

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
ΘΕΡΟΥΣ 2013
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Θ'
Πέμπτη 22 Αυγούστου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 753, 811
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 766, 769

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 753-756
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 756-763
3. Συζήτηση επίκαιρης ερώτησης, προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με τη χρηματοδότηση του προγράμματος: Εναρμόνιση Οικογενειακής και Επαγγελματικής Ζωής" από αδιάθετους πόρους του ΕΣΠΑ, σελ. 764

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπιας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας", σελ. 767-770

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 753 - 811

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 766, 769
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 766

B. Επί της επίκαιρης ερώτησης:

ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 764, 765
ΤΖΑΚΡΗ Θ. , σελ. 764, 765

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε. , σελ. 767, 769
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 768
ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 767
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 769
ΦΟΥΝΤΑ Ν. , σελ. 768

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2013

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Θ'

Πέμπτη 22 Αυγούστου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 22 Αυγούστου 2013, ημέρα Πέμπτη και ώρα 09.38' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Α' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Δ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 21 Αυγούστου 2013 εξουσιοδότηση του Τμήματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Η' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 21 Αυγούστου 2013, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Αντικατάσταση και συμπλήρωση διατάξεων για τη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»).

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

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από τον κ. Απόστολο Αλεξόπουλο, Βουλευτή Β' Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Πρώην Εργαζομένων στα <Κλωστήρια Πρέβεζας Α.Ε.> αιτείται την προώθηση της επίλυσης του συνταξιοδοτικού προβλήματος των εργαζομένων.

2) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Παναγίτσας Νομού Έδεσσας αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά τη διενέργεια προσωρινού φορολογικού ελέγχου ΦΠΑ.

3) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κιμώλου Νομού Κυκλάδων αιτείται τη στελέχωση του τοπικού ιατρείου του νησιού με έναν επιπλέον ιατρό.

4) Ο Βουλευτής Τρικάλων κ. ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία εκφράζει την αντίθεσή του στην αλλαγή του τρόπου υπολογισμού του έκτακτου ειδικού τέλους ακινήτων του 2013, που επιβαρύνει πολλές περιοχές του Νομού Τρικάλων.

5) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Μεσσηνίας εκφράζει την αντίθεσή του στην υποχρεωτική ένταξη στον ΟΑΕΕ των επαγγελματιών και εμπόρων σε χωριά κάτω των δύο χιλιάδων κατοίκων.

6) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γυμνασίου-Λυκείου Αμοργού και το Συντονιστικό Πάρου-Αντιπάρου για την Υγεία αιτούνται τη λήψη μέτρων για την επίλυση των προβλημάτων του ωρολογίου προγράμματος διδασκαλίας, καθώς και για την κάλυψη της θέσης παιδιάτρου στο Κέντρο Υγείας Πάρου.

7) Η Βουλευτής Σερρών κ. ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βισαλτίας Νομού Σερρών επισημαίνει τη δραματική μείωση των επιλέξιμων βοσκήσιμων εκτάσεων στην περιοχή.

8) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ελληνική Εταιρεία Συμβουλευτικής και Προσανατολισμού εκφράζει τη διαμαρτυρία της για την κατάργηση νευραλγικών τομέων και ειδικοτήτων της δευτεροβάθμιας τεχνικής επαγγελματικής εκπαίδευσης και την επικείμενη διαθεσιμότητα και απόλυση εκπαιδευτικών.

9) Ο Βουλευτής Λευκάδος κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΟΛΔΑΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Λευκάδας αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά απαιτήσεις του ΟΑΕΕ από ασφαλισμένους που αδυνατούν ή καθυστερούν να εκπληρώσουν τις ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις.

10) Ο Βουλευτής Λευκάδος κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΟΛΔΑΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος της Ελληνικής Μαθηματικής Εταιρείας εκφράζει την αντίθεσή της στον καθορισμό των προσόντων διορισμού των υποψηφίων ΠΕ Μετεωρολόγων σε σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών.

11) Οι Βουλευτές Ηρακλείου, κ.κ. ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ και ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται να δοθεί η δυνατότητα στους δανειολήπτες να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και με περισσότερες δόσεις.

12) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εργαζομένων Πολεμικού Ναυτικού επισημαίνει τις δυσμενείς συνέπειες που θα έχει η μετακίνηση προσωπικού, καθώς και η κατάργηση θέσεων στη λειτουργία υπηρεσιών του Πολεμικού Ναυτικού.

13) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κ. Λαμάρια Κελέσεβα παραθέτει τις προτάσεις της για την ανάπτυξη του θεραπευτικού τουρισμού στη χώρα μας.

14) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Τήνου Νομού Κυκλάδων επισημαίνει το σοβαρό πρόβλημα υποστελέχωσης του Κέντρου Υγείας Τήνου και αιτείται την λήψη των απαραίτητων μέτρων.

15) Η Βουλευτής Άρτης κ. ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διευθύντρια του Κέντρου Υγείας Βουργασελίου Νομού Άρτας αιτείται την υιοθέτηση προτάσεών της που αφορούν τη ρύθμιση των εφημεριών των ιατρών στο εν λόγω κέντρο υγείας.

16) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Τήνου Νομού Κυκλάδων επισημαίνει τη δεινή κατάσταση των υπηρεσιών υγείας στο νησί, λόγω της υποστελέχωσης του κέντρου υγείας.

17) Οι Βουλευτές Ηρακλείου, κ.κ. ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ και ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται την επαναφορά των ποσών του τέλους επιτηδεύματος στα επίπεδα του 2011 για τις επιχειρήσεις με έσοδα έως 100.000 ευρώ και τη διατήρησή τους στα τωρινά επίπεδα για τις υπόλοιπες επιχειρήσεις.

18) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ανδρίτσαινας-Κρεστένων Νομού Ηλείας αιτείται τη στελέχωση του Κέντρου Φυσικής και Ιατρικής Αποκατάστασης Ηλείας με το απαραίτητο προσωπικό για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του.

19) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Σάββας Παντελιάδης αιτείται διευκρινίσεων για το ζήτημα της καθυστέρησης ανανέωσης του διπλώματος οδηγότητάς του, με υπαιτιότητα των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών Ανατολικής Θεσσαλονίκης.

20) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα λειτουργίας του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου.

21) Οι Βουλευτές Ηρακλείου, κ.κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ και ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Ηρακλείου αιτείται τη στήριξη της πολιτείας για την ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών συντήρησης και επισκευής των αθλητικών εγκαταστάσεων.

22) Οι Βουλευτές Ηρακλείου, κ.κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ και ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Ηρακλείου επισημαίνει το οριακό σημείο λειτουργίας των μονάδων του με το υπάρχον προσωπικό.

23) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας, κ.κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ και ΜΑΡΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Αδελφότητα των εν Αθήναις και Απανταχού Καταφυγιτών Ναυπακτίας διαμαρτύρεται για την υπέρογκη αύξηση του έκτακτου ειδικού τέλους ακινήτων στα ακίνητα του χωριού Καταφυγίου της ορεινής Ναυπακτίας.

24) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αρχανών-Αστερουσίων Νομού Ηρακλείου αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της λειψυδρίας στους οικισμούς Χάρακα και Αγίας Φωτιάς.

25) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Καζάκης παραθέτει την άποψή του για το ζήτημα της αξιολόγησης υπαλλήλων που τίθενται σε διαθεσιμότητα.

26) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ (ΔΑΝΗΣ) ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Σουλτάνα Κάρτα αιτείται τη διευθέτηση ζητήματος μετάθεσής της στο Νοσοκομείο Βέροιας, λόγω σοβαρού λόγου υγείας, που αφορά μεταμόσχευση του ανήλικου τέκνου της.

27) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Παγκρήτια Ένωση Αξιωματικών Αστυνομίας παραθέτει τις προτάσεις και τις θέσεις της για την αναδιάρθρωση της Ελληνικής Αστυνομίας.

28) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κ.κ. Αναστασία Αναστασίου-Κατσαρδάνη, Λυδία Δαμαλά, Λάμπρος Καραμάνης και Ολυμπία Τζάμου, παιδίατροι του ΕΣΥ του Νομού Μαγνησίας, επισημαίνουν τις δραματικές ελλείψεις που παρουσιάζει ο τομέας της παιδιατρικής φροντίδας αλλά και γενικότερα της υγείας στο Νομό Μαγνησίας και αιτούνται τη λήψη των αναγκαίων μέτρων.

29) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται την επιμύκυνση του χρονικού περιθωρίου αναγγελίας ασθένειας ή ατυχήματος, καθώς και την αναγραφή της συγκεκριμένης οδηγίας σε εμφανές σημείο του βιβλιαρίου ασθενείας.

30) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης εκφράζει τη διαμαρτυρία της για την καθυστέρηση έκδοσης διαταγής, σχετικά με την παροχή πρόσθετης αμειβόμενης εξωτερικής υπηρεσίας για το προσωπικό της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης.

31) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Μαγνησίας εκφράζει τη διαμαρτυρία του για τη δεινή κατάσταση στην οποία έχουν περιέλθει οι δομές υγείας στο Νομό Μαγνησίας.

32) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Νεφροπαθών Νομού Φωκίδας αιτείται την άμεση πρόσληψη νεφρολόγων ιατρών στο Γενικό Νοσοκομείο Άμφισσας, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες νοσηλείας των νεφροπαθών.

33) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται την επαναφορά του ποσού του τέλους επιτηδεύματος στα επίπεδα του 2011 για επιχειρήσεις με ετήσιο τζίρο έως και 100.000 ευρώ και τη διατήρησή του ως έχει για τις υπόλοιπες επιχειρήσεις.

34) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται την επιμύκυνση του χρόνου αναγγελίας ασθένειας ή εργατικού ατυχήματος, καθώς και την αναγραφή της συγκεκριμένης οδηγίας σε εμφανέστερο σημείο του βιβλιαρίου ασθενείας.

35) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου εκφράζει την αντίθεσή της στη νέα ρύθμιση οφειλών προς τα ασφαλιστικά ταμεία, η οποία ενέχει την απειλή μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης.

36) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά τις με-

γάλες καταστροφές που προκάλεσε ο σεισμός στην τοπική κοινωνία της Αμφίκλειας στην Φθιώτιδα, την Τετάρτη 7 Αυγούστου 2013.

37) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία λογιστές και φοροτεχνικοί του Νομού Κυκλάδων αιτούνται την επίλυση θεμάτων που αφορούν την ομαλή άσκηση των επαγγελματιών τους υποχρεώσεων.

38) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά την εικόνα που παρουσιάζει ο Ενιαίος Οργανισμός Παροχών Υπηρεσιών Υγείας στο Ηράκλειο.

39) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης Νομού Μαγνησίας εκφράζει την αντίθεσή του στην εφαρμογή του συστήματος της μοριοδότησης των εκπαιδευτικών που τίθενται σε διαθεσιμότητα.

40) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων στο Άσυλο Ανιάτων και στο Ίδρυμα Περιθαλψής Χρονίων Πασχόντων αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας τους.

41) Οι Βουλευτές Καστοριάς, κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Φλωρίνης κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΕΡΜΑΝΙΔΗΣ, Κοζάνης κ. ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ και Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Στρατιωτικών της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας αιτείται την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα μέλη της στην εξυπηρέτηση των δανειακών τους υποχρεώσεων.

42) Ο Βουλευτής Τρικάλων κ. ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Περιφερειακή Ενότητα Τρικάλων αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την επιλεξιμότητα των εκτάσεων που οι κτηνοτρόφοι βόσκουν τα ζώα τους και δηλώνουν ως <βοσκοτόπους> στο ΟΣΔΕ.

43) Οι Βουλευτές Ηρακλείου, κ.κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ και ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αρχανών-Αστερουσίων Νομού Ηρακλείου αιτείται την ενίσχυση της χρηματοδότησης για τη διάνοιξη γεώτρησης, ώστε να αντιμετωπιστεί η λειψυδρία στους οικισμούς Χάρακα και Αγίας Φωτιάς.

44) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Εύβοιας αιτείται την αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας του νομού, μέσω της πρόσληψης μονίμων ιατρών και νοσηλευτών στα Νοσοκομεία Κύμης και Καρύστου.

45) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Λογαριασμός Ενίσχυσης και Αλληλοβοήθειας Δικηγόρων Νάξου αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την παρακράτηση εισφοράς υπέρ ΛΕΑΔ στο νέο Κώδικα Δικηγόρων.

46) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κέας Νομού Κυκλάδων αιτείται τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των παρεχόμενων ιατρικών υπηρεσιών στο νησί.

47) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εκπαιδευτικοί ειδικότητας ΠΕ18.33 (βρεφονηπιοκόμων) που τέθηκαν σε διαθεσιμότητα στο Νομό Ηρακλείου εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους και επισημαίνουν ότι υπάρχουν κενά στο Νομό Ηρακλείου τα οποία μπορούν να στελεχωθούν.

48) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αρχανών-Αστερουσίων Νομού Ηρακλείου αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της λειψυδρίας στους οικισμούς Χάρακα και Αγίας Φωτιάς.

49) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Οικονομολόγων Εκπαιδευτικών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης αιτείται την υιοθέτηση προτάσεων της σχετικά με τη διδασκαλία των οικονομικών μαθημάτων στο νέο λύκειο.

50) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Επιτροπή Διοίκησης του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Ηρακλείου αιτείται τη στήριξη της πολιτείας για την υλοποίηση έργων υποδομής στο εν λόγω αθλητικό κέντρο.

51) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αρχανών-Αστερουσίων Νομού Ηρακλείου αιτείται τη στήριξη της Πολιτείας για την αντιμετώπιση του προβλήματος της λειψυδρίας στους οικισμούς Χάρακα και Αγίας Φωτιάς.

52) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του Νομού Ηρακλείου από τη λειτουργία δύο καταστημάτων της πολυεθνικής επιχείρησης ΙΚΕΑ.

53) Οι Βουλευτές, Αργολίδος κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΔΕΛΑΣ και Αρκαδίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Πυροσβεστών Αργολίδας και Αρκαδίας αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την απόκτηση τίτλου σπουδών πυροσβεστών πενταετούς υποχρέωσης σε χρόνο μεταγενέστερο του διορισμού τους.

54) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κ. Χριστίνα Μεγαρχιώτη, καθηγήτρια Πληροφορικής ΠΕ19, επισημαίνει την ανάγκη εναρμόνισης της πολιτικής του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων με τις σύγχρονες εκπαιδευτικές ανάγκες των μαθητών των γενικών και τεχνολογικών λυκείων, σε ό,τι αφορά τη διδασκαλία της πληροφορικής.

55) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Ευάγγελος Πετροβίτσος, γενικός ιατρός ΠΕ14.01, διαμαρτύρεται για την παράνομη και αντισυνταγματική άρση της πολιτειακής ιδιότητάς του, προκειμένου να αχθεί σε διαθεσιμότητα.

56) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Καθηγητών Πληροφορικής Νομού Έβρου αιτείται τη συνέχιση της διδασκαλίας του μαθήματος της πληροφορικής στο πρόγραμμα σπουδών του νέου γενικού και του νέου τεχνολογικού λυκείου.

57) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τρεις υπό διαθεσιμότητα εκπαιδευτικοί επισημαίνουν την ανάγκη ένταξης των ειδικοτήτων που καταργήθηκαν στο νέο τεχνολογικό λύκειο.

58) Οι Βουλευτές, Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ και Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΞΟΥΛΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Καθηγητών Πληροφορικής αιτείται τη διατήρηση των μαθημάτων του κλάδου πληροφορικής στο νέο τεχνολογικό λύκειο.

59) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Δημοτικά Συμβούλια των Δήμων

Μεσσήνης, Πύλου-Νέστορος και Τριφυλίας Νομού Μεσσηνίας εκφράζουν την αντίθεσή τους στην υποχρεωτική ένταξη των επαγγελματιών των χωριών με πληθυσμό κάτω των δύο χιλιάδων κατοίκων στον ΟΑΕ..

60) Οι Βουλευτές, Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ και Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΞΟΥΛΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Πληροφορικών Ελλάδος, η Πανελλήνια Ένωση Καθηγητών Πληροφορικής, η Ελληνική Εταιρεία Επιστημόνων και Επαγγελματιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών και η Ελληνική Επιστημονική Ένωση Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνιών στην Εκπαίδευση αιτούνται τη διατήρηση των μαθημάτων του κλάδου της πληροφορικής στο νέο γενικό λύκειο.

61) Οι Βουλευτές, Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ, Αιτωλοακαρνανίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ, Σάμου κ. ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ και Αχαΐας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μετεωρολόγων Υπαλλήλων ΕΜΥ, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Ιδιωτικού Δικαίου στο Δημόσιο και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εργαζομένων Πολεμικού Ναυτικού αιτούνται την επίλυση θέματος που αφορά τις παράνομες διαθεσιμότητες και απολύσεις των εργαζομένων.

62) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βόλου Νομού Μαγνησίας διαμαρτύρεται για την επικείμενη κατάργηση της ΕΡΑ Βόλου.

63) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Περιφερειακό Τμήμα Μαγνησίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την έκδοση απόφασης για το ιδιοκτησιακό καθεστώς στις Νηές Μαγνησίας.

64) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Επαγγελματική-Επιστημονική Ένωση Τεχνολογικής Εκπαίδευσης Μηχανικών του Νομαρχιακού Τμήματος Μαγνησίας αιτείται την επανεξέταση θέματος που αφορά τον αποκλεισμό των Μηχανικών Τεχνολογικής Εκπαίδευσης από τη σύνταξη αρχιτεκτονικών μελετών.

65) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία τέσσερις παιδίατροι του Νομού Μαγνησίας διαμαρτύρονται για την έλλειψη παιδιάτρων τόσο στην Παιδιατρική Κλινική του Γενικού Νοσοκομείου Βόλου όσο και στα κέντρα υγείας της περιοχής.

66) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μετεωρολόγων Υπαλλήλων της ΕΜΥ αιτείται την επανεξέταση θέματος που αφορά τη διαθεσιμότητα προσωπικού της εν λόγω υπηρεσίας.

67) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων στις ΔΟΥ Νομού Μαγνησίας αιτείται την επανεξέταση θέματος που αφορά τη διαθεσιμότητα των καθαριστριών μερικής απασχόλησης ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που εργάζονται στις εν λόγω υπηρεσίες.

68) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βόλου Νομού Μαγνησίας αιτείται την επανεξέταση θέματος που αφορά τα κριτήρια με βάση τα οποία έγινε η αξιολόγηση των προτάσεων στο πλαίσιο της πρόσκλησης <Πράσινα Δώματα στα Δημόσια Κτήρια>.

69) Ο Βουλευτής Καστοριάς κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Άργους Ορεστικού και ο Πρόεδρος της Αγροτικής Καστοριάς Α.Ε. αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την πρόσθετη αποζημίωση καλλιεργειών φασολιών <Γίγαντες Ελέφαντες Καστοριάς ΠΓΕ>.

70) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κωνσταντίνος Σιαπατόρης διαμαρτύρεται για τη διακοπή του επιδόματος Αλτσχάμερ σε συγγενικό του πρόσωπο.

71) Ο Βουλευτής Επικρατείας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κ.κ. Χρήστος Χαντζηγούλας, Λάμπρος Γιώτης, Αστέριος Βασιλάκος, Χρήστος Ντόντος και Ευριπίδης Τσιρογιάννης, Δημοτικοί Σύμβουλοι του Δήμου Μουζακίου Καρδίτσας, αιτούνται ενημέρωσης σχετικά με τη νομιμότητα των εργασιών εκσκαφής και την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων σε έργο εκσκαφής δημοτικής έκτασης του εν λόγω δήμου.

72) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων της «ΛΑΡΚΟ» αιτείται την υιοθέτηση προτάσεών του σχετικά με την αύξηση της παραγωγής και τη μείωση του κόστους λειτουργίας της επιχείρησης.

73) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ασφαλισμένοι του ΟΓΑ κατοίκων Ιστιαίας Νομού Εύβοιας αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την αλλαγή του επαγγέλματός τους από αγρεργάτες σε αγρότες.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 11079/28-05-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κοντογιάννη Γεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 53480/01-07-2013 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ,
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Αριστοτέλους 17
Τ.Κ. : 101 87 Αθήνα
Τηλέφωνο : 2132161428-9
Fax : 2105237254
E-mail : tke@yyka.gov.gr

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 11/2/13

Αρ. Πρωτ.: 53480

ΠΡΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα: Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση Βουλευτή

Απαντώντας στην με αρ. **11079/28-05-13** ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Γ. Κοντογιάννη, σχετικά με τη συμμετοχή στα φάρμακα για τους χρόνια πάσχοντες με κάρτα ανεργίας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Στις ρυθμίσεις των διατάξεων του Ενιαίου Κανονισμού Παροχών Υγείας του ΕΟΠΥΥ υπάγονται οι άμεσα ασφαλισμένοι των Κλάδων Υγείας των ασφαλιστικών οργανισμών, που εντάσσονται στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ. σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3918/2011, καθώς και τα μέλη οικογενείας τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στους επί μέρους κανονισμούς αυτών.
2. Η ασφαλιστική ικανότητα και η απόκτηση δικαιώματος στις παροχές υγειονομικής περίθαλψης αποδεικνύεται με βιβλιάριο υγείας, που εκδίδεται μετά από αίτηση του ασφαλισμένου στον ασφαλιστικό του φορέα. Η ασφαλιστική ικανότητα για παροχή περίθαλψης και χορήγησης βιβλιαρίου υγείας αποκτάται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στους επί μέρους κανονισμούς των Κλάδων ή Τομέων Υγείας των Φ.Κ.Α., που εντάχθηκαν ή εντάσσονται στο Ε.Ο.Π.Υ.Υ., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
3. Σύμφωνα με τα ανωτέρω στους δικαιούχους εξωνοσοκομειακής φαρμακευτικής περίθαλψης των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης (Φ.Κ.Α.), ανεξάρτητα από την ονομασία και τη νομική τους μορφή χορηγούνται τα φάρμακα με συμμετοχή 25% ή 10% επί της διατιμημένης αξίας του φαρμάκου ή με μηδενική συμμετοχή για την αντιμετώπιση ή θεραπεία των χρόνιων παθήσεων όπως ορίζεται από τη νομοθεσία. Οποιαδήποτε τροποποίηση των ανωτέρω απαιτεί νομοθετική ρύθμιση.

Επίσης σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 352/24-5-2013 Απόφαση του Δ.Σ. του ΕΟΠΥΥ για λόγους προστασίας του δημόσιου συμφέροντος και δημόσιας υγείας αποφασίστηκε η χορήγηση φαρμάκων για όλες τις θεραπευτικές κατηγορίες σε ομάδα ασφαλισμένων του Οργανισμού που θα επιλεγούν με συγκεκριμένα κοινωνικο-οικονομικά κριτήρια και με διαδικασία που θα εποπτεύει ο Οργανισμός κατόπιν υπόδειξης του Υπουργείου Υγείας και Οικονομικών, αρχικά από τα Φαρμακεία ΕΟΠΥΥ Πειραιά - Αλεξάνδρας - Καλλιθέας - Νέας Ιωνίας καθώς και στην συνέχεια τα υπόλοιπα φαρμακεία του Οργανισμού.

Σύμφωνα με την αριθμ. 139491/2006 (ΦΕΚ.1747/Β/2006) Κ.Υ.Α. «Καθορισμός προϋποθέσεων, κριτηρίων και διαδικασιών πρόσβασης ανασφαλιστών και οικονομικά αδυνάτων πολιτών» (ΦΕΚ.1747/Β/2006), η οποία εκδόθηκε στη βάση του Ν.Δ. 57/1973 (ΦΕΚ 149/Α' /19-7-1973), καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και όλες οι κατηγορίες δικαιούχων (ανάμεσα σε άλλες, Έλληνες πολίτες, ομογενείς με ειδικό δελτίο ταυτότητας) που υπάγονται στο καθεστώς δωρεάν νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στα δημόσια

Σελίδες απάντησης: 2
Σελίδες συνημμένων: -
Σύνολο σελίδων: 2

νοσηλευτικά ιδρύματα και συνεπώς δίνεται σε αυτούς η δυνατότητα να εκδώσουν βιβλιάριο ανασφαλιστού για ένα (1) έτος με δυνατότητα ανανέωσης του.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την προαναφερόμενη κοινή υπουργική απόφαση, ανάμεσα στις προβλεπόμενες παροχές προς τους κατόχους βιβλιαρίου οικονομικής αδυναμίας ορίζονται, η δωρεάν πλήρης νοσηλεία σε κατηγορίες κλινών Γ' θέσης, η παροχή φαρμάκων (που περιλαμβάνονται στη λίστα) καθώς και η διενέργεια παρακλινικών ή εργαστηριακών εξετάσεων.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο της επίτευξης ελέγχου, περιορισμού και εξορθολογισμού των δαπανών στα Δημόσια Νοσοκομεία της χώρας έχει εκδοθεί η αριθμ. πρωτ. Υ4α/οικ.45610/2-5-2012 (ΑΔΑ:Β49ΚΘ-55Π) εγκύκλιος του Υπουργείου Υγείας προς τις Διοικήσεις των Υγειονομικών Περιφερειών της χώρας. Η εγκύκλιος έχει ως θέμα την παροχή διευκρινήσεων σχετικά με την πρόσβαση στο σύστημα ιατροφαρμακευτικής και νοσηλευτικής περίθαλψης της χώρας, σε Έλληνες και Αλλοδαπούς (αναγνωρισμένους πρόσφυγες, αιτούντες άσυλο αλλοδαπούς, δικαιούχους επικουρικής προστασίας, υπαχθέντες στο καθεστώς προστασίας για ανθρωπιστικούς λόγους) ανασφαλιστους και οικονομικά αδύνατους πολίτες.

Επιπλέον, από το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, δεν προκύπτει η ένταξη της ειδικότερης κατηγορίας των πολιτών με χρόνιες παθήσεις που κατέχουν κάρτα ανεργίας ΟΑΕΔ στο σύστημα δωρεάν νοσηλευτικής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης ανασφαλιστων και οικονομικά αδυνάτων πολιτών που ορίζει η Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Τέλος, το ως άνω αναφερθέν νομικό πλαίσιο ισχύει έως τώρα με την επιφύλαξη ενδεχόμενης μελλοντικής αναθεώρησής του.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

Βουλευτή κ. Γ. Κοντογιάννη

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ:

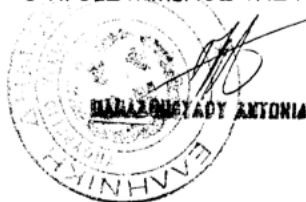
1.Γρ.Υπουργού

2.Τμήμα Κοιν. Ελέγχου Νομοθ. Συντ. & Κωδικ.

ΣΠ.-ΑΔ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ



2. Στην με αριθμό 11177/30-05-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχελάκη Ιωάννη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 53501/01-07-2013

έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ,
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Αριστοτέλους 17
Τ.Κ. : 101 87 Αθήνα
Τηλέφωνο : 2132161428-9
Fax : 2105237254
E-mail : tke@yyka.gov.gr

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 1/7/13

Αρ. Πρωτ.: 53501

ΠΡΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα: Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση Βουλευτή

Απαντώντας στην με αρ. 11177/30-05-13 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ι. Μιχελάκη, σχετικά με την κατάργηση του ΦΠΑ στα συνταγογραφούμενα φάρμακα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο καθορισμός τιμών των κυκλοφορούντων στη αγορά φαρμάκων πραγματοποιείται με την έκδοση Δελτίου Τιμών του Υπουργείου Υγείας με απόφαση του αναπληρωτή Υπουργού Υγείας (κατόπιν ανάθεσης της αρμοδιότητας με την υπ' αριθμ. Υ47/3-7-12 πρωθυπουργική απόφαση) μετά από σχετική εισήγηση του ΕΟΦ και τη γνώμη της Επιτροπής Τιμών Φαρμάκων, η οποία λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υγείας.

Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές των φαρμάκων στο Δελτίο Τιμών καθορίζονται σύμφωνα με τις Διατάξεις Τιμολόγησης Φαρμάκων, όπως αυτές προσδιορίζονται κάθε φορά με υπουργική απόφαση του Υπουργού Υγείας. Όσον αφορά τη Λιανική Τιμή προβλέπεται ότι «η ανώτατη Λιανική Τιμή των φαρμάκων είναι η τιμή που διατίθενται τα φάρμακα στο κοινό από τα φαρμακεία και καθορίζεται από την χονδρική τιμή, προσθέτοντας το νόμιμο κέρδος του φαρμακείου και τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.). Οι ανώτατες λιανικές τιμές είναι ενιαίες σε όλη τη χώρα, με εξαίρεση τις περιοχές που ισχύει μειωμένος συντελεστής ΦΠΑ».

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

Βουλευτή κ. Ι. Μιχελάκη

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ:

- 1.Γρ.Υπουργού
- 2.Τμήμα Κοιν. Ελέγχου Νομοθ. Συντ. & Κωδικ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΠ.-ΑΔ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑ
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ

Σελίδες απάντησης: 1
Σελίδες συνημμένων: -
Σύνολο σελίδων: 1

3. Στην με αριθμό 11268/31-05-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μίχου Νικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 53552/01-07-2013 έγ-

γραφο από τον Υπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ,
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Αριστοτέλους 17
Τ.Κ. : 101 87 Αθήνα
Τηλέφωνο : 2132161428-9
Fax : 2105237254
E-mail : tke@yyka.gov.gr

03 Ιουλ. 2013

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 1/7/13

Αρ. Πρωτ.: 53552

ΠΡΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα: Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση Βουλευτή

Απαντώντας στην με αρ. 11268/31-05-2013 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ν. Μίχο, με θέμα «αδυναμία συνυπηρέτησης συζύγου στρατιωτικού λόγω μη λειτουργίας υπηρεσιακού συμβουλίου», σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του Ν. 2946/2001 (ΦΕΚ 224/8-10-2001/τ.Α') η απόσπαση τακτικών υπαλλήλων και υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου δημοσίων υπηρεσιών και νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, που κατέχουν οργανικές θέσεις και είναι σύζυγοι στρατιωτικών των Ενόπλων Δυνάμεων, ένστολου προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος, διενεργείται με κοινή απόφαση συναρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται κατόπιν σχετικής αίτησης του υπαλλήλου και σύμφωνης γνώμης του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

Η θητεία των Υπηρεσιακών Συμβουλίων των Ν.Π.Δ.Δ. που υπάγονται στην εποπτεία του Υπουργείου Υγείας έληξε την 31.12.2012.

Με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 4052/2012 (ΦΕΚ 41/τ.Α/1-3-2012), από 1-1-2013 τα λειτουργούντα υπό ενιαία διοίκηση διασυνδεδεμένα νοσοκομεία του Ε.Σ.Υ. αποτελούν πλέον αυτοτελή και ενιαία Ν.Π.Δ.Δ. Ακολούθησε η έκδοση των σχετικών Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (Κ.Υ.Α.) για τους ενοποιημένους οργανισμούς των Νοσοκομείων- Κέντρων Υγείας.

Συγκεκριμένα για το Νοσοκομείο Χαλκίδας, σε εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων εκδόθηκε η αρ. Υ4α/οικ. 123886/31-12-2012 Κ.Υ.Α. των Υπουργών Οικονομικών- Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υγείας (ΦΕΚ 3510/31-12-2012) με την οποία τα λειτουργούντα υπό ενιαία διοίκηση διασυνδεδεμένα Νοσοκομεία του Ε.Σ.Υ.: Γ.Ν.-Κ.Υ. Καρύστου και Γ.Ν.-Κ.Υ. Κύμης, αποτελούν αυτοτελές και ενιαίο Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Γενικό Νοσοκομείο Χαλκίδας- Γενικό Νοσοκομείο-Κ.Υ. Καρύστου- Γενικό Νοσοκομείο-Κ.Υ. Κύμης» με έδρα το Γενικό Νοσοκομείο Χαλκίδας.

Με τις αρ. πρ. ΔΥ1δ/5892/31-5-2013 και ΔΥ1δ/54210/31-5-2013 Αποφάσεις του Υπουργού Υγείας (ΦΕΚ 1387/6-6-2013) έγινε η Σύσταση των Υπηρεσιακών Συμβουλίων αντίστοιχα, των Ν.Π.Δ.Δ. που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υγείας και με έγγραφο μας προς όλες τις Υγειονομικές Περιφέρειες, οι οποίες έχουν την υποχρέωση να ενημερώσουν τα εποπτευόμενα Ν.Π.Δ.Δ. αρμοδιότητάς τους, ανακοινώθηκε η δημοσίευση των Αποφάσεων και δόθηκαν οι σχετικές οδηγίες για την συγκρότηση των εν λόγω Συμβουλίων.

Σελίδες απάντησης: 2
Σελίδες συνημμένων: -
Σύνολο σελίδων: 2

2

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Γενικό Νοσοκομείο Χαλκίδας- Γενικό Νοσοκομείο-Κ.Υ. Καρύστου- Γενικό Νοσοκομείο- Κ.Υ. Κύμης» θα οριστούν τα μέλη του Υπηρεσιακού του Συμβουλίου.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

Βουλευτή κ. Ν. Μίχο

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ:

1.Γρ.Υπουργού

2.Τμήμα Κοιν. Ελέγχου Νομοθ. Συντ. & Κωδικ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΠ.-ΑΔ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ *g*



4. Στην με αριθμό 11778/12-06-2013 ερώτηση της Βουλευτού κ. Γιαταγάνα Χρυσούλας - Μαρίας δόθηκε με το υπ' αριθμ.

26013/01-07-2013 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

01 Ιουλίου 2013

Αθήνα, 1 Ιουλίου 2013

Αρ. Πρωτ.: 26013

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ. Κώδικας : 10180
Πληροφορίες : Γ. Σταθούλη
Τηλέφωνο : 210 3332063

ΠΡΟΣ : - Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ
ΚΟΙΝ: - Βουλευτή:
κα Χρυσούλα-Μαρία Γιαταγάνα
(διά της αρμόδιας Υπηρεσίας
της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην Ερώτηση με Α.Π. 11778/12-6-2013

Σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κα Χρυσούλα-Μαρία Γιαταγάνα και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας, σας διαβιβάζουμε το με αρ. πρωτ. 161147/20-6-2013 έγγραφο της ΕΤΕΑΝ Α.Ε.

Ο Υπουργός

Κ. Χατζηδάκης



ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

Γραφ. Υπουργού
Γραφ. Κοιν. Ελέγχου

Αριθμ. σελίδων απάντησης (1)
Αριθμ. σελίδων συνημμένων (6)
Συνολικός Αριθμός σελίδων (7)



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΙΕΚ/ΣΗΣ
α.α.

ΚΟΤΖΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

↓

Σημ. Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων)

5. Στην με αριθμό 11833/13-06-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μπασιάκου Ευαγγέλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 26237/01-07-

2013 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

01 Ιουλ. 2013

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αθήνα, 1 Ιουλίου 2013

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

Αρ. Πρωτ.: 26237

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ. Κώδικας : 10180
Πληροφορίες : Θάλεια Παράσχη
Τηλέφωνο : 210 3332061

ΠΡΟΣ :

- Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ
ΚΟΙΝ: - Βουλευτή:
κο Ευάγγελο Μπασιάκο
(διά της αρμόδιας Υπηρεσίας
της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : Απάντηση στην Ερώτηση με Α.Π. 11833/13-6-2013

Σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κος Ευάγγελος Μπασιάκος και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας, σας διαβιβάζουμε το με αρ. πρωτ. 28334/ΕΥΣ 3653/27-6-2013 έγγραφο της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων-ΕΣΠΑ.

Ο Υπουργός

Κ. Χατζηδάκης



ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

Γραφ. Υπουργού
Γραφ. Κοιν. Ελέγχου

Αρ. σελ. απάντησης (1)
Αρ. σελ. συνημμένων (2)
Συνολικός αρ. σελίδων (3)



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΙΕΚ/ΣΗΣ
α.α.

ΚΟΤΖΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Σημ. Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Η πρώτη με αριθμό 23/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Πέλλης της Νέας Δημοκρατίας κ. Διονυσίου Σταμενίτη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με τα προβλήματα που προέκυψαν στην καθημερινότητα των πολιτών από την αναδιάρθρωση των δημοσίων υπηρεσιών, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η δεύτερη με αριθμό 22/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου κ. Ειρήνης Δούρου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τις επικείμενες απολύσεις στην Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η τέταρτη με αριθμό 20/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδα Μαριά προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη νομιμότητα και τη διαχείριση των κινδύνων των στεγαστικών δανείων συνδεδεμένων με την ισοτιμία ευρώ/ελβετικού φράγκου (EURO/CHF) εν όψει της ανακεφαλαιοποίησης των τραπεζών, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η πέμπτη με αριθμό 25/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Νομού Αττικής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ηλία Κασιδιάρη προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Οικονομικών, σχετικά με τα ληξιπρόθεσμα στεγαστικά δάνεια, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η έκτη με αριθμό 21/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ευβοίας της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Αναγνωστάκη προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με τη βιομηχανία «ΛΑΡΚΟ», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η έβδομη με αριθμό 24/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λαρίσης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις περικοπές σε έκτακτους και συμβασιούχους διδάσκοντες στα πανεπιστήμια και στα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Θα συζητηθεί τώρα η τρίτη με αριθμό 26/19-8-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Πέλλης του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Θεοδώρας Τζάκρη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με τη χρηματοδότηση του προγράμματος «Εναρμόνιση Οικογενειακής και Επαγγελματικής Ζωής» από αδιάθετους πόρους του ΕΣΠΑ.

Τον λόγο έχει η κ. Τζάκρη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σε λίγες μέρες ξεκινάει η νέα σχολική χρονιά. Είμαστε μια χώρα η οποία έχει υποστεί σωρευτικά τα τελευταία χρόνια, από την έναρξη της κρίσης, 25% μείωση του ΑΕΠ, που έχει σχεδόν δύο εκατομμύρια ανέργους και υποαπασχολούμενους και που την προηγούμενη χρονιά ήμασταν η μόνη καταγεγραμμένη χώρα παγκοσμίως η οποία σημείωσε μείωση του πληθυσμού της λόγω υπογεννητικότητας.

Κι ενώ βρισκόμαστε σε αυτήν την κατάσταση με την ελαστικοποίηση των σχέσεων εργασίας, όπου ουσιαστικά τείνει να διαμορφωθεί ως κανόνας στην ελληνική αγορά εργασίας ο μισθός των 300 ευρώ το μήνα για το πλήρες εργασιακό ωράριο, ένας μέσος ιδιωτικός παιδικός σταθμός στοιχίζει περίπου τόσο, όσο, δηλαδή, είναι ο βασικός μισθός πλήρους απασχόλησης στην ελληνική οικογένεια.

Κύριε Υπουργέ, λυπούμαστε ειλικρινά που ενώ βρισκόμαστε στη χώρα που τα προηγούμενα χρόνια δαπάνησε 20 δισεκατομμύρια ευρώ για να φτιάξει εγκαταστάσεις κανόε καγιάκ και άρρηστα γήπεδα τένις, αυτήν τη στιγμή δεν διαθέτει ίδιους πόρους

για να βοηθήσει την ελληνική οικογένεια και μάλιστα στην πιο ευαίσθητη περίοδο της. Και λυπούμαστε, πραγματικά, που χρειάζομαστε ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για να λειτουργήσουν φέτος όλοι οι ιδιωτικοί και οι δημόσιοι παιδικοί σταθμοί της χώρας οι οποίοι έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα «Εναρμόνιση Οικογενειακής και Επαγγελματικής Ζωής», για να μπορέσουν να πάνε τα ελληνόπουλα προσχολικής ηλικίας στους βρεφονηπιακούς και στους παιδικούς σταθμούς.

Να τονίσω, επίσης, βέβαια ότι η έννοια της μεσοαστικής οικογένειας έχει καταρρεύσει στην ελληνική κοινωνία, διότι ακόμα και αν κάποιος έχει σήμερα μια καλή δουλειά εξαναγκάζεται, εξαιτίας της υπερφορολόγησης και του γεγονότος ότι δεν υπάρχουν κοινωνικές παροχές, να δαπανεί σχεδόν το σύνολο του μισθού του για να μπορέσει να ανταποκριθεί είτε στις υποχρεώσεις του είτε εν πάση περιπτώσει στις βασικές του ανάγκες.

Σε κάθε περίπτωση, κύριε Υπουργέ, βρισκόμαστε, όπως σας είπα και στην αρχή, ένα βήμα πριν την έναρξη της σχολικής χρονιάς και θα κινδυνεύσουμε να δούμε τριάντα ένα χιλιάδες ελληνόπουλα – αυτό είναι καταγεγραμμένο, εξήντα χιλιάδες είναι οι θέσεις, κύριε Πρόεδρε, και ενενήντα μία χιλιάδες πεντακόσιες είναι οι αιτήσεις – να βρίσκονται εκτός των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών της χώρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τις ελληνικές οικογένειες. Οι γονείς τους θα αναγκαστούν να μείνουν σπίτι τους για να μπορέσουν να τα φροντίσουν. Και δεν είναι μόνο αυτό. Νομίζω ότι και σε αυτές τις δομές, στα κέντρα δημιουργικής απασχόλησης παιδιών εν γένει, εξ αιτίας του γεγονότος ότι θα υπάρχει υποαπασχόληση, θα δούμε και απολύσεις.

Γι' αυτό σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ, λίγες μέρες πριν την έναρξη της νέας σχολικής χρονιάς, ποιες δράσεις έχει αναλάβει το Υπουργείο Εργασίας ώστε να μη μείνουν κανένα παιδί εκτός παιδικών σταθμών και σε τι ενέργειες σκοπεύετε να προβείτε ώστε να λυθεί επιτέλους αυτό το πρόβλημα με μόνιμο και οριστικό τρόπο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, θίγεται, πράγματι, ένα επίκαιρο θέμα, που μάλιστα η χρονική περίοδος το βρίσκει σε εξέλιξη αφού έχουν ήδη υποβληθεί οι αιτήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Εναρμόνιση Οικογενειακής και Επαγγελματικής Ζωής» και αναμένεται τις επόμενες μέρες να ολοκληρωθεί η διαδικασία.

Θα πρέπει, όμως, να αναφέρουμε ορισμένα στοιχεία σε σχέση με τη φροντίδα που η πολιτεία όλα τα προηγούμενα χρόνια είχε για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη στήριξη της οικογένειας.

Δεν συμφωνώ ότι υπάρχει μείωση του ενδιαφέροντος ή της στήριξης της οικογένειας. Και θα αναφερθώ σε συγκεκριμένα στοιχεία.

Κατ' αρχάς να πω ότι από φέτος τα οικογενειακά επιδόματα, με τη νέα μορφή, περιλαμβάνουν ενίσχυση από το πρώτο παιδί. Είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό που έρχεται να εξισορροπήσει το βάρος στο οποίο αναφερθήκατε, που υπάρχει από την αλλαγή της φορολογικής πολιτικής. Έχουμε την πρώτη χρονιά εφαρμογής. Είναι 765 εκατομμύρια ευρώ στο σύνολο οι εθνικοί πόροι που θα ενισχύσουν τις αδύναμες οικογένειες που πλήττονται περισσότερο από την κρίση.

Στο θέμα αυτό καθεαυτό, της ένταξης των παιδιών στους βρεφικούς, βρεφονηπιακούς σταθμούς, δημοτικούς και ιδιωτικούς, στα ΚΔΑΠ και στα ΚΔΑΠ-ΑΜΕΑ, θα πρέπει να πούμε ότι η πολιτεία δεν προσαρμόστηκε στη μείωση των δημοσιονομικών σε αυτό το θέμα προκειμένου να μειώσει τους πόρους.

Αντίθετα, είναι εμφανής η μεγάλη αύξηση των πόρων προκειμένου να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες στις οποίες αναφερθήκατε.

Το 2008 είχαμε 20 εκατομμύρια για το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Δεν θα αναφερθώ σε κάθε μια από τις χρονιές. Κλιμακωτά, όμως, το 2011 φτάσαμε στα 146 εκατομμύρια και πέρυσι

στα 149 εκατομμύρια. Έτσι, λοιπόν, έχουμε μια αύξηση των ενισχυόμενων οικογενειών, προκειμένου να μπουν τα παιδιά στους παιδικούς σταθμούς.

Ας δούμε τώρα τη φετινή χρονιά. Οι αιτήσεις είναι ενενήντα οκτώ χιλιάδες, παραπάνω από το νούμερο που αναφέρατε. Όμως, στον προσωρινό πίνακα δικαιούχων, που είναι μέσα στα κριτήρια και που είναι σωστά τα δικαιολογητικά που κατέθεσαν, έχουμε εβδομήντα μία χιλιάδες.

Αύριο το μεσημέρι στις 16.30' -πρέπει να το πούμε αυτό για να το ξέρουν οι μητέρες και γενικά οι γονείς- λήγει η προθεσμία για την υποβολή ενστάσεων, προκειμένου να έχουμε τον τελικό αριθμό των δικαιούχων.

Έχουμε, λοιπόν, εβδομήντα μία χιλιάδες, που είναι μέχρι στιγμής εντάξει ως προς τα δικαιολογητικά. Μπορώ να σας πω ότι περίπου έξι χιλιάδες υπερβαίνουν τα οικονομικά όρια, τα οποία έχουν τεθεί και δεν θα είναι δικαιούχοι. Αυτό έχει κριθεί.

Ας δούμε, λοιπόν, τι κάνουμε για φέτος.

Θα ολοκληρώσω με αυτό, κύριε Πρόεδρε, και στη δευτερολογία μου θα δώσω περισσότερα στοιχεία.

Ενώ πέρυσι εντάχθηκαν πενήντα επτά χιλιάδες πεντακόσια συν τρεις χιλιάδες, δηλαδή εξήντα χιλιάδες πεντακόσια παιδιά -τα τρεις χιλιάδες ήταν χάρη στην ευγενική χορηγία του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» και αφορούσε μόνο τους δημοτικούς παιδικούς σταθμούς και όχι τους ιδιωτικούς- φέτος, με αυτά που έχουμε ως δεδομένα, από τα 149 εκατομμύρια που προκηρύχθηκαν με το πρόγραμμα, έχουμε περίπου εξήντα χιλιάδες που θα ενταχθούν, συν τέσσερις χιλιάδες, δηλαδή σύνολο εξήντα τέσσερις χιλιάδες παιδιά, μετά από την εξασφάλιση 10 ακόμα εκατομμυρίων. Μετά, δηλαδή, από συνεννόηση με την κ. Χριστοφιλοπούλου στο Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης, θα μεταφερθούν 10 εκατομμύρια για να καλυφθούν τέσσερις χιλιάδες παιδιά ακόμα.

Η διαδικασία είναι, όμως, σε εξέλιξη. Μπορεί να χρειαστεί να μεταφερθούν και άλλοι πόροι. Αυτό θα εκτιμηθεί και από την πορεία εξέτασης των ενστάσεων, για να δούμε τελικά ποιος είναι ο αριθμός των δικαιούχων.

Έτσι, λοιπόν, ενώ πέρυσι είχαμε εξήντα χιλιάδες παιδιά συνολικά, φέτος θα έχουμε τουλάχιστον εξήντα τέσσερις χιλιάδες. Εκτιμώ προσωπικά ότι εβδομήντα χιλιάδες παιδιά θα καλυφθούν με επιδότηση. Και τονίζω το «με επιδότηση», γιατί τα υπόλοιπα παιδιά δεν μένουν εκτός παιδικών σταθμών. Απλώς, οι δήμοι δεν έχουν την ανάλογη οικονομική ενίσχυση για τα παιδιά αυτά, τα οποία θα πάρουν και τα εντάσσουν σε άλλη διαδικασία. Δεν μένουν στο σπίτι αυτά τα παιδιά.

Στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ κυρίως στα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την εξέλιξη του θέματος και στις προσπάθειες του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και του Υπουργείου Εσωτερικών, που είναι συναρμόδιο για την αντιμετώπιση αυτού του θέματος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Κυρία Τζάκρη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν έμεινα πολύ ικανοποιημένη από την απάντησή σας, γιατί μου φαίνεται ότι δεν έχετε ακριβώς ένα δεσμευτικό σχέδιο δράσης και μάλλον θα βρεθούμε προ εκπλήξεων.

Είπα και προηγουμένως ότι είμαστε λίγες μέρες πριν από την έναρξη της σχολικής χρονιάς. Είπατε να μιλήσουμε με στοιχεία. Σας διαβάσω από το δελτίο Τύπου της ΚΕΔΕ: Με βάση τα φετινά στοιχεία ενενήντα ένα χιλιάδες εκατόν πενήντα τρία παιδιά -σύμφωνα με τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν φέτος, κύριε Υπουργέ- πληρούν τις προϋποθέσεις για να ενταχθούν στις δομές, ενώ η υπάρχουσα χρηματοδότηση -όπως ήταν το πρόγραμμα πέρυσι- είναι μόλις 150 εκατομμύρια για εξήντα χιλιάδες θέσεις.

Για να γίνει δυνατή η ένταξη όλων αυτών των παιδιών χρειαζόμαστε περισσότερα χρήματα, όπως αντιλαμβάνεστε. Τα 10 εκατομμύρια, που είναι η προφορική δέσμευση του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης ότι μπορεί να μεταφερθούν από έναν κωδικό, είναι στον αέρα γιατί δεν ξέρουμε τελικά ποιος θα είναι ο αριθμός των δικαιούχων. Όπως είπατε κι εσείς, από μέρα

σε μέρα αναμένουμε και την ανακοίνωση των ονομάτων των δικαιούχων μητέρων.

Εδώ η ΚΕΔΕ σας έχει κάνει συγκεκριμένες προτάσεις. Δεν αναφερθήκατε καθόλου, κύριε Υπουργέ, σε αυτές τις προτάσεις που σας έγιναν, δηλαδή στην αξιοποίηση πόρων που λιμνάζουν σε άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα και άλλων πόρων του ΕΣΠΑ.

Σας λέει εδώ συγκεκριμένα ότι μπορεί να γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας από τα επιχειρησιακά προγράμματα «Ψηφιακή Σύγκλιση» και «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» είτε με μεταφορά πόρων από το επιχειρησιακό πρόγραμμα «Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» και διοικητική μεταρρύθμιση είτε με μεταφορά αδιάθετων πόρων του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου από τους άξονες ψυχιατρικής μεταρρύθμισης του συγκεκριμένου προγράμματος στο ΕΠΙΛΑΔ, ώστε να καλυφθούν και τα τριάντα μία χιλιάδες παιδιά που φαίνεται να είναι οι δικαιούχοι σύμφωνα με τη φετινή διαδικασία, δηλαδή, σύμφωνα με τις αιτήσεις που έχουν υποβληθεί μέχρι τώρα, τα δικαιολογητικά που έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα και εν πάση περιπτώσει, τις προϋποθέσεις που φαίνεται ότι πληρούν. Αυτό είναι που προέχει.

Όπως σας είπα προηγουμένως δεν είναι θέμα μόνο, εν πάση περιπτώσει, της ικανοποίησης των αναγκών των οικογενειών, των μητέρων και των παιδιών που θα μείνουν εκτός της διαδικασίας της κοινωνικοποίησης. Είναι επιτακτική ανάγκη, ώστε να συνεχίσουν την εργασία τους και οι εργαζόμενοι στα προγράμματα αυτά, κύριε Υπουργέ, που δεν είναι και λίγοι. Ξέρετε την ανασφάλεια που επικρατεί εξαιτίας του προγράμματος κινητικότητας, εξαιτίας της ένταξης όλων αυτών των ανθρώπων, πολύ περισσότερο, αυτών που υπηρετούν στην τοπική αυτοδιοίκηση σε καθεστώς διαθεσιμότητας κ.λπ..

Επομένως, εκτιμώ ότι το Υπουργείο θα πρέπει να μας πει συγκεκριμένα από πού θα μεταφερθούν αυτοί οι πόροι. Θα πρέπει να υλοποιήσει ένα πιο δεσμευτικό πρόγραμμα για να ησυχάσουν και οι άνθρωποι αυτοί που έχουν τα παιδιά τους στη διαδικασία της ένταξής τους στους βρεφονηπιακούς και στους παιδικούς σταθμούς της χώρας.

Περιμένω επομένως από εσάς πιο αναλυτικά τα στοιχεία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο για τη δευτερολογία του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Τα ακριβή στοιχεία αναφέρονται στις ανακοινώσεις της ΕΕΤΑ, που είναι ο φορέας υλοποίησης του προγράμματος. Από εκεί πρέπει να αντλήσουμε την αλήθεια. Το όποιο δελτίο της ΚΕΔΕ, αναφέρεται στο επιθυμητό, στην κάλυψη ενενήντα, εκατό, εκατόν πενήντα χιλιάδων παιδιών. Εάν είναι ακριβή τα στοιχεία που αναφέρετε από δελτίο της ΚΕΔΕ, με συγχωρείτε, αλλά δεν έχουν διαβάσει τις ανακοινώσεις της ΕΕΤΑ. Ενενήντα οκτώ χιλιάδες παιδιά και όχι ενενήντα ένα.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Αυτοί που έχουν τις προϋποθέσεις, όχι οι αιτούντες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όχι, οι αιτούντες είναι ενενήντα οκτώ χιλιάδες.

Από αυτούς, λοιπόν, έχουμε εβδομήντα μία χιλιάδες, που είναι εντάξει τα χαρτιά τους. Από τους υπόλοιπους, έξι χιλιάδες δεν είναι δικαιούχοι άμεσα λόγω των οικονομικών κριτηρίων και οι υπόλοιποι θα πρέπει -και αυτό είναι το σημαντικό- για να μην περμένουν πολιτική απόφαση, να προσφύγουν με ένσταση μέχρι αύριο το μεσημέρι, προκειμένου να ενταχθούν και αυτές οι μητέρες και αυτές οι οικογένειες στους δικαιούχους.

Στοιχεία: Δεν θα πάω πολύ παλιά. Αναφέρθηκα στο 2008. Το 2011, σαράντα οκτώ χιλιάδες παιδιά εντάχθηκαν στο πρόγραμμα. Τα υπόλοιπα εντάχθηκαν με άλλη διαδικασία στους παιδικούς σταθμούς, με ενίσχυση, με διαφορετικό τρόπο, από το Υπουργείο Εσωτερικών, από τους ΚΑΠ ή από οπουδήποτε.

Το 2012 είχαμε πενήντα επτά χιλιάδες πεντακόσια παιδιά. Με την απάντηση που σας έδωσα μέχρι στιγμής είναι διασφαλισμένα τα χρήματα για εξήντα τέσσερις χιλιάδες. Τη μείωση δεν την βλέπω. Βλέπω αύξηση. Αριθμητική ξέρουμε. Οι εξήντα τέσσερις

χιλιάδες, λοιπόν, με τις ενέργειες οι οποίες γίνονται, εκτιμώ ότι θα αυξηθούν και θα φτάσουν τις εβδομήντα χιλιάδες. Πρωτοφανές για τα δεδομένα που είχαμε μέχρι τώρα, αλλά είναι απαραίτητο, όπως πολύ σωστά είπατε, λόγω και της πρωτοφανούς κρίσης που μαστίζει την κοινωνία και ιδιαίτερα τις αδύναμες οικογένειες. Γι' αυτό γίνεται η προσπάθεια, προκειμένου να φτάσουν τουλάχιστον τις εβδομήντα χιλιάδες τα παιδιά που θα ενταχθούν με επιδότηση. Το επαναλαμβάνω αυτό.

Τώρα, θέλω να πω ποιες είναι οι συγκεκριμένες ενέργειες που αναμένουμε να αποδώσουν για να φτάσουμε εκεί. Αναφέρθηκε ήδη στη συνεννόηση που έχουμε με το Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και την κ. Χριστοφιλοπούλου, για να έχουμε τουλάχιστον 10 εκατομμύρια -αυτά είναι δεδομένα- τα οποία μπορεί να αυξηθούν ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν από την αξιολόγηση των ενστάσεων.

Το δεύτερο είναι η προσπάθεια του Υπουργείου Εσωτερικών, για να εξασφαλιστούν πρόσθετοι πόροι, χωρίς να αναφέρομαι στην πιθανή επανάληψη της ευγενούς χορηγίας του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος», που θα έρθει πρόσθετα. Δεν αναφέρομαι σε αυτήν. Αναφέρομαι μόνο στις προσπάθειες του Υπουργείου Εσωτερικών, του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και φυσικά του Υπουργείου Εργασίας.

Για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις, όσον αφορά τη ρήτρα ευελιξίας, χρειάζεται να αξιοποιηθεί όταν το πρόγραμμα στο οποίο θα πρέπει να πάνε τα χρήματα δεν είναι επιλέξιμο σύμφωνα με τα μέχρι τώρα συμφωνηθέντα. Το ΕΠΑΝΑΔ, το οποίο χρηματοδοτεί το «Εναρμόνιση Οικογενειακής και Επαγγελματικής Ζωής», είναι ένα πρόγραμμα που έχει συσταθεί από το 2008. Είναι επιλέξιμο, δεν έχει ανάγκη τη χρήση της ρήτρας ευελιξίας.

Εάν δημιουργούσαμε ένα καινούργιο πρόγραμμα και θέλαμε να μεταφέρουμε πόρους εκεί, τότε θα χρειαζόταν η ρήτρα ευελιξίας. Εδώ, λοιπόν, χρειάζεται απλή συμφωνία και έγκριση από τις αρμόδιες επιτροπές παρακολούθησης των Υπουργείων και τις διαχειριστικές επιτροπές, προκειμένου να μεταφερθούν πόροι από ένα πρόγραμμα σε ένα άλλο και αυτό θα επιτευχθεί.

Άρα, λοιπόν, σε σχέση με τα ερωτήματά σας, σας λέω ότι φέτος θα ενταχθούν πολύ περισσότερα παιδιά, πολλές χιλιάδες

παιδιά παραπάνω από ό,τι εντάχθηκαν πέρυσι. Ο ακριβής αριθμός θα είναι γνωστός αφού εξεταστούν οι ενστάσεις οι οποίες θα κατατεθούν. Και αυτό που θέλω να σας διαβεβαιώσω είναι ότι χωρίς την ανάγκη της αξιοποίησης της ρήτρας ευελιξίας, γιατί δεν μπορεί να αξιοποιηθεί εδώ, δεν θα πιέσουμε αλλά θα συνεννοηθούμε περαιτέρω με τα συναρμόδια Υπουργεία, προκειμένου να μεταφερθούν οι απαραίτητοι πόροι για να μην μείνει καμμία αδύναμη οικογένεια χωρίς τη στήριξη αυτή με την ένταξη των παιδιών στους βρεφονηπιακούς και παιδικούς σταθμούς, τα ΓΔΑΠ και τα ΓΔΑΠ-ΑΜΕΑ.

Σε καμμία περίπτωση, όμως, δεν συνδυάζεται η μη επιδότηση κάποιας οικογένειας που δεν τηρεί τα οικονομικά κριτήρια με μη ένταξη στον παιδικό σταθμό. Αυτό είναι λάθος. Και είναι λάθος να προβάλλεται και από την ΚΕΔΕ διότι εντάσσονται, απλά έχουν τροφεία. Αυτοί, λοιπόν, οι οποίοι έχουν εισόδημα πάνω από τα όρια που έχει θέσει η πρόσκληση βάσει της οποίας γίνεται το πρόγραμμα, θα πρέπει να καταβάλλουν τροφεία. Αναφερόμαστε στις αδύναμες οικογένειες και αυτές θέλουμε να στηρίξουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Υπουργέ, μιας και είστε ο μόνος που εκπροσωπεί την Κυβέρνηση, φροντίστε σας παρακαλώ αυτή η εικόνα να μην επαναληφθεί. Μεταφέρετε στους αρμόδιους Υπουργούς ότι δεν πρέπει να επαναληφθεί η εικόνα να συζητείται μία ερώτηση στη Βουλή από ένα μακρύ κατάλογο ερωτήσεων.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Συμφωνώ, κύριε Πρόεδρε. Το έχω υποστεί κι εγώ σαν Βουλευτής. Απλά να πω ότι την προηγούμενη φορά αναζητούσαμε τον ερωτώντα, όταν ήμουν εγώ παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συμβαίνει κι αυτό καμμία φορά, αλλά δεν πάσχουμε από αυτό. Το πρόβλημα είναι ότι η Κυβέρνηση δείχνει μία υποτίμηση στον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία. Εισάγεται για συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή, μπορούν να λάβουν το λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως αυτής της συμφωνίας.

Θέλει κάποιος συνάδελφος να λάβει τον λόγο;

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Μπορώ να έχω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κι εγώ θα ήθελα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Πρώτη έχει τον λόγο η κ. Αμμανατίδου για πέντε λεπτά.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η χώρα μας στερείται δημόσιας εθνικής πολιτικής αερομεταφορών από την εποχή της ρευστοποίησης και διάλυσης του εθνικού μας αερομεταφορέα. Όλα εναπόκεινται στη διάθεση και στις σκοπιμότητες των ιδιωτικών εταιρειών και στον τομέα του τουρισμού και στις εισερχόμενες πτήσεις και στην εμπορευματική πολιτική και κυρίως, στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών. Πρόσφατα, μάλιστα, υπήρξε και ένα ακόμα εξαιρετικό σημαντικό περιστατικό για τον τελευταίο τομέα με την ανακοίνωση της διακοπής των πτήσεων της «OLYMPIC AIR» από το φθινόπωρο για Θεσσαλονίκη, Κρήτη και Ρόδο.

Βεβαίως, ο ΣΥΡΙΖΑ έχει καταθέσει ερώτηση γι' αυτό, αλλά θέλω να περάσω έτσι στις διμερείς σχέσεις με άλλες χώρες, διότι κάθε διεθνής διμερής συμφωνία στο αεροπορικό τοπίο στηρίζει και θα στηρίζει μονομερώς τις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, όσο η χώρα δεν θα διαθέτει εθνική δημόσια πολιτική στις αερομεταφορές και όσο εξαιτίας της πολιτικής που ακολούθησαν και ακολουθούν οι δικές μας, οι ελληνικές κυβερνήσεις, είναι όμηρος των πολιτικών των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών.

Επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου είχα αναφέρει και στη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά δεν έλαβα καμμία ουσιαστική απάντηση, ότι απουσιάζουν παντελώς τα στατιστικά στοιχεία για την τουριστική ή εμπορευματική ροή μεταξύ των δύο χωρών, ώστε να έχουμε καλύτερη εικόνα και δεν αναφέρεται κανένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης στους τομείς αυτούς.

Διαβάζουμε από την αιτιολογική έκθεση ότι η κύρωση της υπ' όψιν συμφωνίας και του παραρτήματός της κρίνεται αναγκαία γιατι προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα –τουρισμός, εμπορευματική κίνηση κ.λπ.- αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Και παρακάτω λέει ότι η υλοποίηση των διατάξεων της συμφωνίας αυτής ενδέχεται να προκαλέσει ακαθόριστη δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ειδική έκθεση, αλλά θα έχει και θετικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς της εθνικής μας οικονομίας, όπως προαναφέρεται στην παρούσα έκθεση.

Ωστόσο, το Υπουργείο δεν καταθέτει κανένα στοιχείο ούτε για την τουριστική ούτε για την εμπορευματική ροή μεταξύ των δύο χωρών, ώστε να διαμορφώσουμε μία πλήρη εικόνα. Δεν υπάρχουν δεδομένα από τον ΕΟΤ και από την Πολιτική Αεροπορία, όπως θα ήταν αναμενόμενο, για τις αφίξεις τουριστών από τη Ζάμπια ή για τις αναχωρήσεις Ελλήνων τουριστών με προορισμό τη Ζάμπια.

Επίσης στην αιτιολογική έκθεση, πάλι στο κομμάτι των δικαιωμάτων αεροπορικής εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη συμφωνία, αναφέρεται στο σημείο β' ότι παρέχεται αμοιβαία το δικαίωμα προσγειώσεως αεροσκαφών στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για σκοπούς μη εμπορικούς. Ποιοι είναι αυτοί οι σκοποί; Πάλι είχαμε ρωτήσει στην επιτροπή και απάντηση, βεβαίως, δεν έχουμε λάβει. Δεν είναι εμπορευματικοί, δεν

είναι προφανώς τουριστικοί. Άρα, ποιοι είναι και τι εξυπηρετούν αυτοί οι άλλοι σκοποί;

Εδώ αφήνονται πολλά περιθώρια αξιοποίησης αδιαφανών δεδομένων σε ό,τι αφορά την Πολιτική Αεροπορία ακριβώς για άλλους σκοπούς. Αυτός είναι ο λόγος που ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει «λευκό».

Όμως, θέλω να μου κάνετε και μία διευκρίνιση για το άρθρο 18, που λέει όσον αφορά στη συμμεόρφωση προς πολυμερείς συμφωνίες ότι στην περίπτωση που τεθεί σε ισχύ και για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη κάποια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, η παρούσα συμφωνία –αυτό, δηλαδή, που συζητούμε- και το παράρτημα αυτής θα θεωρηθεί ότι τροποποιούνται αντιστοίχως, φαντάζομαι χωρίς να περάσει από την ελληνική Βουλή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η κ. Μακρή έχει τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εισάγεται σήμερα στο Τμήμα το νομοσχέδιο: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας».

Στη συμφωνία περιλαμβάνεται η πρόβλεψη ορισμού από τα αντισυμβαλλόμενα κράτη διορισμένης αεροπορικής εταιρείας. Ο συγκεκριμένος ορισμός περιλαμβάνει τις αεροπορικές εταιρείες που εξουσιοδοτούν οι χώρες για να εκτελούν τα μεταξύ τους δρομολόγια. Η έλλειψη εθνικής πολιτικής στις αερομεταφορές και η εγκληματική πολιτική των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας πολύ φοβούμαστε, βέβαια, ότι θα οδηγήσουν την Ελλάδα να μην έχει τελικά αεροπορική εταιρεία για να την εξουσιοδοτήσει.

Ελπίζουμε ότι αληθεύει, κύριε Υπουργέ, η διάψευση των τουρκικών αερογραμμών για την πρόθεσή τους να αγοράσουν τόσο την «AEGEAN» όσο και την Ολυμπιακή. Θα ήταν ανεπίτρεπτο, ακόμα και για μία Κυβέρνηση, όπως η δική σας, να αναγκαστεί να εξουσιοδοτήσει τις τουρκικές αερογραμμές ως τον εθνικό αερομεταφορέα.

Γεγονός, βέβαια, είναι ότι οι Τούρκοι έχουν προσλάβει μεγάλο αριθμό πιλότων της πρώην κρατικής Ολυμπιακής, αναβαθμίζοντας τις τουρκικές αερογραμμές με ένα πρόγραμμα ανάπτυξης, το οποίο περιλαμβάνει την αγορά πολλών νέων σύγχρονων αεροσκαφών.

Παράλληλα, το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει αναδειχθεί στο μεγαλύτερο και στο πιο δραστήριο της Ανατολικής Ευρώπης. Ακριβώς, δηλαδή, το αντίθετο με ό,τι συμβαίνει στη χώρα μας.

Στη χώρα μας η νεοφιλελεύθερη ουτοπία του κ. Χατζηδάκη χάρισε την Ολυμπιακή Αεροπορία στον κ. Βγενόπουλο, με σκοπό, υποτίθεται, να την αναπτύξει βάσει των κανόνων της ελεύθερης αγοράς, την πάταξη της γραφειοκρατίας, την αποτελεσματικότητα του ιδιώτη επενδυτή και άλλων κούφινων μεγάλων λόγων.

Η αλήθεια είναι ότι σήμερα η εταιρεία συρρικνώθηκε. Η αλήθεια είναι ότι επιχειρήθηκε η μεταπώληση της στην «AEGEAN» με τις ευλογίες της ελληνικής Κυβέρνησης, παρ' ό,τι αυτό θα σήμαινε ότι θα σχηματιζόταν μονοπώλιο στις αερομεταφορές.

Ευτυχώς, το συγκεκριμένο, βέβαια, σχέδιο κατάρρευσε από την άρνηση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συναινέσει στη σχεδιαζόμενη στρέβλωση της αγοράς.

Η αλήθεια είναι ότι η Ολυμπιακή πήρε τέλος για το Ηράκλειο, τη Θεσσαλονίκη, και τη Ρόδο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την απόφαση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από τις 14 Οκτωβρίου του 2013 σταματούν οι πτήσεις από Αθήνα προς Ηράκλειο και από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη.

Νωρίτερα, μέσα στο Σεπτέμβριο, η Ολυμπιακή Αεροπορία σταμάτα τις πτήσεις της στα δρομολόγια Αθήνα – Ρόδος. Η απόφαση αυτή της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργεί νέα δεδομένα στις αερομεταφορές, καθώς ουσιαστικά μετατρέπονται σε γραμμές μονοπώλιου τα συγκεκριμένα αεροπορικά δρομολόγια, τα οποία, μάλιστα, έχουν πολύ μεγάλη ζήτηση καθ' όλη τη

διάρκεια της χρονιάς και όχι μόνο, βέβαια, τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η αλήθεια είναι ότι ο άνθρωπος που μοιράζεται τις ίδιες νεοφιλελεύθερες απόψεις με τον κ. Χατζηδάκη, τον οποίο η Κυβέρνησή σας είχε διορίσει γενικό εκπονητή δημόσιας περιουσίας και πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ, δεν χρησιμοποίησε οποιαδήποτε από αυτές τις αεροπορικές εταιρείες για να μεταβεί, βέβαια, στον τόπο όπου ήθελε να κάνει τις διακοπές του. Προτίμησε το ιδιωτικό αεροσκάφος του επιχειρηματία, στον οποίο η Κυβέρνησή σας επιχειρεί να ξεπουλήσει τον ΟΠΑΠ.

Αποτελεί, βέβαια, τραγική ειρωνεία ο χαρακτηρισμός «τζαμπατζής» που αποδίδεται από Υπουργούς της Κυβέρνησής σας σε έναν άνεργο, ο οποίος δεν διέθετε ούτε το 1,40 ευρώ για το εισιτήριό του στο τρόλεϊ, τη στιγμή, μάλιστα, που οι καλοπληρωμένοι κρατικοδίαιτοι νεοφιλελεύθεροι εκλεκτοί σας, επιδεικνύουν τέτοια απαξίωση έστω και για τα προσχήματα της ορθής άσκησης των καθηκόντων τους, που περιλαμβάνουν τον αποκλεισμό ακόμη και των υποψίων αδιαφανών διαδικασιών.

Δεν μας ενδιαφέρουν τα πρόσωπα της Κυβέρνησης και της συμπεριφοράς αυτής. Αυτό που επικρίνουμε είναι η νοοτροπία αυτή, που οδηγεί κυβερνητικά στελέχη να αδιαφορούν για το πόρισμα της δικαιοσύνης και να δηλώνουν ότι οι εμπλεκόμενοι στο συγκεκριμένο συμβάν με τον νεκρό νεαρό έκαναν καλά τη δουλειά τους. Αυτό, βέβαια, θα πρέπει να το πείτε στην οικογένεια του εκλιπόντος κοιτώντας τους στα μάτια, αλλά κοιτώντας και στα μάτια τον ελληνικό λαό.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η κ. Φούντα έχει τον λόγο για πέντε λεπτά.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρείται να κατοχυρωθεί ουσιαστικά η συμφωνία που έγινε στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ελλάδας και της Ζάμπιας, μία συμφωνία που υπογράφηκε αρχικά στις 3 Δεκεμβρίου του 2012. Πρόκειται για ένα τυπικό παράδειγμα διμερούς συμφωνίας μεταξύ δύο κρατών που θέλουν ουσιαστικά να προάγουν τις σχέσεις τους.

Ειδικότερα, η συμφωνία ρυθμίζει θέματα εγκατάστασης και λειτουργίας αυτών των αεροπορικών γραμμών, την τήρηση προτύπων ασφαλείας, την αεροπορική ασφάλεια σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές. Ταυτόχρονα, η συμφωνία περιέχει διατάξεις που αφορούν εμπορικές ευκαιρίες για τα δύο κράτη, την απαλλαγή των αεροπορικών μεταφορών από τελωνειακούς δασμούς και συναφείς φόρους, την τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν οι αεροπορικές εταιρείες και ζητήματα επίλυσης διαφορών μεταξύ των δύο μερών. Όλα αυτά ισχύουν για τις δύο χώρες με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας. Όπως αναφέραμε και στην αρχή πρόκειται για μία αντίστοιχη συμφωνία που γίνεται μεταξύ χωρών που θέλουν να διασφαλίσουν συγκεκριμένους όρους για τις συμβάσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Η παρατήρησή μας είναι για το άρθρο 7 –και αυτό θα το λέμε σε κάθε αντίστοιχη κύρωση, παρ' ότι γνωρίζουμε ότι δεν μπορεί να αλλάξει– όσον αφορά τη χρονική ρήτρα των τριάντα ημερών, μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, για την καθυστέρηση της αποδοχής του αιτήματος για θέματα ασφαλείας. Θεωρούμε ότι τα θέματα ασφαλείας στις αεροπορικές γραμμές είναι πρωτεύουσας σημασίας και θα έπρεπε, ουσιαστικά, αυτή η χρονική διάρκεια να μειωθεί τουλάχιστον στο μισό, στις δεκαπέντε ημέρες, έτσι ώστε χώρες όπως η Ζάμπια, οι οποίες προφανώς δεν φημίζονται για θέματα ασφαλείας, να μπορούν να βλέπουν το αίτημά μας και να ανταποκρίνονται άμεσα.

Άρα η κύρωση αυτής της συμφωνίας δεν μας βρίσκει αντίθετους εκτός αυτής της μικρής παρατήρησης. Θέλουμε περαιτέρω βελτίωση των αεροπορικών μεταφορών. Θέλουμε εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των δύο κρατών και θέλουμε η Ελλάδα να στρατηγήσει να ανοίξει τα φτερά της και να αποκτήσει μία στρατηγική τοποθέτηση στις ελληνικές εξαγωγές, κυρίως στη Νότια Αφρική. Με βάση τις παρούσες συνθήκες θεωρούμε ότι το πλάνο είναι μακροπρόθεσμο, απλώς πρέπει να θέτουμε μακροπρόθεσμους ορίζοντες σε αυτήν την Αίθουσα. Οι τουριστικές επισκέ-

ψεις δυσχεραίνονται από το καθεστώς θεώρησης εισόδου στη Ζάμπια, της αντίστοιχης βίζας.

Είναι γεγονός ότι οι σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών δεν είναι ιδιαίτερα στενές και δεν χαρακτηρίζονται από πυκνότητα. Σημαντική, βέβαια, είναι η δραστηριότητα σε επίπεδο ΜΚΟ. Γνωρίζουμε τη δράση των «Γιατρών Χωρίς Σύνορα» στη Ζάμπια, καθώς και για μία σημαντική χρηματική συμβολή που έγινε για την ανέγερση δημοτικού σχολείου για Έλληνες πολίτες στην πρωτεύουσα της Λουσάκα και όχι μόνο.

Υπάρχει μία σημαντική κοινότητα περίπου τετρακοσίων κατοίκων στη Ζάμπια και αυτή η αεροπορική γραμμή ίσως θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πυρήνας για περαιτέρω ενίσχυση των σχέσεων –και επιχειρηματικών– μεταξύ των δύο χωρών. Είναι σημαντική η ενεργοποίηση νέων σταθερών και συχνών αεροπορικών γραμμών της Ελλάδας με χώρες όπου δεν υπάρχει σύνδεση αυτήν τη στιγμή.

Όμως, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να πούμε ότι την περίοδο που διανύουμε –και γι' αυτό κρατήσαμε και επιφύλαξη– βιώνουμε, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως σ' αυτήν την Αίθουσα, μία τάση –θέλουμε να πιστεύουμε όχι ηθελημένη– αποσύνδεσης της χώρας από συγκεκριμένους τουριστικούς προορισμούς του εξωτερικού, οι οποίοι είναι και πάρα πολύ σημαντικοί για τους Έλληνες πολίτες.

Θεωρούμε ότι δεν δίνεται αρκετό βάρος από πλευράς της Κυβέρνησης σ' αυτόν τον τομέα. Τα μονοπώλια σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της εξυπηρέτησης του Έλληνα πολίτη πρέπει να μπουν σε δεύτερη μοίρα, για να μην πω ότι πρέπει να εξαλειφθούν, γιατί κάτι τέτοιο θα ήταν ουτοπικό.

Θα θέλαμε, λοιπόν, μία πιο δυναμική πολιτική εκ μέρους σας, ώστε να μην καταργούνται απευθείας δρομολόγια μεταξύ προορισμών της Ελλάδας με το εξωτερικό. Θα θέλαμε, επίσης, πολύ περισσότερες παρεμβάσεις από πλευράς του Υπουργείου –και εκ μέρους της Επιτροπής Ανταγωνισμού κυρίως– για την πάταξη εναρμονισμένων πρακτικών από τις αερογραμμές του εσωτερικού.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Θα ήθελα για μισό λεπτό να πω ότι ενδεικτικό παράδειγμα όλης αυτής της κακώς εννοούμενης δράσης των αεροπορικών γραμμών στο εσωτερικό είναι το αεροδρόμιο του Ακτίου. Είναι ένα αεροδρόμιο, το οποίο βρίσκεται στην εκλογική μου περιφέρεια. Διπλασιάσε τις αφίξεις του αυτήν τη χρονιά, χωρίς να έχει προσθήκη αεροπορικών γραμμών, οι οποίες να εξυπηρετούν.

Οι μόνες συνδέσεις που καλά κρατούν, κύριε Υπουργέ, είναι οι επιδοτούμενες. Υπάρχει προορισμός, σύνδεση Ακτίου-Σητείας, Ακτίου-Αλεξανδρούπολης και δεν υπάρχει σύνδεση Ακτίου-Αθήνας, επειδή η συγκεκριμένη γραμμή δεν είναι επιδοτούμενη.

Υπάρχει κάτι που πρέπει να γίνει σε συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού. Οι τουρίστες που έρχονται κυρίως τους θερινούς μήνες στην Ελλάδα δεν μπορούν να έρχονται στην Ελλάδα και να πηγαίνουν στα all inclusive πακέτα, να έρχονται μία εβδομάδα το χρόνο, να τους τοποθετούν κάπου και να φεύγουν. Τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, τουλάχιστον κατά τους θερινούς μήνες, πρέπει να έχουν απευθείας σύνδεση με το κέντρο, με την Αθήνα, για να μπορούν οι τουρίστες που θέλουν να επισκεφτούν τη χώρα μας ουσιαστικά να διευρύνουν τις διακοπές τους, να γνωρίζουν και να διαχέονται σε όλο τον ιστό της χώρας, προκειμένου να μπορέσουμε να αποκομίσουμε τα μέγιστα οφέλη όλης αυτής της ομορφιάς της χώρας μας.

Ψηφίζουμε αυτήν τη σύμβαση με όλες αυτές τις παρατηρήσεις, τις οποίες κάναμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Λαμπρούλης έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορούμε να ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη συμφωνία με τη Ζάμπια για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Δεν τίθεται ζήτημα ότι δεν χρειάζονται τέτοιου είδους συμφωνίες μεταξύ κρατών. Ίσα-ίσα, θεωρούμε πως τέτοια θέματα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με διακρατικές συμφωνίες. Βεβαίως, η χώρα μας θα πρέπει να αναπτύξει τέτοιες σχέσεις με το σύνολο των χωρών του

κόσμου αλλά στη βάση του αμοιβαίου οφέλους των λαών. Αυτό είναι και το κριτήριο που καθορίζει τη στάση μας.

Συνεπώς λέμε ξεκάθαρα πως η κύρωση της συγκεκριμένης σύμβασης, η οποία αποδέχεται τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πολιτική της στα ζητήματα των αερομεταφορών, δεν πρόκειται να αποβεί σε όφελος της ικανοποίησης των όποιων αναγκών για τις αερομεταφορές που αφορούν τα λαϊκά συμφέροντα. Αυτό το βλέπουμε, βεβαίως, από την πολιτική και την εικόνα που παρουσιάζουν οι αερομεταφορείς στη χώρα μας αλλά και συνολικότερα τα συμφέροντα τα οποία υπηρετούν οι αερομεταφορείς μέσα από μία τέτοια διαδικασία.

Απ' αυτήν την άποψη και ακριβώς γιατί αυτές οι διακρατικές συμβάσεις, όπως η συγκεκριμένη, ουσιαστικά είναι κομμένες και ραμμένες στην κατεύθυνση εξυπηρέτησης των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων και συμφερόντων που οι ίδιοι εξάλλου επιβάλλουν, δεν θέλουμε στο πλαίσιο αυτό να σηματοδοτήσουμε με τη στάση μας, αλλά και με την αποδοχή αυτής της σύμβασης, τις διευκολύνσεις ακριβώς ενός τέτοιου ρόλου που βρίσκεται αντίθετος με την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Συνεπώς, στη βάση αυτής της θέσης μας, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση, γι' αυτούς ακριβώς τους λόγους.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Θέλετε να κάνετε κάποιο σχόλιο, κύριε Υφυπουργέ;

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ναι, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Έχετε τον λόγο, κύριε Υφυπουργέ, για πέντε λεπτά.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κατ' αρχάς, μιας και είναι η πρώτη μέρα λειτουργίας της Βουλής μετά το τραγικό ατύχημα που έγινε, θα ήθελα να εκφράσω για άλλη μια φορά τα συλλυπητήριά μου στην οικογένεια του θανόντος.

Όμως, θα ήθελα επίσης να πω ότι είναι πραγματικά άδικο κάποιος ή κάποιες να παίζουν με τη μνήμη ανθρώπων –που έφυγαν για οποιονδήποτε λόγο– μόνο και μόνο για μικροκομματικές σκοπιμότητες. Το λέω αυτό επειδή δεν ειπώθηκε ποτέ από κανέναν –ούτε από τον ομιλούντα– ότι κάποιος έκανε καλά τη δουλειά τους.

Είναι χρήσιμο να είστε πολύ πιο προσεκτικοί και ψύχραιμοι όταν μιλάτε μέσα στη Βουλή. Ειπώθηκε ότι έκαναν τη δουλειά τους. Εάν την έκαναν καλά ή όχι, θα το κρίνει η ΕΔΕ που διετάχθη –είναι μάλιστα άμεση ΕΔΕ– η ιατροδικαστική έρευνα και η τεχνική πραγματογνωμοσύνη. Εμείς δεν πήραμε θέση αν έκαναν καλά τη δουλειά τους ή όχι. Είπαμε ότι έκαναν τη δουλειά τους. Σας παρακαλώ πάρα πολύ να είστε πάρα πολύ προσεκτικοί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εσείς να είστε προσεκτικός σε αυτά που λέτε. Ένα παιδί πέθανε.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεύτερον, θα ήθελα να αναφέρω ότι το μένος το οποίο έχει η Αντιπολίτευση, για να κάνει αντιπολίτευση, είναι απίστευτο. Το λέω αυτό γιατί, πρώτον, τα ερωτήματα που ειπώθηκαν και σήμερα, ειπώθηκαν και στην επιτροπή και απαντήθηκαν. Λείπατε. Τουλάχιστον, αφού λείπατε, δεν πρέπει να διαβάζετε στα πρακτικά τι ειπώθηκε και τις απαντήσεις στις ερωτήσεις που κάνετε;

Δεύτερον, υπάρχουν κάποιοι όροι. Αν θέλετε να εκπροσωπείτε το κόμμα σας και να εισηγείστε την κύρωση αυτή, έπρεπε να είχατε διαβάσει τους απλούς όρους που υπάρχουν και είναι τυποποιημένοι.

Παραδείγματος χάριν, η φράση «μη εμπορικοί σκοποί» –το διευκρίνισα και στην επιτροπή το λέω και τώρα– δεν είναι κάτι περίεργο ή κάτι πονηρό. Για κάποιον που έχει ασχοληθεί με ένα νομοσχέδιο, το έχει διαβάσει και έχει ψάξει να δει ποιοι είναι οι όροι αυτοί, θα καταλάβαινε ότι οι μη εμπορικοί σκοποί αποτελούν τις εξής δύο παραμέτρους: Κατ' αρχάς, προβλέπονται από τη Σύμβαση του Σικάγου και αφορά τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, όταν δηλαδή το αεροπλάνο κατεβαίνει για έκτακτη ανάγκη στο αεροδρόμιο, ή όταν κατεβαίνει για ανεφοδιασμό. Αυτοί είναι,

λοιπόν, οι μη εμπορικοί σκοποί. Το είπαμε και στην επιτροπή. Δεν διαβάσατε καλά τα πρακτικά. Δεν διαβάσατε καν τι σημαίνουν αυτές οι παράμετροι.

Ακόμη, ειπώθηκε ότι δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία. Μα, βεβαίως, δεν υπάρχουν. Τι στατιστικά στοιχεία να σας φέρουμε όταν δεν υπήρχε ποτέ καμμία πτήση για τη Ζάμπια και η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν έχει πετάξει ποτέ προς ή από τη Ζάμπια. Τι στατιστικά στοιχεία θέλετε;

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Τι λέτε;

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακόμη, θέλω να σας πω –επειδή ξανακουβεντιάστηκε, το είπαμε και στην επιτροπή– ότι δεν μπορεί βάσει του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2008 να υπάρχει καμμία μετοχική σύνθεση σε κοινοτικό αερομεταφορέα εάν το 51% δεν είναι από κοινοτικούς υπηκόους.

Άρα μην κουβεντιάσετε πάλι για τέτοιες αερογραμμές, γιατί τα είπαμε. Δεν μπορούν σε ελληνικές μεταφορές, σε ευρωπαϊκές αερομεταφορές, να συμμετέχουν μη κοινοτικοί υπήκοοι.

Τέλος, για να κλείσω, θα ήθελα να πω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να δώσουμε το στίγμα ότι οι δύο ελληνικές οργανωμένες κοινότητες που υπάρχουν στη Ζάμπια θέλουν τη στήριξή μας.

Η Ζάμπια είναι μια χώρα η οποία κατά καιρούς και κατά περίπτωση δεν έχει καν τη δυνατότητα να κάνει αερομεταφορές προς την Ευρώπη. Επειδή στη θεωρία ακούω να το λέτε, αλλά στην πράξη δεν το κάνετε, όταν ερχόμαστε να ψηφίσουμε κάτι που έχει να κάνει με την ανάπτυξη, έχει να κάνει με την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας μας, ξεφεύγετε με διάφορες δικαιολογίες. Διότι όλα αυτά που είπατε, ο πιο απλός ακροατής που μας παρακολουθεί σήμερα, θα καταλάβει ότι είναι απλές δικαιολογίες.

Εμείς, λοιπόν, θέλουμε να ανατάξουμε την ελληνική οικονομία, θέλουμε να μπούμε στην ευρωπαϊκή λογική με τις αποφάσεις που έχει πάρει η Ευρώπη, να συμμετέχουμε και να ενισχύουμε όσο μπορούμε περισσότερο. Αυτό εξυπηρετεί η σημερινή κύρωση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα μου δώσετε για μισό λεπτό το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δεν προβλέπεται απ' αυτήν τη διαδικασία.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Θέλω να κάνω μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχάς σας ευχαριστώ που μου δώσατε τον λόγο.

Ζήτησα να μου δώσετε τον λόγο, γιατί θα ήθελα να μας απαντήσει ο κύριος Υφυπουργός στο αν γινόταν πτήσεις προς Ζάμπια και αν είχαν πληρότητα όταν υπήρχε ο εθνικός αερομεταφορέας, η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Σας ευχαριστώ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν έχουμε πρόβλημα να απαντήσουμε σε οποιαδήποτε ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, κανονικά δεν επιτρέπεται να πάρει τον λόγο σε αυτό το στάδιο κανένας συνάδελφος και να απαντήσει μετά και εσείς, αλλά τώρα λόγω συνολικής χαλαρότητας, αν θέλετε, μπορείτε να απαντήσετε.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Υπήρχαν πτήσεις στη Νότια Αφρική και όχι στη Ζάμπια. Φαντάζομαι πως καταλαβαίνετε ότι αυτά είναι τελείως διαφορετικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όπως είναι γνωστό, όποιος συνάδελφος θέλει, μπορεί να επανέλθει με ερωτήσεις κ.λπ..

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση της Συμφωνίας Αερο-

πορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ζάμπια και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 3 Δεκεμβρίου 2012, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΖΑΜΠΙΑ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ζάμπια

και

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

Ως Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την 7^η Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν Συμφωνία για την εγκαθίδρυση και εκτέλεση προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των επικρατειών τους,

Συμφώνησαν τα παρακάτω:

Άρθρο 1 Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας και εφόσον το κείμενο δεν ορίζει διαφορετικά:

- α. Ο όρος «Αεροπορική Αρχή» σημαίνει, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Ζάμπια, το Υπουργείο Επικοινωνιών και Μεταφορών και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που είναι εξουσιοδοτημένος να εκτελεί τις λειτουργίες που ασκούνται σήμερα από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες και, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που είναι εξουσιοδοτημένος να εκτελεί τις λειτουργίες που ασκούνται σήμερα από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοιες λειτουργίες.
- β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την εβδόμη Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:
 - ι) οποιαδήποτε τροποποίηση αυτής η οποία τέθηκε σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94(α) αυτής και κυρώθηκε και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη και
 - ιι) οποιοδήποτε Παράρτημα ή τροποποιήσεις αυτού που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της εν λόγω Σύμβασης, στο βαθμό που η συγκεκριμένη τροποποίηση ή Παράρτημα ισχύει τη δεδομένη στιγμή για τα εν λόγω Συμβαλλόμενα Μέρη.
- γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημα που επισυνάπτεται σε αυτήν και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τα οποία τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.
- δ. Ο όρος «Διορισμένη Αεροπορική Εταιρεία» σημαίνει κάποια αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.
- ε. Ο όρος «συμφωνημένα δρομολόγια» σημαίνει τα προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις συγκεκριμένες διαδρομές που αναφέρονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, είτε ξεχωριστά είτε σε συνδυασμό.

- στ. Ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με κάποιο αεροσκάφος, σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του συγκεκριμένου αεροσκάφους το οποίο είναι διαθέσιμο σε κάποια διαδρομή ή τμήμα διαδρομής ενώ ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με κάποιο «συμφωνημένο δρομολόγιο», αναφέρεται στη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, πολλαπλασιασμένη επί τη συχνότητα που εκτελείται από το αεροσκάφος για κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και μία διαδρομή ή τμήμα διαδρομής.
- ζ. Ο όρος «επικράτεια» αναφορικά με κάποιο Κράτος έχει τη σημασία του Άρθρου 2 της Σύμβασης.
- η. Οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς» έχουν τη σημασία τους αποδίδεται αντίστοιχα στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.
- θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που χρεώνεται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους εφαρμόζονται οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων τιμών και όρων για πρακτόρευση καθώς και για άλλες δευτερεύουσες υπηρεσίες που εκτελούνται από το μεταφορέα σχετικά με την αερομεταφορά, εξαιρουμένης της αμοιβής και των όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.
- ι. Ο όρος «τέλος χρήσης» σημαίνει την χρέωση που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή του αερολιμένα, εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας και αεροπορικής ασφάλειας ή διευκολύνσεων.
- κ. Ο όρος «Συνθήκες της Ε.Ε.» σημαίνει τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εννοείται ότι οι τίτλοι που φέρουν τα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας κατ' ουδένα τρόπο περιορίζουν ή διευρύνουν το νόημα οποιασδήποτε διάταξης της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2 Παροχή Δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από την

διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ως εξής:

- α. Να υπερίπταται της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, χωρίς προσγείωση,
 - β. Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς και
 - γ. Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια σε σημεία της διαδρομής (διαδρομών) που ορίζονται στο Πίνακα Διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου διεθνών μεταφορών, είτε ξεχωριστά είτε σε συνδυασμό.
2. Καμία διάταξη της παραγράφου (1) δεν θεωρείται ότι παραχωρεί το δικαίωμα στην αεροπορική εταιρεία του ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών να επιβιβάζει, στην επικράτεια του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο το οποίο μεταφέρεται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και έχει ως προορισμό κάποιο άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3

Διορισμοί και εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να διορίζει, και να ενημερώνει σχετικά, δια της διπλωματικής οδού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, καθώς και να αποσύρει ή να τροποποιεί τους εν λόγω διορισμούς.
2. Το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μόλις ενημερωθεί σχετικά με τον εν λόγω διορισμό, οφείλει να παρέχει τις κατάλληλες άδειες και εγκρίσεις με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:
 - α) Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - ι) έχει έδρα στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και κατέχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και

- υ) ο αποτελεσματικός κανονιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας ασκείται και διατηρείται από το κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και ότι η σχετική αεροπορική αρχή ορίζεται σαφώς στον διορισμό.
- β) Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Ζάμπια:
 - ι) έχει έδρα στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Ζάμπια σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Δημοκρατίας της Ζάμπια και
 - ii) Η Δημοκρατία της Ζάμπια έχει και διατηρεί τον αποτελεσματικό κανονιστικό έλεγχο της εταιρείας και
- γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς - πάντα σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης - για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Μέρος που δέχεται τον διορισμό.

3. Κατά την παραλαβή της άδειας λειτουργίας της παραγράφου 2, μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί ανά πάσα στιγμή να ξεκινήσει τη εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων για τα οποία έχει διοριστεί, με την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με όλες τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Αναστολή και Ανάκληση

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια λειτουργίας ή τις τεχνικές αδειοδοτήσεις κάποιας αεροπορικής εταιρείας από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - ι) δεν έχει έδρα στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν κατέχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή
 - ii) ο αποτελεσματικός κανονιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν διατηρείται από το κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η αρμόδια αεροπορική αρχή δεν ορίζεται σαφώς στον διορισμό.

- β) Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Ζάμπια:
- ι) δεν έχει συσταθεί στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Ζάμπια και δεν είναι αδειοδοτημένη σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Δημοκρατίας της Ζάμπια, ή
 - ii) Η Δημοκρατία της Ζάμπια δεν διατηρεί αποτελεσματικό κανονιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, ή
- γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται εύλογα, σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης, για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Μέρος που δέχεται τον διορισμό, ή
- δ) η αεροπορική εταιρεία δεν συμμορφώνεται με τους νόμους και/ή τους κανονισμούς του συμβαλλόμενου Μέρους που εκχωρεί τα εν λόγω δικαιώματα ή
- ε) η αεροπορική εταιρεία δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από την παρούσα Συμφωνία.
2. Εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι απαραίτητη η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου για την αποτροπή περαιτέρω παραβάσεων νόμων και/ή κανονισμών, το συγκεκριμένο δικαίωμα θα ασκείται μόνο κατόπιν διαβούλευσης με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5

Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτεια αυτού, αεροσκάφους που εκτελεί πτήσεις διεθνούς αεροναυτιλίας ή σχετικά με τη λειτουργία και την πλοήγηση του εν λόγω αεροσκάφους, πρέπει να τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.
2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την είσοδο, την άδεια αναχώρησης, την παραμονή ή

διέλευση, την αποδημία και την μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας πρέπει να τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους καθώς από ή εκ μέρους του πληρώματος αυτής, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου κατά τη διέλευση, είσοδο και αναχώρηση από την επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και τα φορτία, που τελούν σε άμεση διέλευση στην επικράτεια ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών και χωρίς να αναχωρούν από την περιοχή του αεροδρομίου που προορίζεται για το συγκεκριμένο σκοπό θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο. Οι αποσκευές και τα φορτία που τελούν σε άμεση διέλευση απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους συναφείς φόρους.

Άρθρο 6

Αναγνώριση Πτυχίων και Αδειών

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία παραμένουν σε ισχύ και δεν έχουν λήξει, αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για το σκοπό εκτέλεσης των συμφωνημένων δρομολογίων, υπό τον όρο πάντοτε ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες ισοδυναμούν ή υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες προδιαγραφές που προβλέπονται από τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί, ωστόσο, το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για πτήσεις πάνω από τη δική του επικράτεια, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν χορηγηθεί σε υπηκόους του ή επικυρώθηκαν για αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.
2. Στην περίπτωση που τα προνόμια ή οι προϋποθέσεις των αδειών ή των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο (1) παραπάνω, και έχουν εκδοθεί από την Αεροπορική Αρχή ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για κάποιο αεροσκάφος που εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια στις καθορισθείσες διαδρομές επιτρέπουν κάποια απόκλιση από τα πρότυπα που έχει θεσπίσει η Σύμβαση, και η οποία απόκλιση έχει υποβληθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, η Αεροπορική Αρχή του

άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας με τη Αεροπορική Αρχή του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να παράσχει ικανοποιητικά επιχειρήματα για το ότι η συγκεκριμένη πρακτική είναι αποδεκτή. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις ανά πάσα στιγμή αναφορικά με τα πρότυπα ασφάλειας που εφαρμόζονται από κάποια αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιοδήποτε τομέα και αφορούν το πλήρωμα, το αεροσκάφος ή τη λειτουργία αυτών. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις διεξάγονται εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του αιτήματος.
2. Εάν, μετά τις εν λόγω διαβουλεύσεις, κάποιο εκ των Συμβαλλομένων Μερών κρίνει ότι τα πρότυπα ασφάλειας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και οι οποίες είναι τουλάχιστον ίσες με τα ελάχιστα επίπεδα που έχουν θεσπιστεί έως εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, δεν τηρούνται και εφαρμόζονται αποτελεσματικά από τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει να ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα εν λόγω ευρήματα και για τα βήματα που θεωρούνται απαραίτητα προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις Προδιαγραφές ΔΟΠΑ, ενώ το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει να προβεί στις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες. Σε περίπτωση που το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν προβεί στις κατάλληλες ενέργειες εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή εντός κάποιας μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να συμφωνηθεί, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγο, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο λειτουργεί από ή εκ μέρους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών για την εκτέλεση δρομολογίων προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, κατά τη διάρκεια παραμονής του στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει

αντικείμενο ελέγχου από εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί του αεροσκάφους και γύρω από αυτό προκειμένου να ελεγχθεί η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους καθώς και εκείνων του πληρώματος του αεροσκάφους καθώς και η κατάσταση αυτού και του εξοπλισμού του (στο παρόν Άρθρο αναφέρεται ως «επιθεώρηση πίστας»), με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω διαδικασία δεν προκαλεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Σε περίπτωση που σε κάποια επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκύψουν:

α) Σοβαρές ανησυχίες ότι κάποιο αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν πληροί τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, ή

β) Σοβαρές ανησυχίες ότι δεν υφίσταται αποτελεσματική συντήρηση και διαχείριση των προτύπων ασφάλειας που ισχύουν εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση έχει τη δυνατότητα, σύμφωνα με το Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγο, να συμπεράνει ότι οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή τέθηκαν σε ισχύ τα πιστοποιητικά ή οι άδειες του εν λόγω αεροσκάφους ή του πληρώματος του αεροσκάφους, ή ότι οι προδιαγραφές βάσει των οποίων το αεροσκάφος λειτουργεί δεν πληρούν ή δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που έχουν θεσπιστεί από τη Σύμβαση του Σικάγο.

5. Σε περίπτωση που ο εκπρόσωπος της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών αρνηθεί την πρόσβαση σε κάποιο αεροσκάφος της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας για τη διεξαγωγή επιθεώρησης πίστας, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 4 παραπάνω και να καταλήξει στα συμπεράσματα που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιήσει άμεσα την έγκριση λειτουργίας μίας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στην περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, είτε ως αποτέλεσμα επιθεώρησης πίστας, σειράς επιθεωρήσεων πίστας, άρνησης πρόσβασης για διεξαγωγή επιθεώρησης πίστας,

διαβουλεύσεων κλπ, ότι είναι απαραίτητο να ληφθούν άμεσα μέτρα για την ασφάλεια λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας.

7. Οποιαδήποτε ενέργεια ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6 πιο πάνω διακόπτεται εάν δεν υφίσταται πλέον λόγος για την ανάληψη αυτής.

Άρθρο 8

Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν εκ νέου ότι η αμοιβαία υποχρέωσή τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας κατά πράξεων παράνομης παρέμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζεται η γενικότητα των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συγκεκριμένα ενεργούν ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Παραβάσεων και Άλλων Τινών Πράξεων που Διαπράττονται επί Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Υφαρπαγής Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και τη Συνθήκη για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, το Πρωτόκολλο για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας σε Διεθνείς Αερολιμένες, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ την 1^η Μαρτίου 1991, καθώς και σύμφωνα με όλα τα διεθνή επίσημα έγγραφα παρεμφερούς περιεχομένου, τα οποία μπορεί να κυρωθούν από τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο μέλλον.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν να παρέχουν αμοιβαία, κατόπιν σχετικού αιτήματος, όλη την απαραίτητη συνδρομή προκειμένου να αποτραπεί η παράνομη κατάληψη αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματος αυτών, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, καθώς και άλλες απειλές για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις μεταξύ τους σχέσεις, οφείλουν να ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, οι οποίες έχουν θεσπιστεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίζονται ως Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτείται από τους δικούς τους αερομεταφορείς ή τους αερομεταφορείς, των οποίων η μόνιμη κατοικία ή κύρια έδρα τους βρίσκεται εντός της επικράτειας των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι αερομεταφορείς των οποίων η έδρα βρίσκεται στην επικράτεια αυτής σύμφωνα με τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτουν έγκυρη Άδεια Αερομεταφορέα σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στην επικράτεια των Μερών να ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις περί αεροπορικής ασφάλειας.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι αερομεταφορείς του οφείλουν να τηρούν, για την αναχώρηση καθώς και κατά την παραμονή στην επικράτεια του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις περί αεροπορικής ασφάλειας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της χώρας, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται με αποτελεσματικό τρόπο επαρκή μέτρα εντός της επικράτειάς του για την προστασία του αεροσκάφους και τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους καθώς και ότι διενεργούνται οι απαραίτητοι έλεγχοι στο πλήρωμα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα καταστήματα του αεροσκάφους, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει επίσης να εξετάζει θετικά οποιοδήποτε αίτημα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τη λήψη ειδικών δικαιολογημένων μέτρων ασφαλείας για την αντιμετώπιση κάποιας συγκεκριμένης απειλής.
5. Στην περίπτωση που προκύψει κάποιο συμβάν ή απειλή για κάποιο συμβάν παράνομης κατάληψης αεροσκάφους πολιτικής αεροπορίας ή άλλης παράνομης πράξης κατά της ασφάλειας του εν λόγω αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος αυτού ή των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν να συνεργαστούν διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και λαμβάνοντας οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέτρο, το οποίο αποσκοπεί στον άμεσο και ασφαλή τερματισμό του εν λόγω γεγονότος ή απειλής.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών έχει το δικαίωμα να διατηρεί δική της εκπροσώπηση στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Μέρους σχετικά με την είσοδο, διαμονή και απασχόληση, να αποστέλλει και να διατηρεί εντός της επικράτειας του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό προσωπικό, πωλήσεων, τεχνικής και λειτουργικής υποστήριξης κ.ά., το οποίο είναι απαραίτητο για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.
3. Σε περίπτωση που οριστεί κάποιος γενικός αντιπρόσωπος ή γενικός αντιπρόσωπος πωλήσεων, ο εν λόγω αντιπρόσωπος ορίζεται σύμφωνα με τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία και τους κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία έχει το δικαίωμα να δραστηριοποιείται στην πώληση αεροπορικών μεταφορών εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, είτε άμεσα είτε μέσω των αντιπροσώπων αυτής, ενώ ο οποιοσδήποτε θα είναι σε θέση να αγοράσει την εν λόγω μεταφορά σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τους κανονισμούς.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στην διορισμένη αεροπορική εταιρεία του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα του εφόσον ζητηθεί, και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί συναλλάγματος, το πλεόνασμα των εισπράξεων έναντι των δαπανών, που επιτεύχθηκε από τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να επιβάλλει παρόμοιους περιορισμούς ως αυτούς που του επιβάλλονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος κατά τη μεταφορά του πλεονάσματος των εισπράξεων έναντι των δαπανών, που επιτεύχθηκε από τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων.

Άρθρο 10**Απαλλαγή από Τελωνειακούς και άλλους Δασμούς**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαιότητας, απαλλάσσει την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλα εγχώρια τέλη και χρεώσεις σχετικά με το αεροσκάφος, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα αναλώσιμα τεχνικά προϊόντα, ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, του συνήθους εξοπλισμού του αεροσκάφους, των καταστημάτων του αεροσκάφους και άλλα προϊόντα για χρήση ή που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στη λειτουργία ή τη συντήρηση του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια, καθώς και τον εξοπλισμό εδάφους που έχει εισαχθεί στην επικράτεια οιαδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αερολιμένων στους οποίους λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, τα αποθέματα εισιτηρίων, τις αεροπορικές φορτωτικές, οποιοδήποτε έντυπο υλικό το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας και το σύνθημα διαφημιστικό υλικό που διανέμεται δωρεάν από την εν λόγω διορισμένη αεροπορική εταιρεία.
2. Οι απαλλαγές που παρέχονται διά του παρόντος Άρθρου εφαρμόζονται στα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου:
 - α) τα οποία εισάγονται στην επικράτεια ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών από ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - β) τα οποία παραμένουν στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών κατά την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτεια του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους
 - γ) τα οποία βρίσκονται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων, ανεξαρτήτως του εάν τα εν λόγω στοιχεία χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται πλήρως εντός της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που παρέχει την

απαλλαγή, με την προϋπόθεση ότι η κατοχή και/ ή χρήση των εν λόγω αντικειμένων δεν μεταφέρεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως παραμένουν επί του αεροσκάφους οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να εκφορτωθεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο κατόπιν έγκρισης των Τελωνειακών Αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους Στην προκειμένη περίπτωση, είναι δυνατό να τεθούν υπό επιτήρηση από τις προαναφερόμενες αρχές έως ότου εξαχθούν εκ νέου ή διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.

Άρθρο 11 **Τέλη Χρήσης**

Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύναται να επιβάλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων και λογικών τελών για τη χρήση των αερολιμένων και άλλων εγκαταστάσεων οι οποίες βρίσκονται υπό τον έλεγχό του.

Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί, ωστόσο, ότι οι εν λόγω χρεώσεις δεν θα είναι υψηλότερες από αυτές που θα καταβάλλονταν για τη χρήση των εν λόγω αερολιμένων και εγκαταστάσεων από κάποιο εθνικό αεροσκάφος, το οποίο εκτελεί παρόμοια διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 12 **Κανονισμοί περί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων**

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα απολαμβάνουν δίκαιης και ίσης μεταχείρισης προκειμένου να έχουν ίσες ευκαιρίες κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους οφείλουν να λαμβάνουν υπόψιν τους τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους έτσι ώστε να μην επηρεάζονται αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που το τελευταίο εκτελεί στο σύνολο ή μέρος των ίδιων διαδρομών.

3. Τα συμφωνημένα δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών έχουν ως πρωταρχικό στόχο την παροχή, σε λογικά όρια φόρτωσης, επαρκούς χωρητικότητας για τη μεταφορά των υφιστάμενων και λογικά αναμενόμενων επιβατών, φορτίων και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Η πρόβλεψη σχετικά με τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που επιβιβάζονται επί του αεροσκάφους και εκφορτώνονται σε σημεία δρομολογίων στην επικράτεια των κρατών πέραν αυτών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας, θα συμφωνούνται μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.
5. Η παρεχόμενη χωρητικότητα συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου του αεροσκάφους που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών για τις συμφωνημένα δρομολόγια αποφασίζεται από τις Αεροπορικές Αρχές.
6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, τα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 παραπάνω επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 15 της παρούσας Συμφωνίας. Έως ότου επιτευχθεί συμφωνία, η παρεχόμενη χωρητικότητα η οποία παρέχεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες παραμένει αμετάβλητη.
7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους υποβάλλουν τα προγράμματα δρομολογίων προς έγκριση στην Αεροπορική Αρχή του Άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν την έναρξη των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές. Παρομοίως, το ίδιο ισχύει και για μεταγενέστερες αλλαγές. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, το εν λόγω χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί κατόπιν έγκρισης από την εν λόγω Αρχή.

Άρθρο 13

Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων που εκτελούνται από, προς και διαμέσου της επικράτειας των δύο Συμβαλλομένων Μερών καθορίζονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες σε

- λογικά επίπεδα, αφότου ληφθούν δεόντως υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας και του εύλογου κέρδους.
2. Τα τιμολόγια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν είναι απαραίτητο να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην Αεροπορική Αρχή του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κατά παρέκκλιση των παραπάνω, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να επεμβαίνει ούτως ώστε:
- α) να αποτρέπει αδικαιολόγητα διακρισιακές τιμές ή πρακτικές
 - β) να προστατεύει τους καταναλωτές από τιμές οι οποίες είναι αδικαιολόγητα υψηλές ή περιοριστικές εξαιτίας κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και
 - γ) να προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές λόγω επιδότησης ή υποστήριξης, ή όπου υφίστανται αποδεικτικά στοιχεία ως πρόθεση για τη μείωση του ανταγωνισμού.
3. Κατά παρέκκλιση των παραπάνω, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, στην Αεροπορική Αρχή του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, πληροφορίες σχετικά με τον καθορισμό των τιμολογίων, με τον τρόπο και τη μορφή που ορίζει η εν λόγω Αρχή.

Άρθρο 14

Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Η Αεροπορική Αρχή κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους παρέχει στην Αεροπορική Αρχή του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον ζητηθεί, πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση των συμφωνημένων δρομολογίων από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου εκ των Συμβαλλομένων Μερών από και προς την επικράτεια του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως συνήθως καταρτίζονται και υποβάλλονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς την Εθνική Αεροπορική Αρχή. Οποιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση, τα οποία η Αεροπορική Αρχή του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να επιθυμεί από την Αεροπορική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, αποτελούν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 15**Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή Αεροπορική Αρχή αυτού μπορεί ανά πάσα στιγμή να ζητήσει διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με την Αεροπορική Αρχή αυτού.
2. Μία διαδικασία διαβουλεύσεων η οποία έχει ζητηθεί από ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών ή την Αεροπορική Αρχή αυτού πρέπει να ξεκινήσει εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.
3. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας τίθεται σε ισχύ εφόσον και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν ειδοποιηθεί μεταξύ τους δια της διπλωματικής οδού για την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών που απαιτείται για την σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.
4. Κατά παρέκκλιση των όσων αναφέρονται στην παράγραφο 3, τροποποιήσεις στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία μπορεί να συμφωνούνται άμεσα μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Αυτές θα τίθενται σε εφαρμογή αφότου επιβεβαιωθούν δια της ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 16**Επίλυση Διαφορών**

1. Σε περίπτωση που προκύψει οποιαδήποτε διαφωνία μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός αυτής, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει πρωτίστως να επιχειρήσουν να την επιλύσουν μέσω διαπραγματεύσεων.
2. Σε περίπτωση που τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν κατορθώσουν να επιλύσουν τη διαφωνία μέσω διαπραγματεύσεων, δύνανται να συμφωνήσουν να παραπέμψουν τη διαφωνία για συμβουλευτική γνωμοδότηση σε κάποιο πρόσωπο ή φορέα.
3. Στην περίπτωση που τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν κατορθώσουν να επιλύσουν το θέμα όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 πιο πάνω, η διαφωνία μπορεί, κατόπιν κοινής συμφωνίας των Μερών, να

παραπεμφθεί σε Σώμα τριών διαιτητών. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ορίζει ένα διαιτητή εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής διακοίνωσης από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος δια της διπλωματικής οδού, η οποία ζητά τη διενέργεια διαιτησίας από το εν λόγω Διαιτητικό Σώμα. Οι δύο διαιτητές που ορίζονται κατ' αυτόν τον τρόπο ορίζουν με κοινή συμφωνία τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα είναι και ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Σώματος εντός μίας επιπλέον περιόδου εξήντα (60) ημερών. Σε περίπτωση που οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν ορίσει τον διαιτητή του εντός του προβλεπόμενου χρονικού ορίου ή σε περίπτωση που δεν οριστεί ο τρίτος διαιτητής εντός της καθορισμένης περιόδου, οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να ορίσει κάποιον διαιτητή ή διαιτητές, όπως απαιτεί η περίπτωση με την προϋπόθεση ότι, εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών, ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος του Συμβουλίου ή στην περίπτωση που και εκείνος είναι υπήκοος, το αρχαιότερο Μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι υπήκοος μπορεί να ζητηθεί να προβεί στον ορισμό των διαιτητών, αναλόγως με την περίπτωση. Ωστόσο, ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτου κράτους και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Διαιτητικού Σώματος καθώς και θα ορίσει τον τόπο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία.

4. Το Διαιτητικό Σώμα θα καθορίσει τις δικές του διαδικασίες.
5. Τα έξοδα του Διαιτητικού Σώματος θα επιβαρύνουν ισόποσα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται ότι θα συμμορφώνονται με οποιαδήποτε απόφαση λαμβάνεται σε εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.
7. Στην περίπτωση που οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία αυτού δεν συμμορφωθούν με κάποια απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να περιορίσει, να αρνηθεί ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε προνόμια ή δικαιώματα παραχωρήθηκαν δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 17**Λήξη**

Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται ανά πάσα στιγμή να ειδοποιήσει εγγράφως το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία, δια της διπλωματικής οδού. Η εν λόγω ειδοποίηση θα κοινοποιηθεί και στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην περίπτωση αυτή, η Συμφωνία λύεται εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, εξαιρουμένης της περίπτωσης που η ειδοποίηση σχετικά με τον τερματισμό της συμφωνίας αποσυρθεί κατόπιν συμφωνίας πριν τη λήξη της εν λόγω περιόδου. Στην περίπτωση που δεν υπάρξει επιβεβαίωση της παραλαβής από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 18**Συμμόρφωση προς Πολυμερείς Συμφωνίες**

Σε περίπτωση που τεθεί σε ισχύ και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη κάποια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημα αυτής θα θεωρηθεί ότι τροποποιούνται αντιστοίχως.

Άρθρο 19**Καταχώρηση**

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημα αυτής και όλες οι τροποποιήσεις τους καταχωρούνται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 20**Έναρξη Ισχύος**

Η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ κατά την ημερομηνία ανταλλαγής, δια της διπλωματικής οδού, των εγγράφων ειδοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, με τις οποίες αλληλοενημερώνονται σχετικά με την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών που είναι απαραίτητες για το σκοπό αυτό.

Προς επιβεβαίωση των ανωτέρω, οι κάτωθι υπογράφοντες πληρεξούσιοι, νόμιμα εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπογράφουν την παρούσα Συμφωνία.

Υπογράφηκε στην Αθήνα σε δύο πρωτότυπα, την^{3^η} του ...~~ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ~~ 2012 στην αγγλική και την ελληνική γλώσσα, και με τα δύο κείμενα εξίσου αυθεντικά.

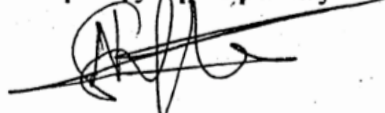
Σε περίπτωση διαφοράς όσον αφορά στην ερμηνεία, υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση της
Δημοκρατίας της Ζάμπια



FRANK LEE MUTUBILA
Πρέσβης
της Δημοκρατίας της Ζάμπια
στην Ιταλία,
Μόνιμος Αντιπρόσωπος στον FAO,
IFAD και WFP

Για την Κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας



ΝΙΚΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ
Γενικός Γραμματέας Μεταφορών
Υπουργείο
Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας
Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι

Δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Δημοκρατίας της Ζάμπια

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στη Ζάμπια	Οποιοδήποτε Σημείο	Αθήνα, Ελλάδα	Οποιοδήποτε Σημείο

2. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ

Δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στη Ελλάδα	Οποιοδήποτε Σημείο	Λουσάκα, Ζάμπια	Οποιοδήποτε Σημείο

3. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας ασκούνται μεταξύ των εν λόγω σημείων και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, αφότου επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

AIR SERVICES AGREEMENT**BETWEEN****THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ZAMBIA****AND****THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC****PREAMBLE****The Government of the Republic of Zambia****and****The Government of the Hellenic Republic**

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Zambia, the Ministry of Communication and Transport and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.
- b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:
 - i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.
- c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.
- d. The term "designated airline" means, an airline, which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.
- e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

- f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.
- g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.
- h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non- traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.
- k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2 Grant of Rights

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:
 - a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;

- b. To make stops in the said territory for non traffic purposes and
 - c. To make stops in the said territory at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Zambia:
 - i) it is established in the territory of the Republic of Zambia and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Zambia; and

- ii) The Republic of Zambia has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied _in conformity with the provisions of the Convention_ to the operation of international air services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:
- a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Zambia:
 - i) it is not established in the territory of the Republic of Zambia and is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Zambia; or
 - ii) The Republic of Zambia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or
 - d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the contracting Party granting these rights; or
 - e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 5

Applicability of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 15 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7

Aviation Safety Provisions

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
 - b) Serious concerns that there is lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8 Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.
2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.
4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.
5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.
6. Each Contracting Party shall have the right to impose similar restrictions as of those imposed on it by the other Contracting Party on the transfer of excess of receipts over expenditure in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services.

Article 10**Exemption from customs and other duties**

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - (a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs provisions in force.

Article 11

User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 12

Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.
5. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.
6. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.
7. The designated airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 13 Air Transport Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territories of the two Contracting Parties shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the a designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - a. prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

- c. protect airlines from prices that are artificially low due to subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
3. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such Authorities.

Article 14 **Supply of Statistics**

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 15 **Consultations and Modifications**

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other through diplomatic channels of the fulfillment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the Route Schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16 **Settlement of Disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, the dispute may be referred by mutual agreement of the Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4. The Tribunal shall determine its own procedures.
5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.
7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 17 **Termination**

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18 **Conformity with Multilateral Conventions**

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 19
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20
Entry into Force

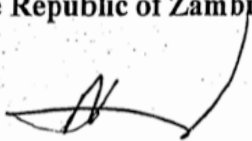
This Agreement shall enter into force on the date of the exchange, through diplomatic channels, of written notifications between the Contracting Parties informing each other of the completion of their relevant internal legal procedures necessary to this end.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at Athens in two original copies, this 3rd of ~~DECEMBER~~ 2012 in the English and Greek languages, all two texts being equally authentic.

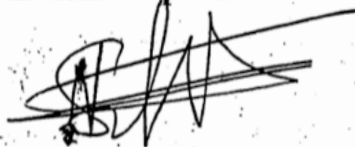
In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

**For the Government of
the Republic of Zambia**



H.E. FRANK L. MUTUBILA
Zambian Ambassador to Italy and
Permanent Representative to FAO,
IFAD and WFP.

**For the Government of
the Hellenic Republic**



NIKOS STATHOPOULOS
Secretary General for
Transport Ministry for
Development Competitiveness
Infrastructure Transport and
Networks.

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Zambia

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Zambia	Any Points	Athens, Greece	Any Points

2. SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airlines of the Hellenic Republic.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Lusaka, Zambia	Any Points

3. Intermediate point and points beyond may be served by the designated airlines. Fifth freedom traffic rights shall be exercised between such points and the territory of the other Contracting Party after an agreement to that effect is reached between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 20 αυτής.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Τμήμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το Τμήμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 10.25' λύεται η συνεδρίαση για την Τρίτη 27 Αυγούστου 2013 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: νομοθετική εργασία σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ