαίσια καθώς και με σαφήνεια να θέτουν τις επιπτώσεις από τη μη τήρηση των οικείων κανόνων. Το παρόν, δυστυχώς, υστερεί σε αυτόν τον τομέα, διότι δεν θέτει σαφή όρια και κανόνες αλλά ούτε και κωδικοποιεί τις ισχύουσες διεσπαρμένες διατάξεις.

Κυρίες και κύριοι, από την αρχή τονίσαμε τη σημασία της συνεργασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης και φίλης Αρμενίας και στον τομέα των αερομεταφορών. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η καλή λειτουργία και η ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών, απαιτείται θέσπιση αυστηρών και σαφών κανόνων, πιστή τήρηση αυτών και έλεγχος.

Παρ’ όλες τις ανησυχίες μας, θα είμαστε θετικοί σε αυτό το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ ευχαριστώ την κ. Αθανασίου.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έρχεται σήμερα, κυρίες και κύριοι, να κυρωθεί στη Βουλή άλλη μία συμφωνία ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Αρμενία για τη δημιουργία του λεγόμενου «κοινού αεροπορικού χώρου» μεταξύ τους. Έχουν προηγηθεί παρόμοιες συμφωνίες με τη Γεωργία και τη Μολδαβία το 2016. Φυσικά όλες αυτές οι διακρατικές συμφωνίες και όσες πρόκειται να ακολουθήσουν δεν είναι ούτε μεμονωμένες ούτε αποσπασματικές. Αντίθετα, εντάσσονται στο νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον λεγόμενο «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό».

Αλήθεια, όμως, ποιους στόχους υπηρετεί αυτή η πολιτική του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», όπου φυσικά εντάσσεται και ο κοινός αεροπορικός χώρος; Κεντρικός στόχος είναι φυσικά η ολοκλήρωση της απελευθέρωσης των αερομεταφορών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την ολοκληρωτική παράδοση όλων των κρατικών υποδομών και τη διαχείριση της αεροναυτιλίας στους επιχειρηματικούς ομίλους. Αυτό επιδιώκεται ταυτόχρονα και μέσω της ενιαιοποίησης του εναέριου χώρου σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και μέσω της ιδιωτικοποίησης της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας αλλά και μέσω της άμεσης παράδοσης στο κεφάλαιο και άλλων επιπλέον προσοδοφόρων για το κεφάλαιο τομέων της πολιτικής αεροπορίας.

Μέρος αυτής της πολιτικής αποτέλεσε και η συνειδητή ιδιωτικοποίηση των δεκατεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων υπέρ της «FRAPORT» από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος συνεχίζει να στηρίζει την ίδια πολιτική και από τη θέση της τυπικής Αντιπολίτευσης και στις δύο του, μάλιστα, κοινοβουλευτικές εκδοχές.

Οι συνέπειες αυτή της πολιτικής είναι ήδη ορατές. Αυτός ο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» στην ουσία καταργεί τα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στον έλεγχο και στη διαχείριση του εναέριου χώρου τους, με συνέπειες ανυπολόγιστες, ενώ δημιουργεί και σοβαρούς κινδύνους για την αμυντική τους ασφάλεια, ειδικά αν σκεφτεί κανείς ότι συνδυάζεται και με τους επιθετικούς σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ.

Όσο για τις ιδιωτικοποιήσεις αυτές, πάντα φέρνουν απολύσεις, μειώσεις μισθών και απώλεια εργασιακών δικαιωμάτων, αλλά και πανάκριβες υπηρεσίες για τις λαϊκές οικογένειες και σοβαρούς, όμως, κινδύνους ακόμα και για την ίδια την ασφάλεια των πτήσεων.

Όλα αυτά δεν θα δυσκολευτεί κάποιος να τα βρει, αν θέλει βέβαια να τα βρει, μέσα στο κείμενο και αυτής της συμφωνίας. Τι για τον στόχο αμοιβαίου ανοίγματος των αγορών των συμβαλλομένων μερών με ίσους όρους ανταγωνισμού λέει, τι για ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών βασιζόμενο στην απαγόρευση των διακρίσεων και στον ανοικτό και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων στην αγορά μιλάει, με στόχο, όπως γράφει, την προώθηση του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης μέσα από το βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, την ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, θεμιτούς και ίσους όρους ανταγωνισμού.

Και επειδή η συμφωνία πρέπει κάπως να κρατά και τα προσχήματα, πετά μια κουβέντα για τους εργαζόμενους του στυλ «πόσο σημαντική είναι η κοινωνική διάσταση των διεθνών αερομεταφορών» -τι λέτε;- και ότι πρέπει να εξεταστούν, λέει, οι επιπτώσεις στους εργαζόμενους, την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας από το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές. Ενώ δεν διστάζετε και να ψευδολογήσετε στην αιτιολογική έκθεση, όπου ανερυθρίαστα γράφετε ότι -και διαβάζω αυτά που γράφετε- «ρυθμίζονται και ζητήματα εργασιακής δικαιοσύνης για τους εργαζόμενους σε φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των αερομεταφορών». Είδατε εσείς καμμία αναφορά, να το πείτε και σε εμάς, για συλλογικές συμβάσεις και κατοχύρωση εργασιακών δικαιωμάτων;

Τι συμπέρασμα βγαίνει από όλα αυτά και ποιος κερδίζει; Μα, φυσικά, οι επιχειρηματικοί όμιλοι των αερομεταφορών, αεροπορικές εταιρείες και λοιπές επίγειας εξυπηρέτησης με την ελευθερία, ασυδοσία καλύτερα, δράσης που αποκτούν και την κερδοφορία που εξασφαλίζουν και με κρατική στήριξη αν χρειαστεί, όπως έγινε στην πανδημία. Ποιοι χάνουν; Μα, φυσικά οι εργαζόμενοι στις αερομεταφορές με τους χαμηλούς μισθούς και τις εξουθενωτικές συνθήκες εργασίας που επικρατούν στα μεγάλα αεροδρόμια, όπως εδώ, στην Αθήνα. Αλλά και οι λαϊκοί άνθρωποι χάνουν, που βλέπουν τα εισιτήρια στα ύψη. Αυτά ψηφίζετε όσοι την ψηφίζετε τη σημερινή συμφωνία. Τα κέρδη των μεγάλων εταιρειών που θα μεγαλώσουν με τη διεύρυνση του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» και προς την Αρμενία και τη συνεπαγόμενη, βεβαίως, επαναχάραξη των διαδρομών που γίνονται ευθείες διαδρομές και άρα περιορίζεται το κόστος και σε χρήμα και σε χρόνο, αλλά και τις προκλητικές φοροαπαλλαγές αυτών των αεροπορικών εταιρειών και την ελάφρυνσή τους από τελωνειακούς δασμούς ακόμα και αν έτσι μειώνονται τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού, για τα οποία συχνά κουνάτε το δάχτυλο στον λαό. Αλλά εσείς ξέρετε, παλιά σας τέχνη κόσκινο, θα τα αναπληρώσετε αυτά από τη λαϊκή φοροληστεία.

Όσο για τα γενικότερα εθνικά συμφέροντα, που δήθεν εξυπηρετούνται με αυτή, όπως λέτε, θα εννοείτε φυσικά τα συμφέροντα των αεροπορικών και λοιπών εταιρειών, που έχετε μια συνήθεια να τα βαφτίζετε εθνικά.

Στη συμφωνία όμως, πριν κλείσω, κρύβεται και μια λεπτομέρεια πολύ σημαντική, κατά τη γνώμη μας, καθώς γίνεται λόγος για την ασφάλεια των διεθνών αερομεταφορών, η οποία δυνητικά επηρεάζεται από ενέργειες που προκύπτουν από τις πολιτικές και γεωστρατηγικές συνθήκες της περιοχής. Μιλάμε για την περιοχή του Καυκάσου τώρα, άρα η συμφωνία με την Αρμενία στην παρούσα στιγμή υπηρετεί και την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως της Γαλλίας, να δημιουργήσει ευρωνατοϊκά στηρίγματα στη χώρα αυτή και εκμεταλλευόμενη τον πόλεμο Αρμενίας - Αζερμπαϊτζάν, αλλά και τη δυσαρέσκεια της Αρμενίας από τη στάση της Ρωσίας να προσπαθήσει, αν μπορέσει, να την αποσπάσει από τη ρωσική επιρροή.

Εν κατακλείδι, ασφαλώς και πρέπει οι λαοί να αναπτύσσουν φιλικές σχέσεις μεταξύ τους και να επικοινωνούν, αλίμονο. Με τέτοιες, όμως, συμφωνίες, τέτοιοι στόχοι δεν υπηρετούνται και οι λαοί ελάχιστα ωφελούνται, σε αντίθεση, βεβαίως, με τα κέρδη του κεφαλαίου, που αυγατίζουν. Γι’ αυτούς τους λόγους το ΚΚΕ καταψηφίζει, προβάλλοντας τη σταθερή μας θέση για δημόσιες, αναβαθμισμένες και φθηνές αερομεταφορές για τις ανάγκες του λαού, με σταθερή δουλειά για τους εργαζόμενους σε αυτές.

Σας ευχαριστώ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ ευχαριστώ τον κ. Δελή. Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Απόστολος Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση αρνείται να κατανοήσει και να αντιληφθεί τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας, θεωρώντας για ακόμη μια φορά ότι η ακρίβεια και ο πληθωρισμός αποτελούν εισαγόμενο προϊόν. Αντί, λοιπόν, να εφαρμόσουμε ουσιαστικά μέτρα για την ελάφρυνση των οικογενειακών και επιχειρηματικών προϋπολογισμών, αφήνουμε την αγορά να αυτορρυθμιστεί με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ελληνική κοινωνία και να εξαντληθεί στην ουσία ο παραγωγικός της ιστός. Και όταν λέμε παραγωγικό ιστό εννοούμε και τον αγροτικό τομέα. Μου είναι αδύνατον, λοιπόν, σήμερα από αυτό το Βήμα να μην αναφέρω δύο πράγματα για τις κινητοποιήσεις των αγροτών που γίνονται και που συμμετέχουν και αγρότες από την περιοχή μου, τη Χαλκιδική.

Τι είχαμε, λοιπόν, ως δηλώσεις από την πλευρά της Κυβέρνησης και ως παροχές; Λιγοστά εκατομμύρια ευρώ που αυτή τη στιγμή καταλήγουν να μην μπορούν να ικανοποιήσουν την εικόνα των αγροτών. Έκπτωση 10% από το ρεύμα από τον Μάιο μέχρι τον Σεπτέμβριο. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Σημαίνει ότι από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο τα θερμοκήπια, οι κτηνοτροφικές μονάδες και οι ψυκτικές εγκαταστάσεις και αποθηκεύσεις αγροτικών προϊόντων θα λειτουργούν μόνο τότε; Επιστροφή του ειδικού φόρου κατανάλωσης ύψους 82 εκατομμύριων ευρώ. Στην ουσία το ποσό που καταλήγει στους παραγωγούς είναι πολύ μικρό, δεν αρκεί ούτε για ένα γέμισμα των ρεζερβουάρ των γεωργικών μηχανημάτων. Όσον αφορά για τα φωτοβολταϊκά στο χωράφι, είναι μια κίνηση εντυπωσιασμού.

Αφήσαμε, λοιπόν, πίσω βασικά θέματα στη ρύθμιση των χρεών των αγροτών, τη μείωση της φορολόγησης του αγροτικού εισοδήματος, την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας, τις καθυστερημένες αποζημιώσεις του ΕΛΓΑ, τις μειωμένες ενισχύσεις που δόθηκαν από τον ΟΠΕΚΕΠΕ και μέτρα τα οποία δεν ειπώθηκαν ποτέ, όπως οι διασυνοριακοί έλεγχοι, πώς θα βελτιωθούν οι αγροτικές υποδομές και πώς θα λύσουμε το θέμα των εργατών γης, εκτός από τις διακρατικές συμφωνίες με απομακρυσμένες χώρες.

Άρα, λοιπόν, χρειάζονται μέτρα με περισσότερο αναπτυξιακό χαρακτήρα, με περισσότερη δυναμική, η οποία θα δώσει ανθεκτικότητα πλέον στον αγροτικό κλάδο, και μία εθνική αγροτική πολιτική.

Τώρα περί της συνθήκης, με την υπό κύρωση της συμφωνίας κοινού αεροπορικού χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών-μελών της, έχουμε την ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης μέσω αναβάθμισης αεροπορικής συνεργασίας με την Αρμενία. Πρόκειται για μία μεικτή συμφωνία, δηλαδή συνιστά μια συμφωνία που δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά συνομολογείται από κοινού από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη της με τρίτα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς.

Σκοπός της εν λόγω κύρωσης είναι η δημιουργία μιας μακροχρόνιας νομικής βάσης για την ενίσχυση της διμερούς συνεργασίας στον τομέα των αερομεταφορών αλλά και του εμπορίου, μέσω της ανάπτυξης νέων προοπτικών. Η κύρωση της παρούσας συμφωνίας και των παραρτημάτων της κρίνεται αναγκαία, γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει γενικότερα εθνικά συμφέροντα όπως είναι η ανάπτυξη του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, ανάμεσα σε άλλους τομείς αλλά και τα ειδικότερα ρητορικά συμφέροντα των εκατόν είκοσι οκτώ κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ’ επέκταση της Ελλάδας.

Συμφωνείται, επίσης, η υπό όρους διεύρυνση της αμοιβαίας απελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορών, με σκοπό την ανάπτυξη των επενδύσεων και τη βελτίωση του ανταγωνισμού.

Στο άρθρο 8 προβλέπεται η λήψη μέτρων για την εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και των ίσων ευκαιριών και επίσης η χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων υπό προϋποθέσεις και με συνθήκες διασφάλειας και διαφάνειας.

Επίσης, στο άρθρο 15 προβλέπεται η δυνητική υποβολή της Αρμενίας σε επιθεώρηση αεροπορικής ασφάλειας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ στα επόμενα άρθρα προβλέπεται η συνεργασία στη διαχείριση της ενιαίας εναέριας κυκλοφορίας και της λήψης μέτρων για τη διευκόλυνση εφαρμογής της νομοθεσίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Η κύρωση, τέλος, ορίζει ότι οι διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχετικά με την εκτέλεση ή την ερμηνεία της παρούσας συμφωνίας, μπορούν να παραπεμφθούν.

Στο πλαίσιο αυτό είμαστε θετικοί για τη συγκεκριμένη κύρωση της σύμβασης, αλλά προφανώς αξίζει να σημειωθούν κάποια θέματα. Για παράδειγμα, στο άρθρο 15 προβλέπεται η δυνητική υποβολή της ερμηνείας επιθεώρησης ασφαλείας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ρωτήσαμε και χθες για ποιον λόγο ακριβώς είναι δυνητική και όχι υποχρεωτική.

Επίσης, αξιοσημείωτο είναι ότι μόνο δέκα χώρες από την Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν υπογράψει την κύρωση της συμφωνίας κοινού αεροπορικού χώρου και από αυτές απουσιάζουν, όμως, χώρες από ανεπτυγμένα πολυπληθή κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως για παράδειγμα η Ιταλία, η Βουλγαρία, η Γαλλία και η Γερμανία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ ευχαριστώ τον κ. Πάνα.

Θέλει κάποιος εκ των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων να πάρει το λόγο; Κανείς.

Επομένως ο λόγος στην κυρία Υφυπουργό, προκειμένου να ολοκληρωθεί η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου.

Ορίστε, κυρία Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συνέργειες και οι συνεργασίες με άλλες χώρες στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών αποτελούν μία από τις βασικές επιδιώξεις της Κυβέρνησης. Είναι άλλωστε ρητή η δέσμευση του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη να εργαστούμε σκληρά, ώστε να εμπλουτιστούν περαιτέρω οι σχέσεις μας με χώρες με τις οποίες διατηρούμε ήδη ισχυρούς δεσμούς.

Οι στόχοι μας μεταξύ άλλων με τη σημερινή Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών-μελών της αφενός και της Δημοκρατίας της Αρμενίας αφετέρου, είναι οι εξής:

Πρώτον, να υπάρξουν νέες ευκαιρίες για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες. Να προωθήσουμε το τουριστικό μας προϊόν σε νέες αγορές. Αυτό νομίζω ότι εν πολλοίς έγινε κατανοητό από σχεδόν όλες τις πτέρυγες της Βουλής, που πράγματι αντιμετώπισαν θετικά τη συγκεκριμένη νομοθέτηση και δήλωσαν ότι θα υπερψηφίσουν το σχέδιο νόμου. Εισαγωγικά πρέπει να αναφερθεί ότι η Ελλάδα και η Αρμενία έχουν ήδη συνεργασία στις αεροπορικές μεταφορές από το 2009, η οποία επεκτείνεται και εμπλουτίζεται με την παρούσα συμφωνία και δημιουργείται ενιαία μακροχρόνια νομική βάση, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των αερομεταφορών.

Είναι ενδιαφέρον ότι στο προς κύρωση κείμενο γίνεται ειδική μνεία στην προστασία του περιβάλλοντος, εκτός από όλες τις άλλες τεχνικές και οικονομικές διατάξεις. Η δημιουργία κοινού αεροπορικού χώρου μεταξύ των μερών, πράγματι, θα βοηθήσει στο άνοιγμα της αγοράς, θα αναπτυχθεί ο υγιής ανταγωνισμός, ενώ κυρίως θα βελτιωθεί περαιτέρω η ασφάλεια, καθώς οι πτήσεις από και προς την Αρμενία θα υπόκεινται και αυτές σε ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό ότι προβλέπεται η συμμετοχή της Αρμενίας στις εργασίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ως παρατηρητή και καθίστανται εφικτές οι περιοδικές αξιολογήσεις της χώρας. Προβλέπεται, για παράδειγμα, η επιθεώρηση αεροσκαφών των συμβαλλόμενων μερών, η διεξαγωγή διαβουλεύσεων σχετικά με την τήρηση των εν λόγω προτύπων και βέβαια η λήψη μέτρων σε περίπτωση μη πλήρωσης των προτύπων αυτών. Έτσι, εμπορεύματα και ταξιδιώτες που διακινούνται από και προς την Αρμενία θα πληρούν το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας, καθώς θα ελέγχονται από αναγνωρισμένο ευρωπαϊκό οργανισμό.

Επιτρέψτε μου σε αυτό το σημείο, μιας και αναφέρθηκα στην ασφάλεια και επειδή ακούστηκε από συναδέλφους κατά τη διάρκεια της χθεσινής συνεδρίασης της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, να επισημάνω τη διατήρηση των υψηλών επιδόσεων και επιπέδων ασφάλειας που ο πρόσφατος έλεγχος κατέγραψε για τη χώρα μας και το ελληνικό αεροπορικό οικοσύστημα, ύστερα από επιθεωρήσεις του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας της EASA.

Η Ελλάδα αύξησε τα επίπεδα αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων από το 69,1% στο 74,89%, όταν παγκοσμίως ο μέσος όρος βρίσκεται στο 69,3%. Παρ’ όλα αυτά, η προσπάθεια με μεθοδικότητα και υπευθυνότητα εννοείται πως θα συνεχιστεί, έτσι ώστε να έχουμε τα βέλτιστα αποτελέσματα στο εγγύς μέλλον.

Παράλληλα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενθαρρύνει τη συνεργασία των εθνικών φορέων με τις ευρωπαϊκές και διεθνείς αρχές. Πρέπει εδώ να αναφέρω ότι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας κατά το διάστημα από τις 6 έως τις 18 Δεκεμβρίου 2023 επιθεωρήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας με τα εξής αποτελέσματα: Στους τομείς της νομοθεσίας και της οργάνωσης τα αποτελέσματα είναι άριστα, στους τομείς πτητικής λειτουργίας αδειοδότησης προσωπικού αεροναυτιλίας πολύ καλά, ενώ στους τομείς αεροδρομίων και αξιοπλοΐας αεροσκαφών, είναι ικανοποιητικά. Συνολικά ο διεθνής οργανισμός τοποθέτησε την ΑΠΑ στον ευρωπαϊκό μέσο όρο, για χώρες που υποβάλλονται για πρώτη φορά σε επιθεώρηση πλήρους κλίμακας.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της συνεργασίας μας με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, EASA, ήδη την προηγούμενη εβδομάδα ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Σταϊκούρας, ενημέρωσε τη Βουλή ότι για τα τελευταία δέκα εναπομείναντα αεροδρόμια η διαδικασία πιστοποίησης βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας κατόπιν σχετικών αιτημάτων της ΥΠΑ.

Έχουν αναλυθεί κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά θεωρώ, κύριε Πρόεδρε, ότι πρέπει να ακουστεί ότι η συμφωνία προβλέπει το δικαίωμα υπέρπτησης του εδάφους του χωρίς προσγείωση, το δικαίωμα με ενδιάμεση στάση στο έδαφός του για μη εμπορικούς σκοπούς, το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών και εκτάκτων υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

Η γεωγραφική εγγύτητα με την Αρμενία θα εξυπηρετεί τη χώρα μας και τους δικούς μας αερολιμένες ακόμα περισσότερο. Δίνει προοπτική στην εμπορική μας δραστηριότητα και στην τόνωση του τουρισμού. Περαιτέρω είναι σημαντικό ότι σε μια συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές γίνεται αναφορά στις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων και την εφαρμογή των θεμελιωδών συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Ταυτόχρονα, τελειώνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες κάθε συμβαλλόμενου μέρους οφείλουν να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία που διέπει το έδαφος αμφοτέρων των μερών. Ως εκ τούτου, η Αρμενία ως προορισμός, είτε εμπορικός είτε τουριστικός, θα απολαμβάνει κατά τεκμήριο το επίπεδο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξίσου σημαντικό είναι ότι η Αρμενία θα συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Ένωση και στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Με αυτόν τον τρόπο εκτείνεται ο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» και στην Αρμενία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γνωστό ότι η Ελλάδα έχει ήδη αναπτύξει μακρόχρονη συνεργασία με την Αρμενία, ωστόσο η συμφωνία που συζητάμε σήμερα αναμένεται να ενισχύσει αυτές τις σχέσεις ακόμα περισσότερο. Με βάση τις περισσότερες τοποθετήσεις των κομμάτων στη χθεσινή συνεδρίαση, αλλά και σήμερα, όλους όσους ακούσαμε, θεωρώ ότι αυτό έχει γίνει αντιληπτό. Το γεγονός άλλωστε ότι προβλέπεται άρση των εμποδίων στην άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας, ενώ συστήνεται μεικτή επιτροπή που θα παρακολουθεί την εφαρμογή των όρων και κυρίως της ανεμπόδιστης επιχειρηματικής δραστηριότητας ανάμεσα σε όλες τις χώρες, καταδεικνύει τα σημαντικότατα οφέλη που προκύπτουν.

Κλείνοντας, μπορεί να ψηφίζουμε τυπικώς την κύρωση μιας διεθνούς συμφωνίας, αλλά ουσιαστικά τα οφέλη για την Ελλάδα θα είναι εξαιρετικά σημαντικά και πολυεπίπεδα. Το οικονομικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει η Αρμενία για τη χώρα μας είναι σαφές και η συνολική ενιαία ρύθμιση των αεροπορικών σχέσεων μέσω της κύρωσης αναμένεται να δώσει περαιτέρω ώθηση στις μεταξύ μας σχέσεις.

Σας ζητώ, λοιπόν, έστω και τώρα, στο τέλος, να ψηφίσετε ομόφωνα το εν λόγω σχέδιο νόμου, γιατί αποτελεί ενωσιακή μας υποχρέωση, αλλά όχι μόνο αυτό, αλλά διότι πράγματι είναι προς όφελος της χώρας και των συμπολιτών μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε την κυρία Υφυπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Η ψήφιση περιλαμβάνει την αρχή, ένα άρθρο, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας αφετέρου. |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ |
| ΝΙΚΗ: ΝΑΙ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ |
| ΝΙΚΗ: ΝΑΙ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ |
| ΝΙΚΗ: ΝΑΙ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ |
| ΝΙΚΗ: ΝΑΙ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεπώς, μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας με το ηλεκτρονικό σύστημα, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου, σελ.40α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** To Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 10.06΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 8 Φεβρουαρίου 2024 και ώρα 10.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης: «Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας και λοιπές διατάξεις», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**