

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ'

Πέμπτη 26 Νοεμβρίου 2020

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 2939, 3041
2. Αναφορά στις χθεσινές συλλήψεις κατά τη διάρκεια συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών, σελ. 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2951, 2973
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 2939, 2941, 2942, 2943, 2944, 2947, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2960, 2961, 2964, 2967, 2969, 2970, 2971, 2972, 2978, 2980, 2984, 2986, 2987, 2994, 3041
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 2960

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σελ. 2939-3000

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 2954-2971
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 2939-2954
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 2990-3041
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 2971-2990

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στις χθεσινές συλλήψεις κατά τη διάρκεια συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 2943
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 2951
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. ,	σελ. 2941, 2942, 2944
ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 2940
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 2943

ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,	σελ. 2943
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. ,	σελ. 2942, 2944
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 2942, 2943
ΠΑΠΠΑΣ Ν. ,	σελ. 2944
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. ,	σελ. 2939
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. ,	σελ. 2973

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2960, 2961, 2964, 2967, 2969, 2970, 2971, 2972
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 2939, 2941, 2942, 2943, 2944, 2947
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. ,	σελ. 2939
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 2955, 2956, 2957, 2960
ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 2956, 2961
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,	σελ. 2967, 2969
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. ,	σελ. 2957

ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. ,	σελ. 2944, 2947, 2960
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 2942, 2943, 2944, 2970
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 2994, 3041
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 2978, 2980, 2984, 2986, 2987
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. ,	σελ. 2957
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. ,	σελ. 2939, 2957, 2958, 2969, 2994

Γ. Επί προσωπικού θέματος:

ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 2960
-----------------	-----------

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 2953, 2987
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. ,	σελ. 2985, 2986
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 2951, 2988
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 2955, 2956, 2957
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. ,	σελ. 2985
ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 2940, 2956, 2957, 2990
ΓΚΟΚΑΣ Χ. ,	σελ. 2947, 2949, 2989
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 2954
ΚΑΙΡΙΔΗΣ Δ. ,	σελ. 2964
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 2976

ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,	σελ. 2945, 2946, 2947, 2966, 2967, 2968, 2969, 2971, 2980, 2984, 2990, 2991, 2992, 2993
-------------------------	---

ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. ,	σελ. 2963
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. ,	σελ. 2957
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. ,	σελ. 2986
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 2958
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. ,	σελ. 2975
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. ,	σελ. 2965, 2967
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α. ,	σελ. 2971
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ Φ. ,	σελ. 2974
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 2970, 2971
ΠΑΠΠΑΣ Ν. ,	σελ. 2944, 2945, 2946, 2947, 2967, 2970, 2971, 2989, 2990, 2992

ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 2961, 2962
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 2960
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ Ι. ,	σελ. 2984
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. ,	σελ. 2959
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. ,	σελ. 2957, 2958, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2990, 2992, 2993

ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. ,	σελ. 2978
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 2949, 2988
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. ,	σελ. 2972
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. ,	σελ. 2962
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 2978, 2991
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. ,	σελ. 2973

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 2967
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 2943

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ'

Πέμπτη 26 Νοεμβρίου 2020

Αθήνα, σήμερα στις 26 Νοεμβρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.06' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 25-11-2020 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΛΘ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 25 Νοεμβρίου 2020 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Μέτρα ενίσχυσης των εργαζομένων και ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, κοινωνικοασφαλιστικές ρυθμίσεις και διατάξεις για την ενίσχυση των ανέργων».)

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδριάσή της, της 19^{ης} Νοεμβρίου 2020, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου.

Ειδικότερα, ως προς την οργάνωση της συζήτησης προτείνεται εκτός από τους εισηγητές, ειδικούς αγορητές και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους καθώς και τους Υπουργούς που θα συμμετάσχουν με φυσική παρουσία, να προστεθούν δύο κύκλοι ομιλητών που θα συμμετάσχουν στη συζήτηση αυτή με τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας Webex. Κάθε κύκλος θα περιλαμβάνει δώδεκα ομιλητές με την εξής αναλογία: Πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Στέφανος Γκίκας για δεκαπέντε λεπτά. Παράκληση προς όλους, να τηρείται ο χρόνος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Θέλετε να πείτε επί της διαδικασίας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε. Μία δήλωση θέλω να κάνω. Δεν σχετίζεται με το σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο κ. Σπίρτζης έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Χθες, παρ' ό,τι ο Πρωθυπουργός, ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όλα τα κόμματα, όλοι οι ομιλητές στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου εξέφρασαν μία συγκεκριμένη αντίληψη για την ενδοοικογενειακή βία, δυστυχώς το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη προέβη σε συλλήψεις συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών που έχουν αφιερώσει τη ζωή τους σε θέματα καταπολέμησης και αντιμετώπισης της ενδοοικογενειακής βίας, σε θέματα βασανισμού γυναικών, σε μια εποχή που λόγω του κορωνοϊού και του lockdown -σε όλη την Ευρώπη και στη χώρα μας- έχουν παρατηρηθεί πολύ άσχημα φαινόμενα, μέχρι και φόντοι γυναικών.

Δεν μπορούμε παρά να μη στηλιτεύσουμε και αυτή τη στάση της Κυβέρνησης και την καταπάτηση του δικαιώματος του συνάθετου, των διαδηλώσεων, ότι λόγω της απεργίας να μην είναι προάγγελος -αυτό που έγινε χθες το βράδυ- σημερινής αντισυνταγματικής και αντιδημοκρατικής συμπεριφοράς πάλι της Κυβέρνησης και της Ελληνικής Αστυνομίας.

Ελπίζουμε, γιατί ερχόμενοι στο Κοινοβούλιο είδαμε γύρω από το Κοινοβούλιο τα πυροσβεστικά οχήματα αντιμετώπισης των συναθροίσεων, των διαδηλώσεων, ότι λόγω της απεργίας να μην είναι προάγγελος -αυτό που έγινε χθες το βράδυ- σημερινής αντισυνταγματικής και αντιδημοκρατικής συμπεριφοράς πάλι της Κυβέρνησης και της Ελληνικής Αστυνομίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Καταγράφεται η δήλωσή σας. Τα αρμόδια όργανα θα επιληφθούν. Αν υπάρχουν ευθύνες, θα αποδοθούν.

Από εκεί και πέρα το θέμα της συνταγματικότητας της διατάξεως έχει λυθεί και από τα αρμόδια όργανα, που είναι η Βουλή ως Κοινοβούλιο, το νομοθετικό σώμα, αλλά και από τη δικαστική εξουσία. Από εκεί και πέρα, αν υπάρχουν παραβάσεις, θα το κρίνουν οι αρμόδιες αρχές.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Γκίκας, έχει τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μετά τον κ. Γκίκα, θα ήθελα επί του θέματος που έθεσε και ο κ. Σπίρτζης τον λόγο για ένα λεπτό. Μετά τον ομιλητή, για να μην παρακωλύσουμε τη διαδικασία. Θα ήθελα, όμως, να κάνω μία σοβαρή επισήμανση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Βεβαίως. Εξάλλου εσείς μπορείτε να λάβετε τον λόγο όποτε τον ζητήσετε.

Κύριε Γκίκα, έχετε τον λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα μικρό σχόλιο ξεκινώντας για αυτά τα οποία είτε ο συνάδελφος της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Νομίζω ότι κανείς δεν είναι υπέρνω του νόμου και όταν η χώρα διέρχεται μία τόσο δύσκολη στιγμή, όπως αυτή την περίοδο με την πανδημία, πρέπει όλοι, ανεξαρτήτως αν υπάρχει σημαντικός λόγος -εδώ θα πω ότι υπήρχε λόγος-, πρέπει να εφαρμόζουμε τους νόμους. Ο νόμος αυτή την περίοδο είναι για να προστατεύσουμε την ίδια μας τη ζωή και βεβαίως την υγεία της κοινωνίας.

Έρχομαι στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί ένα μεταρρυθμιστικό νομοσχέδιο. Όμως, να πούμε ότι οι βασικές κατευθύνσεις προϋπήρχαν, αφού η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία συζητάμε σήμερα, ήδη υφίσταται από το 2016 από τον ν.4427, που υποχρεώθηκε βέβαια τότε ο ΣΥΡΙΖΑ να ψηφίσει, υλοποιώντας την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία, λοιπόν, επιβάλλει έναν καθαρό διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας μεταξύ μιας Ρυθμιστικής και Εποπτικής Αρχής, που είναι η ΑΠΑ, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αεροδρομίων και υδατοδρομίων, που είναι η ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Να πούμε ότι ελεγχόμενος και ελεγκτής δεν μπορούσαν να συνυπάρχουν στην ίδια υπηρεσία. Άλλωστε, η ανεξαρτησία του ελεγκτή αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητά του.

Η σημερινή νομοθετική ρύθμιση είναι ωστόσο επιτακτική, γιατί ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και η σύσταση της ΑΠΑ, όπως είπαμε ψηφίστηκε μεν το 2016 -ανοίγω μια παρένθεση- προφανώς με βαριά καρδιά από την τότε κυβέρνηση, διότι ο λόγος ήταν η εξασφάλιση της δόσεως των 2,8 δισεκατομμυρίων από τον ESM, αλλά όμως δεν εφαρμόστηκε. Στην ουσία, επρόκειτο για ένα προβληματικό κείμενο, μη υλοποιήσιμο, που δημιουργούσε μια Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δαιδαλώδη και πολύπλοκη με τετρακόσιους ογδόντα επτά υπαλλήλους, εξήντα τμήματα και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.

Συνέπεια, λοιπόν, της μη εφαρμογής του νόμου από τα τρία αυτά χρόνια της κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ ήταν ότι το καλοκαίρι του 2019 όταν η νέα Κυβέρνηση και ο κ. Καραμανλής ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ανέλαβε, βρήκε μία κατάσταση, η οποία ήταν πολύ επικίνδυνη να επιφέρει υποβιβασμό των ελληνικών αεροδρομίων. Αυτό τουλάχιστον διαβεβαίωνε η EASA, δηλαδή ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

Έκτοτε, λοιπόν, ξεκίνησε μια προσπάθεια, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ομάδες εργασίας επί ομάδων εργασίας, ώστε να επισπευσθεί η συγκρότηση και η λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Επαναλαμβάνω ότι η αποστολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού, της EASA, είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας και αυτός είναι ακριβώς ο σκοπός διαχωρισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

Συνεπώς δεν μπορεί να τίθεται εν αμφιβόλω ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο διασφαλίζει και ενισχύει ακριβώς αυτό, την ασφάλεια των πτήσεων, διότι ακούστηκε και αυτό το επιχείρημα από την Αντιπολίτευση.

Να πούμε εδώ ότι όλα τα σχέδια για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, όπως ατυχήματα και λοιπά, θα είναι απολύτως εφαρμόσιμα και η ΥΠΑ θα είναι βεβαίως στα αεροδρόμια και θα υπάρχει στενή συνεργασία με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, προς αντιμετώπιση οποιουδήποτε έκτακτου γεγονότος ή συμβάντος.

Δuo λόγια, λοιπόν, για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Με αυτό το σχέδιο νόμου η ΑΠΑ ανασυστήνεται ριζικά. Οι αρμοδιότητές της εξειδικεύονται και εμπλουτίζονται. Πρόκειται για μία ανεξάρτητη αρχή, με δική της νομική προσωπικότητα, λειτουργική ανεξαρτησία και διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, κατά τα πρότυπα -θα πω- και άλλων ευρωπαϊκών αντίστοιχων ανεξάρτητων αρχών.

Η ΑΠΑ υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της είναι η εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποιή-

σης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων. Ασκεί, επίσης, τα καθήκοντα της ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας του χώρου.

Τώρα η ΑΠΑ αποκτά μία πιο λιτή και ευέλικτη μορφή. Μειώνονται οι προβλεπόμενες οργανικές θέσεις κατά 65% και ανέρχονται στον αριθμό εκατόν εβδομήντα δύο. Αυτό προέκυψε μετά από αξιολόγηση, μετά από συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, την EASA, και βεβαίως την αρμόδια Γενική Διεύθυνση της Κομισιόν, την DG MOVE.

Η επιχειρηματολογία που ακούσαμε από την Αντιπολίτευση που συγχέει τον αριθμό των οργανικών θέσεων της ΑΠΑ με τον αριθμό των αεροδρομίων, των ελικοδρομίων, των υδατοδρομίων αλλά και με το γενικό πληθυσμό, είναι στη λάθος κατεύθυνση και θεωρώ ότι η εμμονή της προσεγγίζει τον λαϊκισμό.

Και εξηγούμαι. Οι ανάγκες της αρχής εξαρτώνται αποκλειστικά από το πτητικό και μεταφορικό έργο της χώρας μας. Αυτή είναι η βάση από όπου προέκυψε στην αξιολόγηση, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ο αριθμός «εκατόν εβδομήντα δύο».

Προκειμένου να διασφαλιστεί η άμεση έναρξη λειτουργίας της αρχής, κατά το μεγαλύτερο της μέρος -εγώ θα πω και μακάρι κατά 100%- η στελέχωση θα προκύψει από την ΥΠΑ με εξειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Άρα η ΑΠΑ δεν ξεκινάει από το μηδέν. Παίρνει μία σημαντική προέκταση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βεβαίως αν υπάρξει απαίτηση για προσθήκη προσωπικού, τότε μπορεί να πάρει και από το ευρύτερο δημόσιο και αν παρ' όλα αυτά υπάρξει ανάγκη, κάποιες ελάχιστες θέσεις μπορεί και από τον ιδιωτικό τομέα.

Και κάτι άλλο. Ο μειωμένος αριθμός των υπαλλήλων της αρχής δεν ισοδυναμεί επ' ουδενί με μειωμένους ελέγχους ούτε σε ποιότητα ούτε σε ποσότητα στη συχνότητα. Η ηλεκτρονική τεχνολογία και η ψηφιοποίηση που υπάρχει στις μέρες μας και η οποία συνεχώς εξελίσσεται και ενδυναμώνεται, δίνει ουσιαστικά τη δυνατότητα σε πάρα πολλά ζητήματα να μην είναι κάποιος φυσικά παρών εκεί, αλλά μπορεί να ελέγχει και από το κέντρο. Βεβαίως, εάν απαιτηθεί, ο ελεγκτής θα είναι εκεί.

Οι επιθεωρητές της αρχής θα διενεργούν τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις στους εποπτευόμενους φορείς. Όπου διαπιστώνεται παράβαση της εθνικής ή ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, τότε έχουν το δικαίωμα επιβολής διοικητικών κυρώσεων, που ξεκινούν από μία απλή σύσταση μέχρι την επιβολή προστίμου, ακόμα και την αναστολή λειτουργίας της επιχείρησης.

Η διοίκηση της αρχής αποτελείται από τον διοικητή και το εκτελεστικό συμβούλιο και να υπογραμμίσω εδώ ότι τα προσόντα διορισμού του διοικητού προβλέπονται σαφώς από τον νόμο και δεν έχει σύγκριση με αυτό που έγινε το 2016, όταν ψηφίστηκε ο δικός σας νόμος που μετά από δύο ολόκληρα χρόνια, με φωτογραφική διάταξη, ήρθαν τα εφαρμοστικά διατάγματα για τους διοικητές.

Σε ό,τι αφορά τους οικονομικούς πόρους -και αυτό είναι πολύ σημαντικό-, οι οικονομικές ενισχύσεις οποιασδήποτε μορφής από τον κρατικό προϋπολογισμό προβλέπονται μόνο σε περίπτωση που λόγω έκτακτου γεγονότος ή εκτάκτων συνθηκών τα έσοδα της αρχής δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών της. Να πούμε βεβαίως ότι τα βασικά έσοδα της αρχής προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής από το EUROCONTROL.

Δuo λόγια για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο. Η ΥΠΑ από αυτοτελές δημόσιο υπηρεσία αποκτά τη νομική μορφή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Σκοπός της είναι η οργάνωση και η ανάπτυξη υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμένων και υδατοδρομίων.

Η μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αποτελεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μεταρρυθμιστικό βήμα, το οποίο διασφαλίζει περισσότερη διαφάνεια. Αυτό πιστοποιείται από το γεγονός ότι με τη νέα της νομική μορφή η ΥΠΑ αποκτά διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που σημαίνει μεταξύ άλλων

ότι θα καταρτίζει και θα εκτελεί τον προϋπολογισμό της, ενώ θα δημοσιοποιεί ισολογισμούς.

Επιτρέψτε μου να πω στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ και γενικότερα της Αντιπολιτεύσεως, αλλά και σε μερίδα των συνδικαλιστών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ότι πραγματικά με εξέπληξε το γεγονός της μη κατανόησης ότι η μετατροπή της υπηρεσίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και η διόρθωση της πρότερης υβριδικής νομικής μορφής, που προέβλεπε ο προηγούμενος ν.4427/2016, είναι προς όφελος των εργαζομένων γιατί με τον τρόπο αυτό διατηρούν τα προνόμια βεβαίως του δημοσίου υπαλλήλου, αλλά και ταυτόχρονα η ΥΠΑ αποκτά την ευελιξία της πραγματικής οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας που ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου επιφέρει.

Εξάλλου, ο ευρωπαϊκός κανονισμός για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, ο 317/2019, προβλέπει αυτό το πράγμα. Ήταν, δηλαδή, μονόδρομος να γίνει αυτό.

Τώρα, σενάρια που θέλουν ως απώτερο στόχο –το ακούσαμε από μερίδα της Αντιπολιτεύσεως– την ιδιωτικοποίηση της ΥΠΑ και ότι το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι το πρώτο βήμα για να γίνει νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και λοιπά είναι παντελώς αβάσιμα. Εξάλλου, σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο μία χώρα –αν δεν κάνω λάθος– το Ηνωμένο Βασίλειο έχει περίπου ιδιωτική την αντίστοιχη αρχή. Σε όλες τις άλλες χώρες οι αρχές είναι κρατικές, State-Owned.

Προχωρώντας, θα πω ότι η Ελλάδα συμμορφώνεται με τις κοινοτικές απαιτήσεις και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας –πολύ σημαντικό– ορίζεται αρμόδια για τη διαχείριση και την κατανομή των τελών που εισπράττονται μέσω του EUROCONTROL.

Το παρόν σχέδιο νόμου πετυχαίνει την πλήρη εναρμόνιση της χώρας μας με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις, έχοντας ως γνώμονα τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα, την ευελιξία και την αποδοτικότητα.

Κλείνοντας, θέλω να επισημάνω το εξής: Υποστηρίχθηκε από την Αντιπολίτευση ότι εν μέσω του lockdown η νομοθετική εργασία του Κοινοβουλίου πρέπει να περιορίζεται αυστηρά σε θέματα που σχετίζονται με την πανδημία και ότι αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο δεν θα έπρεπε να συζητηθεί υπό αυτές τις συνθήκες. Να θυμίσω –δεν θα κουραστούμε να το λέμε εδώ– ότι ο ν.4427/2016 έγινε με τη διαδικασία που κατεπίγοντο, ναι, για τη δόση. Το κατανόω. Στη δική μας την περίπτωση έγινε μία μεγάλη συζήτηση, διεξοδική και πραγματικά θέλω να ευχαριστήσω και τον κύριο Υπουργό, αλλά και τον πρόεδρο της επιτροπής που έδωσε τη δυνατότητα της ευρείας αυτής συζήτησης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Σε μισό λεπτό τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεύτερον, δεν έχουμε το δικαίωμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια μέχρι να λήξει η πανδημία. Η Κυβέρνηση οφείλει να προχωρήσει, να συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό της έργο. Κάποια στιγμή η πανδημία θα τελειώσει και τότε τι θα κάνουμε; Βάζουμε, λοιπόν, τις βάσεις, ψηφίζουμε τους νόμους εκείνους που αμέσως μετά το τέλος της πανδημίας θα βοηθήσουν στην ανάκαμψη της οικονομίας και την ανάπτυξη της χώρας.

Για όλους, λοιπόν, αυτούς τους λόγους πραγματικά θα έπρεπε αυτό το νομοσχέδιο να τύχει ευρείας κοινοβουλευτικής συναίνεσης. Και έτσι, πραγματικά καλώ τους συναδέλφους –κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ, που είχαν φέρει αντίστοιχο νόμο πριν από τέσσερα χρόνια– να το υπερψηφίσουν, διότι πραγματικά το πιστεύω αυτή η μεταρρύθμιση προάγει, υπηρετεί το εθνικό συμφέρον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Γκίκα.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Νίκο Παππά, ζήτησε τον λόγο ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής για ένα λεπτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Ναι, για δύο ή για τρία, τόσο, όχι περισσότερο.

Κύριε Πρόεδρε, ενδεχομένως δεν θα έπαιρνα και τον λόγο -

διότι το ζήτημα επί της ουσίας το έθεσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Σπύρτζης για το χθεσινό πολύ επικίνδυνο και αντιδημοκρατικό συμβάν της σύλληψης δεκατέσσερων γυναικών –αν δεν άκουγα και εσάς που είστε έγκριτος νομικός και τον έγκριτο και έμπειρο συνάδελφο, τον κ. Γκίκα, να συνηγορείτε απολύτως για το νομικό βάσιμο σε σχέση με αυτές τις συλλήψεις. Και όταν γίνεται αυτό μέσα στην ελληνική Βουλή, αντιλαμβάνεστε ότι δημιουργεί ένα δεδικασμένο, ένα είδος νομολογίας, δηλαδή, το οποίο είναι εντελώς απαράδεκτο για τη φάση την οποία περνάμε.

Διότι σωστά ο κ. Γκίκας προηγούμενα είπε ότι η Κυβέρνηση θέλει να συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό της έργο. Δεν κάνω κριτική επ' αυτού, διότι βεβαίως δεν ήταν στις προγραμματικές δηλώσεις του κυρίου Πρωθυπουργού η πανδημία ούτε γνώριζε η Κυβέρνηση τον έναν ολόκληρο χρόνο που περνάμε σε αυτές τις συνθήκες. Και άρα και αυτό το έργο πρέπει προφανώς να μπει σε ερωτηματικό, δηλαδή να τεθούν ερωτήματα για το κατά πόσον μπορεί μέσα στην πανδημία να περνάνε νομοσχέδια τα οποία δημιουργούν εύλογα ερωτήματα σε σχέση με τον κοινωνικό ή τον δημόσιο χαρακτήρα τους. Δεν μπαίνω καθόλου σε αυτό το ζήτημα.

Όμως, είναι δυνατόν στην ίδια φάση να μην έχουν δικαίωμα οι εργαζόμενοι, η νεολαία, οι γυναίκες με όλα τα μέτρα τα ενδεδειγμένα από τις αρμόδιες επιτροπές να ασκούν το συνταγματικό δικαίωμα του συνέρχεσθαι, το οποίο δεν έχει κανείς δυνατότητα να άρει, εφόσον κρατιούνται αυτά τα μέτρα, έτσι ώστε να εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους, την άποψή τους; Τι άποψη είναι αυτή; Δηλαδή θα περάσουμε έναν ολόκληρο χρόνο έτσι; Σήμερα είναι επίσης μία απεργία και στα μέσα και σε διάφορους κλάδους. Θα δεχθεί η Βουλή των Ελλήνων ότι για έναν ολόκληρο χρόνο απαγορεύεται το συνέρχεσθαι;

Χθες έγινε το εξής διπλό ατόπημα, κύριε Πρόεδρε: Όχι απλά προσήχθησαν δεκατέσσερις γυναίκες των γυναικείων οργανώσεων, επώνυμες, επωνύμων οργανώσεων, που είχαν από πριν δηλώσει ότι θα κάνουν αυτή τη διαμαρτυρία στα σκαλιά που είναι μπροστά στο Σύνταγμα στη Βουλή με τις αποστάσεις μεταξύ τους –δείτε και τις φωτογραφίες που υπάρχουν– αλλά μετατράπηκαν σε συλλήψεις οι προσαγωγές.

Και ακούω πριν από λίγο και από εσάς και από τον κ. Γκίκα ότι «τι να κάνουμε; Εν καιρώ πανδημίας υπάρχει νομική κάλυψη σε αυτές τις συλλήψεις». Δεν υπάρχει, διότι η ad hoc ερμηνεία που δόθηκε –με τις αμφισβητήσεις που υπήρξαν– για την πορεία του Πολυτεχνείου, για την εξέγερση του Νοέμβρη, προφανώς κατά πλήρη ερμηνεία όλων των πλευρών αφορούσε εκείνη την ημέρα. Και επαναλαμβάνω ότι προφανώς υπάρχουν διαφωνίες που θα κριθούν και όταν γίνει συζήτηση εδώ στη Βουλή για την απαραίτητη ενέργεια τού να καλούνται οι τρεις Αρχηγοί των κομμάτων ενώπιον της δικαιοσύνης. Το αφήνω αυτό.

Είναι δυνατόν, λοιπόν, να γίνονται προσαγωγές και συλλήψεις, όταν τηρούνται τα υγειονομικά μέτρα σε συναθροίσεις διαμαρτυρίας ή προβολής αιτημάτων; Χθες δεν ήταν και διαμαρτυρία, ήταν προβολή αιτημάτων, την ίδια ώρα που εμείς μέσα στη Βουλή, ο κ. Μητσοτάκης, ο κ. Τσίπρας, ο κ. Βαρουφάκης, προηγούμενα ο κ. Λοβέρδος, όλοι ανέπτυξαν τις θέσεις τους για το μείζον ζήτημα των γυναικοκτονιών και της Σύμβασης της Κωνσταντινούπολης και της ημέρας εναντίον της βίας κατά των γυναικών, που είναι ένα παγκόσμιο, διεθνές φαινόμενο, που μέσα στην πανδημία έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις, όπως είναι εύλογο ότι συμβαίνει μέσα σε καταστάσεις εγκλεισμού.

Είναι απαράδεκτη ενέργεια, άκρως αντιδημοκρατική, δεν καλύπτεται από καμία νομική ερμηνεία, από καμία διάταξη και επαναλαμβάνω ότι δεν μπορεί να αποτελέσει προηγούμενο. Σήμερα επαναλαμβάνω ότι ενδεχομένως θα γίνουν κάποιες συναθροίσεις, κάποιες εκδηλώσεις. Δεν μπορεί να αποτελέσει προηγούμενο, ώστε για τους επόμενους μήνες ο λαός να σωπά, η νεολαία, οι γυναίκες, τα κόμματα να σωπούν, για να προχωράει χωρίς καμία αντίθεση ή χωρίς καμία κοινωνική κριτική το λεγόμενο «μεταρρυθμιστικό έργο της Κυβέρνησης».

Εκφράζω τη βαθιά μου απογοήτευση, γιατί υπήρξε αυτή η ερμηνεία από μέρους σας –σας σέβομαι και τους δύο και το είπα του κάλυψε, χωρίς προηγούμενο να πάρει και θέση η Κυβέρνηση, αυτές τις απαράδεκτες αντιδημοκρατικές ενέργειες των

συλλήψεων δεκατεσσάρων γυναικών χθες μπροστά στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Να μην ξεκινήσουμε, να μην αφήσουμε να προχωρήσει έτσι η χώρα για τους επόμενους κρίσιμους μήνες. Μέλημα πρώτο όλων μας είναι πραγματικά η υγεία, αλλά πρέπει να είναι και η κοινωνική συνοχή και η δημοκρατία και οι ελευθερίες μέσα στη χώρα μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Πρόεδρε, εγώ είπα ότι δεν αντιλέγει κανείς ότι υπάρχουν ζητήματα τα οποία είναι δύσκολο να επιλυθούν.

Όμως, όταν έχουμε να σταθίσουμε αγαθά, όπως είναι η υγεία, το δικαίωμα του συνέρχεσθαι κ.λπ., υπάρχει μια σύγκρουση αυτών των αγαθών και γίνεται μια στάθμιση. Έτσι αποφάσισε η πολιτεία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μισό λεπτό, κύριε Μπουκώρο. Σας είδα. Θα σας δώσω τον λόγο στη συνέχεια.

Εν πάση περιπτώσει, τα νομοθετήματα και η Βουλή εκπροσωπούν τον λαό και τις κοινωνικές τάξεις. Ίσως να μπορούσαμε να θέσουμε το θέμα στη Διάσκεψη των Προέδρων, να υπάρχει μία ευρεία ενδεχομένως εκπροσώπηση των συνδικαλιστικών οργανώσεων στους φορείς, όταν έρχονται ως φορείς στην επιτροπή και να το δούμε και εκεί. Εν πάση περιπτώσει, όλες οι θέσεις είναι σεβαστές.

Ορίστε, κύριε Μπουκώρο, έχετε τον λόγο και μετά ο κ. Λοβέρδος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα με προσοχή τα όσα είπε ο κύριος τέως Πρόεδρος της Βουλής και με όλο τον σεβασμό στο πρόσωπό του, θα ήθελα να πω ότι οι απόψεις που εξέφρασε δεν μας βρίσκουν σύμφωνους για μια σειρά λόγων.

Ξέρετε ότι η συγκεκριμένη διάταξη είναι καθαρά υγειονομικού περιεχομένου και υγειονομικής κατεύθυνσης. Υπήρξε εξαρχής μια προσπάθεια πολιτικών δυνάμεων να δώσουν έντονο πολιτικό πρόσημο, να την πολιτικοποιήσουν και εν τέλει να την κομματικοποιήσουν. Και είδαμε και την εξής πολιτική παραδοξότητα: Ενώ στο πρόσφατο παρελθόν δεν υπήρξε καμμία διαμαρτυρία για την απαγόρευση των εορτών και των πατροπαράδοτων εθίμων μας, όπως τις ημέρες του Πάσχα, με την απαγόρευση των εκδηλώσεων την 25^η Μαρτίου και την απαγόρευση των εκδηλώσεων για την 28^η Οκτωβρίου, είδαμε ένα τσουνάμι διαμαρτυριών και αντιδράσεων με αφορμή την επέτειο της εξεγέρσεως του Πολυτεχνείου και μία προσπάθεια εκμετάλλευσής.

Και μας λέει στη ομιλία εδώ ο κύριος Πρόεδρος ότι οι συγκεκριμένες γυναίκες είχαν όλες τις υγειονομικές αποστάσεις και έλαβαν όλα τα μέτρα.

Ξέρετε ποιο είναι το πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε, κατά την άποψή μας; Το πρόβλημα είναι το πού μπαίνει το μέτρο, πόσες διαδηλώσεις θα γίνουν και ποιος έχει περισσότερο και μεγαλύτερο δικαίωμα από κάποιον άλλο συλλογικό φορέα να διαδηλώνει και να διατρανώνει τις απόψεις του -και πολύ καλά κάνει- στο πλαίσιο του δημοκρατικού μας πολιτεύματος. Ποιος θα βάλει το μέτρο για το ποιοι διαδηλώνουν και ποιοι δεν διαδηλώνουν; Εκατοντάδες είναι οι σύνδεσμοι και οι σύλλογοι των γυναικών, εκατοντάδες είναι τα σωματεία σε αυτή τη χώρα. Και βεβαίως όταν μια συλλογικότητα και ένα σωματείο έχει το δικαίωμα να διαδηλώνει, ποιος αφαιρεί το δικαίωμα από όλα τα άλλα σωματεία; Και εν τέλει, αν αυτό γίνεται επιλεκτικά και περιστασιακά, δεν είναι κάποιος πιο ίσος από κάποιους άλλους έναντι ενός νόμου ο οποίος εκρίθη συνταγματικός από το Συμβούλιο της Επικρατείας που είναι το καθ' ύλην αρμόδιο όργανο;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κάποιοι, δηλαδή, έχουν περισσότερα δικαιώματα να διαδηλώνουν ακόμα και στο πλαίσιο της πανδημίας; Κι αν αυτούς τους αφήσουμε να διαδηλώνουν ελεύθερα, όλοι οι υπόλοιποι που είναι εκπρόσωποι συλλογικότητας και συλλογικών φορέων, αλλά και οι απλοί πολίτες δεν θα σκεφτούν ότι εφαρμόζεται ένας νόμος δύο ταχυτήτων; Και αυτό είναι δημοκρατικό;

Εγώ θα έλεγα ότι είναι μια προσπάθεια εντυπωσιασμού, είναι μια προσπάθεια να αποκομίσει η Αξιωματική Αντιπολίτευση πολιτικά οφέλη από έναν νόμο, από μια διάταξη καθαρά υγειονομικής κατεύθυνσης, που σε καμμία περίπτωση δεν έχει πρόθεση να πλήξει τα δημοκρατικά δικαιώματα του ελληνικού λαού, τα οποία σεβόμαστε απολύτως και στην πράξη.

Μοναδικός στόχος αυτής της διάταξης, κύριε Πρόεδρε, είναι να προστατευθεί η δημόσια υγεία. Βλέπουμε πόσο επηρεάζεται το Εθνικό Σύστημα Υγείας, βλέπουμε ότι καθημερινά χάνονται άνθρωποι και πρέπει όλοι να σταθούμε έναντι αυτών των γεγονότων με μεγαλύτερη ψυχραιμία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εγώ πρότεινα ότι ίσως να μπορούσαμε να το ρυθίσουμε αυτό με μια αντιπροσωπευτικότητα των αρμόδιων σωματείων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Δεν υπάρχει νόμος. Αναφερόταν σε νόμο ο συνάδελφος. Δεν υπάρχει τέτοιος νόμος!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σε διάταξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Να το δούμε αυτό. Οι τοποθετήσεις όλων είναι σεβαστές, κύριοι συνάδελφοι.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Λοβέρδος.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει μία ασάφεια στην Αίθουσα για το εάν και κατά πόσο η διάταξη εκείνη αφορούσε απαγορεύσεις και περιορισμούς επί τετραήμερον. Αυτή είναι η δική μου εντύπωση, δεν λέω γνώμη.

Εκείνη η διάταξη που κρίθηκε συνταγματική από την κ. Σαρπ είναι αυτή που προέβλεπε περιορισμούς για τέσσερις μέρες. Δεν προέβλεπε γενικούς περιορισμούς για όλο το χρονικό διάστημα από τότε που εξεδόθη και έως τη λήξη της πανδημίας. Αυτή είναι η δική μου εντύπωση. Αν έχω άδικο, παρακαλώ να το διευκρινίσετε.

Αν ισχύει αυτό, αν έχω δίκιο, τότε το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης ελέγχεται για το ότι δεν έχει διευκρινίσει τι ακριβώς πρέπει να συμβεί. Σήμερα έχουμε απεργίες, σήμερα γίνονται συγκεντρώσεις. Είδα μία συγκέντρωση του ΠΑΜΕ τώρα έξω από το Υπουργείο Εργασίας και το πρωί στην τηλεόραση άλλη μία της ΠΟΕΔΗΝ στο «Σισμανόγλειο». Μάλιστα, αυτή της ΠΟΕΔΗΝ την είδα κάπως καλύτερα, γιατί έδιναν συνέντευξη επί του περιεχομένου της κινητοποίησής τους και είχαν φροντίσει να έχουν τηρήσει τα μέτρα ασφαλείας, τις αποστάσεις μεταξύ τους δηλαδή.

Υπάρχει ένα θέμα, λοιπόν, και πρέπει η Κυβέρνηση να το ρυθμίσει, προκειμένου ο κάθε συνδικαλιστικός φορέας και ο κάθε πολίτης να ξέρει τι ακριβώς πρόκειται να κάνει και τι μπορεί να κάνει. Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, τα θέματα της συνταγματικότητας, πέραν των αποφάσεων της κ. Σαρπ, Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έχουν σκεπτικό -όταν θα πάρουμε και το κείμενο, θα τα δούμε- τα έχουμε συζητήσει εκτεταμένα, κύριε Πρόεδρε, από τον Μάρτιο. Και επειδή δεν ήταν μόνο οι πολιτικοί που είχαν αναρωτηθεί στην Ελλάδα, αλλά και οι επιστήμονες είχαν ερωτηθεί, είχαν γίνει δύο μεγάλα σεμινάρια Συνταγματικού Δικαίου από το eKyklos.gr του κ. Βενιζέλου και από το αντίστοιχο δίκτυο του κ. Μανιτάκη, όπου είχε διευκρινισθεί σε όλους τους τόνους ποια είναι η εναρμόνιση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το άρθρο 11 του Συντάγματος με τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από την πανδημία και την ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας, μια στάθμιση δηλαδή. Ήταν καθαρά και είναι και παγκόσμια.

Αυτό είναι το πλαίσιο, λοιπόν. Όλα πηγαινούν πίσω χωρίς να καταλυθεί το κράτος δικαίου, γιατί πρέπει να προστατευτούμε, να προστατευτεί η δημόσια υγεία και κάθε άνθρωπος από αυτή την κατάρα που μας έχει βρει.

Όμως, στο πλαίσιο αυτό η ζωή δεν έχει σταματήσει καθολικά, κύριε Πρόεδρε. Και αυτό το δεύτερο lockdown δεν είναι όπως το πρώτο. Είναι πιο χαλαρό με το δεδομένο ότι οι πολίτες ξέρουν πια από τι να προφυλαχθούν. Πρέπει, λοιπόν, να δούμε τα πράγματα υπό το φως αυτής της νέας διαμορφωμένης κατάστασης και η Κυβέρνηση καλείται να δώσει διευκρινίσεις.

Έτσι όπως πάει, κύριε Πρόεδρε, έχουμε έναν κανόνα με κατά βούληση εξαιρέσεις, οι οποίες θα δημιουργούν πολλά θέματα, όπως το χθεσινό. Ίσως να δημιουργηθούν και σήμερα. Εύχομαι

να μη γίνει. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό. Θα έχουμε διαρκώς προβλήματα τόσο στην Εθνική Αντιπροσωπεία, όσο και στον δημόσιο διάλογο. Πρέπει να γίνει ξεκάθαρο τι επιτρέπεται και τι δεν επιτρέπεται με το δεδομένο ότι η ζωή απέδειξε ότι δεν υπάρχουν άτρωτοι και ότι όλοι είμαστε ευάλωτοι. Δεν υπάρχει κοινωνική κατηγορία που να εξαιρείται, επειδή είναι πιστή σε μία θρησκεία, επειδή είναι φιλαθλή ή επειδή είναι επαναστάτες. Όλοι προσβάλλονται, όλοι άνθρωποι είναι.

Είναι καθαρό, λοιπόν, ότι υπάρχει ένα κενό το οποίο θα δημιουργεί καθημερινά τέτοιου είδους τριβές και προβλήματα, που ως ελπίζουμε ότι θα κρατηθούν σε αυτό το επίπεδο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να κάνω μία διευκρίνιση για τριάντα δεύτερα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μισό λεπτό, κύριε Μπουκώρο. Δεν θα τελειώσουμε έτσι. Έχουμε ένα νομοσχέδιο μπροστά μας. Έγινε μία παρέμβαση -και πολύ σωστά έγινε-, γιατί μιλάμε για θέμα επικαιρότητας, αλλά θα πρέπει να τελειώσει κάποια στιγμή αυτός ο κύκλος των ομιλητών.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Για τριάντα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ας τελειώσει ο κ. Αρσένης και μετά, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ευχαριστήσω κι εγώ τον κ. Βούτση για την παρέμβασή του. Επειδή αυτή η χώρα έχει μπει και παλαιότερα στον γύφο προκειμένου να εξυπηρετηθούν ανώτατοι σκοποί, πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί και να μην ξύνουμε τέτοια τραύματα, γιατί είναι πραγματικά αυτά τα τραύματα στη χώρα μας.

Αυτή τη στιγμή έχουμε ένα ψήφισμα του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο στήριξαν όλα τα κόμματα, και οι σοσιαλιστές και το Λαϊκό Κόμμα, προφανώς και η Αριστερά, και καλεί τις κυβερνήσεις να μην απαγορεύουν τις συναθροίσεις, προκειμένου να περνούν πολιτικές τους και να αποφεύγουν τις κοινωνικές αντιδράσεις ενάντια στις πολιτικές τους με άλλοθι τον κορωνοϊό.

Οπότε εμείς αυτή τη στιγμή χρειάζεται να προστατεύσουμε, να προφυλάξουμε τη δημοκρατία. Δεν πρέπει να δίνουμε άλλοθι σε αναστολή συνταγματικών άρθρων, για πράγματα τα οποία γίνονται χωρίς να αποσκοπούν στην προστασία από τον κορωνοϊό.

Η κοινωνία δεν μπορεί να σταματήσει να αναπνέει και να λειτουργεί. Παίρνουμε τα μέτρα προφύλαξης. Αυτό δεν σημαίνει ούτε να αναστέλλουμε τις δημοκρατικές και πολιτικές ελευθερίες. Φοβάμαι ότι η Κυβέρνηση προς τα εκεί κινείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Από εχθές το βράδυ με το που έγιναν γνωστές οι προσαγωγές των συγκεκριμένων γυναικών που έκαναν αυτή την εκδήλωση στην πλατεία Συντάγματος ως ΚΚΕ ζητήσαμε την άμεση απελευθέρωσή τους χωρίς όρους και προϋποθέσεις και τονίσαμε ότι είναι υποκριτικό την ημέρα που η ίδια η Κυβέρνηση μιλάει ενάντια στη βία των γυναικών να ασκείται κρατική βία απέναντι στις συγκεκριμένες γυναίκες, οι οποίες προσήχθησαν και τελικά συνελήφθησαν. Άρα είναι απαράδεκτο. Ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, είναι εξίσου υποκριτικό και επικίνδυνο η Κυβέρνηση να μην αναστέλλει την κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής απέναντι στους εργαζόμενους και στα υπόλοιπα λαϊκά στρώματα και ταυτόχρονα να απαιτεί την αναστολή των αγώνων. Αυτό δεν μπορεί να γίνει. Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Και το λέμε γιατί οι αγώνες οι οποίοι αναπτύσσονται όλο αυτό το διάστημα και σήμερα -για παράδειγμα, σήμερα είναι πανελλαδική μέρα απεργίας δεκάδων ομοσπονδιών, εργατικών κέντρων και εκατοντάδων εργατικών σωματείων με εκδηλώσεις, συγκεντρώσεις, λαμβάνοντας όλα τα μέτρα υγειονομικής προστασίας που προβάλλουν οι υγειονομικοί και οι επιστήμονες και έξω από τα νοσοκομεία και σε μια σειρά από μαζικούς χώρους- αναπτύσσονται γιατί ακρι-

βώς θέλουν να διατρανώσουν το δικαίωμά τους στη ζωή, τα μέτρα άμεσης θωράκισης του δημόσιου συστήματος υγείας και βεβαίως την απόκρουση της κλιμάκωσης της αντιεργατικής πολιτικής της Κυβέρνησης.

Και από αυτή την άποψη, οι αγώνες αυτοί δεν αναστέλλονται, δεν μπαίνουν στον γύφο και δεν πρόκειται να μπουν στον γύφο. Το λέμε καθαρά. Η Κυβέρνηση ανοίγει άσχημες ατραπούς και θα τις βρει μπροστά της.

Από αυτή την άποψη, λοιπόν, είναι βαρύτερες οι ευθύνες της Κυβέρνησης στη διαχείριση της πανδημίας. Δεν μπορεί αυτές τις ευθύνες τις οποίες έχει, να τις φορτώσει στο οργανωμένο μαζικό ταξικό κίνημα, το οποίο λαμβάνει όλα τα μέτρα προστασίας. Πρέπει να δει τις δικές της ευθύνες για τον συνωστισμό που υπάρχει στα μέσα μαζικής μεταφοράς, τις δικές της ευθύνες για τους εργασιακούς χώρους που έχουν αναδειχθεί σε θρυαλλίδα εξαπλώσεως της διασποράς, για τους μεγάλους χώρους, ιδιωτικούς ή και δημόσιους, φύλαξης των υπέργηρων συμπολιτών μας. Αυτές είναι οι σημαντικές ευθύνες οι οποίες υπάρχουν, μαζί με το αθωράκιστο δημόσιο σύστημα υγείας που έχει αφήσει.

Ως ΚΚΕ εμείς τονίζουμε καθαρά τη στήριξή μας στους αγώνες αυτών των εργαζομένων οι οποίοι προσαρμόζονται στις συνθήκες της πανδημίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, έχετε τον λόγο. Είπατε διευκρίνιση μόνο για κάτι που παρερμηνεύτηκε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ναι, βεβαίως. Μόνο διευκρίνιση, κύριε Πρόεδρε.

Η έννοια της τοποθέτησής μας ήταν ακριβώς αυτή, ποιος βάζει το μέτρο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Έγινε αντιληπτό αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: ...ποιοι έχουν περισσότερα δικαιώματα τώρα. Εάν έχει λήξει η ισχύς της υπουργικής απόφασης για τις ημέρες του Πολυτεχνείου ή αν ισχύει η προηγούμενη ΠΝΠ που απαγορεύει συναθροίσεις μεγαλύτερες των εννέα ατόμων και όλα αυτά, δεν θα τολμούσα ασφαλώς να κάνω μαθήματα συνταγματικής ερμηνείας παρόντος του κ. Λοβέρδου. Για την ουσία μιλάμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δεν θα κάνουμε ανάλυση. Υπάρχει πράξη νομοθετικού περιεχομένου η οποία κυρώθηκε το 2020 και ισχύει η γενική διάταξη. Αν υπάρχουν, όμως, λεπτομέρειες, αυτές που είπε ο καθένας, πρέπει να ξαναδούμε από την αρχή τη νομοθεσία. Δεν είναι της αρμοδιότητάς μας. Το 2020 κυρώθηκε η πράξη νομοθετικού περιεχομένου. Δεν ισχύει η πράξη νομοθετικού περιεχομένου, αλλά ο νόμος ο οποίος την επικύρωσε και δίνει την εξουσιοδότηση. Ας μην τα λύσουμε όλα αυτά εδώ τώρα. Δεν τα έχουμε πρόχειρα.

Κύριε Υπουργέ έχετε, τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Δεν θα έπαιρνα τον λόγο. Ακούω με πολύ μεγάλη προσοχή αυτά που είπατε, κύριε Πρόεδρε, και νομίζω ότι το ζήτημα εδώ είναι πώς μπορούμε να κατοχυρώσουμε τη δημόσια υγεία και να προστατεύσουμε και τα ατομικά δικαιώματα.

Και, ξέρετε, αυτό το ζήτημα δεν απασχολεί μόνο την Ελλάδα. Απασχολεί και άλλες χώρες, τόσο στην Αμερική όσο και στην Ευρώπη. Άρα έχουμε μια πολύ δύσκολη ισορροπία και κατά την άποψη τη δική μου πρέπει να καταλάβουμε ότι είμαστε σε κατάσταση πανδημίας. Το γεγονός αυτό δεν νομίζω να αφορά το ζήτημα της διαδήλωσης στην οποία αναφερθήκατε. Πολύ σωστά είπατε ότι χθες στο Κοινοβούλιο οι Αρχηγοί των πολιτικών κομμάτων ανέδειξαν αυτό το ζήτημα. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έκανε τηλεδιάσκεψη για τα θέματα της βίας εχθές. Επομένως νομίζω ότι είναι εντελώς άδικο και πολιτικά επικίνδυνο να αναφέρεστε σε ένα συγκεκριμένο γεγονός για να κατηγορήσετε την Κυβέρνηση ότι τάχα δεν έχει ευαισθησία σε αυτό το ζήτημα.

Ξέρετε δυστυχώς αυτά τα βλέπω με λύπη μου, διότι δεν νομίζω ότι σε αυτή τη χώρα μετά το '74 έχουμε θέματα δημοκρατίας όσον αφορά το δικαίωμα του συνέρχεσθαι και του να διαδηλώνουμε. Δόξα τω Θεώ, ειδικά στην Ελλάδα έχουμε μια πα-

ράδοση και μια κουλτούρα και με τους αγώνες της Αριστεράς, εγώ δεν το αμφισβητώ αυτό, να έχει κατοχυρωθεί αυτό το δικαίωμα. Σήμερα, όμως, βλέπουμε ότι αγκαλιάζεται μια πολιτική που είναι πολύ επικίνδυνη, μια πολιτική που χρωματίζεται πολιτικά από τον ιό.

Το γεγονός, λοιπόν, όπως σας είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Μπουκώρος, πολύ σωστά είναι πού θα είναι το μέτρο. Η χώρα που εφηύρε το μέτρο, δεν μπορεί να βρει το μέτρο. Δηλαδή γιατί να επιτρέψουμε τη μία διαδήλωση και να απαγορεύσουμε την άλλη;

Και επίσης επειδή μιλάμε για το πώς διαδίδεται ο ιός, να σας θυμίσω ότι έχουμε το παράδειγμα της Πρωτομαγιάς σε μια μεγάλη πόλη της Ισπανίας, στη Μαδρίτη, αν θυμάμαι. Ένας από τους λόγους που η Ισπανία στην πρώτη πανδημία είχε τόσο μεγάλα φαινόμενα εξάρσης ήταν διότι δεν έλεγξε τη διαδήλωση αυτή.

Επομένως νομίζω ότι πρέπει να είμαστε προσεκτικοί και νομίζω ότι τα πολιτικά συμπεράσματα που βγάζουμε εδώ μέσα για δήθεν αυταρχισμό, δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Όχι, κύριε Λοβέρδο. Δεν θα τελειώσουμε ποτέ. Εγώ πάντως δεν δεσμεύομαι ότι θα το θέσουμε το θέμα στη Διάσκεψη των Προέδρων.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Έχω δικαίωμα. Θέλω τον λόγο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δεν θα τελειώσουμε το νομοθέτημα άμα γίνει ο κύκλος αυτός.

Μία διευκρίνιση θέλει να δώσει μόνο ο τώας Πρόεδρος της Βουλής και τελειώνουμε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Η κατηγορία προς την Κυβέρνηση δεν είναι ότι δεν έχει την ευαισθησία γι' αυτό το ζήτημα που όπως είπατε και εσείς επεδείχθη χθες και από όλους τους Πολιτικούς Αρχηγούς και από τον Πρωθυπουργό κ.λπ.. Είναι σαφής η έγκληση, η κατηγορία που κάνουμε για το ότι δεν υπάρχει ευαισθησία σε σχέση με τα δημοκρατικά δικαιώματα και το άρθρο περί συνέρχεσθαι του Συντάγματος.

Και θέλω να σας πω ευθέως επειδή πήρατε ξανά θέση, έγκριτε κύριε Προεδρεύοντα, κύριε Αθανασίου, ότι, εάν ακούσε η ΠΝΠ, δεν θα είχε γίνει η γενική απαγόρευση από τον Αρχηγό της Ασττυνομίας, δεν θα είχαν υπάρξει σοβαρότατες ενστάσεις για την αντισυνταγματικότητα και δεν θα είχε πάρει απόφαση η Πρόεδρος του Συμβουλίου της Επικρατείας για το συγκεκριμένο τμήμα.

Είναι προφανές πως η ΠΝΠ περί συνάθροισης εννέα ατόμων του Μαρτίου δεν υπερβαίνει ούτε κατά ένα χιλιοστό την πάγια συνταγματική αρχή. Γι' αυτό έγινε όλη η προηγούμενη συζήτηση και η αντιπαράθεση που υπήρξε σε σχέση με την πορεία για την εξέγερση του Πολυτεχνείου. Περί αυτού πρόκειται. Και μάλιστα όπως ακούστηκε και προηγούμενα, όταν οι προσαγωγές γίνονται συλλήψεις, είναι σαφές ότι πάμε σε μια γενικευμένη απαγόρευση των διαμαρτυριών και των κινητοποιήσεων για μήνες ολόκληρους, ενώ η Κυβέρνηση προχωρά το έργο της.

Είπατε και για άλλες χώρες, κύριε Καραμανλή. Λοιπόν, στην Πολωνία, η οποία κατηγορείται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και για το κράτος δικαίου, οι μεγάλες, μαζικές εκδηλώσεις των γυναικών που έγιναν, ήταν τα απαράδεκτα νομικά μέτρα περί απαγόρευσης των αμβλώσεων, για τα οποία υπήρξε σύγκρουση και με την Ευρωπαϊκή Ένωση της κρατικής οντότητας, της κυβέρνησης της Πολωνίας.

Και έγιναν και πάρα πολλές άλλες διαδηλώσεις διεθνώς για φλέγοντα ζητήματα μέσα στην πανδημία. Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, που έχουν διακόσιες πενήντα χιλιάδες νεκρούς από την πανδημία, έγιναν σε όλες τις πόλεις μαζικότερες διαμαρτυρίες, διαδηλώσεις, διότι είναι προφανές πως η ζωή, η δημοκρατία, η διεκδίκηση και δεν σταματάει μέσα στην πανδημία, παρά το ότι πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα τα υγειονομικά, ούτε μπορεί να περιορίζεται η δημοκρατία για μήνες ολόκληρους στη συζήτηση την οποία κάνουμε εδώ αναμεταξύ μας.

Είναι φλέγον ζήτημα. Είναι κεντρικό ζήτημα. Δεν λύνεται διά της Διάσκεψης των Προέδρων. Είναι κρίσιμο πολιτικό ζήτημα και

η Κυβέρνηση πρέπει να πάρει τις ευθύνες της και πρέπει να πάρει καθαρή θέση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δεν γίνεται, κύριε Λοβέρδο. Θα το ζητήσουν κι άλλοι.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Θέλω να κάνω μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Λοβέρδο, δεν θα ισχυριστώ ότι είμαστε εκτός ημερήσιας διάταξης, γιατί λόγω των χθεσινών γεγονότων που είδαμε στην επικαιρότητα, υπάρχει μία πρακτική η οποία επιτρέπει αυτή τη συζήτηση. Να μη διαιωνίζεται, όμως.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ο καθένας ξεκαθαρίζει με τον τρόπο του...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δεν θα λύσουμε το πρόβλημα τώρα.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Θα βοηθήσουν αυτά που θα πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο καθένας έχει τις νομικές του απόψεις, έχει τις πολιτικές του απόψεις....

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Δεν θα πω μόνο αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τα είπατε όλοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω κι εγώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, τώρα ο κ. Μπουκώρος θέλει και πάλι τον λόγο. Μετά θα θέλει τον λόγο και ο κ. Αρσένης, ενδεχομένως και ο κ. Καραθανασόπουλος. Δεν θα τελειώσουμε έτσι.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Εγώ θέλω τον λόγο επειδή τον δώσατε και στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Θα κάνω μόνο μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, κύριε Λοβέρδο, κάντε τη διευκρίνιση που θέλετε. Δεν λύνεται το πρόβλημα εδώ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Λύνεται. Από την πρώτη στροφή του διαλόγου, τώρα στη δεύτερη είμαστε πιο επαρκείς σε ό,τι αφορά το πλαίσιο. Ξεκαθαρίζεται ότι ισχύει ο νόμος που κύρωσε την πράξη νομοθετικού περιεχομένου, όπως διευκρινίσατε εσείς. Εσείς το είπατε αυτό. Εγώ δεν είμαι πρόχειρος αυτή τη στιγμή, δεν έχω τον νόμο μπροστά μου, για να μπορώ να τον επικαλεστώ και θέλω να είμαι σοβαρός.

Αν είναι όπως τα λέτε και έχετε δίκιο εσείς, τότε ό,τι γίνεται αυτή τη στιγμή στην Αθήνα, σήμερα, είναι εκτός νόμου. Άρα η Κυβέρνηση ελέγχεται για ασάφεια. Εγώ δεν στέκομαι στα χθεσινά επεισόδια. Στέκομαι στο ζητούμενο από σήμερα και πέρα.

Τι ισχύει, κύριε Πρόεδρε; Αυτό που λέτε εσείς, ο νόμος; Ο νόμος έχει περιορισμό εννέα ατόμων. Γίνονται σήμερα διαμαρτυρίες και συνδικαλιστικές εκδηλώσεις εννέα ατόμων και λιγοτέρων; Όχι. Από δύο έχω εικόνα και δεν είναι έτσι. Άρα η Κυβέρνηση ελέγχεται για πλήρη ασάφεια. Εγώ δεν διαφοροποιώ τον άλφα ή τον βήτα σε σχέση με τις ευαισθησίες μας για τη βία κατά των γυναικών. Τοποθετηθήκαμε όλοι χθες και νομίζω ότι ήμασταν σαφείς, ο καθένας με τον τρόπο του. Εδώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει θέμα, που θα «γεννάει» κάθε μέρα ασάφειες, θα «γεννάει» κάθε μέρα διαμαρτυρίες, αν έχετε εσείς δίκιο που δώσατε τη διευκρίνιση του τι νομικώς ισχύει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Στη Διάσκεψη των Προέδρων θα το συζητήσουμε και θα δούμε τι παρεμβάσεις, ενδεχομένως, θα γίνουν και προς την Κυβέρνηση και ενδεχομένως, αν χρειαστεί, οποιαδήποτε περαιτέρω διευκρίνιση ή νομοθετική ρύθμιση.

Τώρα, τον λόγο θα λάβει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαος Παππάς για δεκαπέντε λεπτά.

Ορίστε, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να εκφράσω την οδύνη μας, διότι μόλις πληροφορηθήκαμε ότι έφυγε από τη ζωή η ηθοποιός Εύα Κωταμανίδου. Ήταν Βουλευτής και του Συνασπισμού, υποψήφια με τη Δημοκρατική Αριστερά, αν δεν κάνω λάθος, το 2012. Έγινε γνωστή από τη συμμετοχή της σε πολλές ταινίες του Θεόδωρου Αγ-

γελόπουλου. Θέλουμε, λοιπόν, να εκφράσουμε τη θλίψη μας.

Περνάω τώρα στα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Προσέξτε, έχετε πάρει έναν πάρα πολύ ολισθηρό δρόμο. Βεβαίως, έγιναν κάποιες δηλώσεις, αλλά θα σας έλεγα να μαζέψετε τους Βουλευτές σας, οι οποίοι δημοσίως αμφισβητούν και τη χρήση του όρου «γυναικοκτονία». Ο ΟΗΕ καλεί για άμεσες εθνικές πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση, όπως λέει, της «πανδημίας γυναικοκτονιών» και εξάρσης ενδοοικογενειακής βίας. Προσέξτε, δεν είναι δευτερεύον. Και όταν συλλαμβάνονται δεκατέσσερις γυναίκες, οι οποίες με τα απόλυτα μέτρα προστασίας, πάνε και αναδεικνύουν, με τον πιο λιτό και απείριστο τρόπο, αυτό το μείζον ζήτημα, η Κυβέρνησή σας τι έχει να πει; Ότι πρέπει να μπει στο ζύγι τι ακριβώς; Να τους πούμε, λοιπόν, να μπουκνέ σε μια τάξη Γ' δημοτικού που επιτρέπονται είκοσι επτά άτομα ή σε ένα λεωφορείο όπου επιτρέπονται δεν ξέρω κι εγώ πόσα και δεν κολλάει εκεί.

Να υπάρχει μέτρο, λοιπόν, και να καταλαβαίνετε σε ποιον ολισθηρό δρόμο βαδίζετε, διότι έχετε απλώσει το έδαφος μια χαρά και αισθάνεται ο κάθε ακροδεξιός ότι μπορεί να μηνύει ταυτόχρονα τον Τσίπρα, τον Κουτσούμπα και τον Βαρουφάκη. Και δεν είδα εκεί να βγαίνει από το κόμμα σας καμμία ανακοίνωση και να εγκυβάν κάποιους πίσω στη σοβαρότητα. Προσέξτε λοιπόν!

Δεν συζητάω για τα ανεκδιήγητα του κ. Μητσοτάκη, ο οποίος δεν τόλμησε να βάλει στη θέση του τον Γεωργιάδη, που είπε ότι είναι περήφανος για τους εκατό νεκρούς την ημέρα. Και ήρθε και κάλυψε την αθλιότητα του κ. Γεραπετρίτη, ο οποίος έκανε μία άθλια υπεκφυγή για να αποφύγει οποιαδήποτε ευθύνη να λέει ότι στις ΜΕΘ υπάρχει μεγάλο ποσοστό θνησιμότητας και καλό είναι να τις αποφεύγουμε. Κι δεν είχε το πολιτικό σθένος ούτε αυτός, ούτε ο προϊστάμενός του να έρθουν στη Βουλή και να πουν «λάθος». Στρεψοδικία και εκεί. Να δικαιολογήσουν τα αδικαιολόγητα.

Οι ΜΕΘ σώζουν ζωές και δεν έχουμε αρκετές! Και η ευθύνη σάς βαρύνει! Τελεία και παύλα!

Έρχομαι στα του νομοσχεδίου. Έχουμε ζητήσει από την αρχή της συζήτησης τη μελέτη, τα πρακτικά της επιτροπής η οποία αποφάσισε και απεφάνθη ότι μια χαρά είναι να μειωθεί το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά 65%. Την επικαλέσαστε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μη βιάζεστε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι μη βιάζομαι! Έχουν περάσει τέσσερις συνεδριάσεις της επιτροπής. Τι να μη βιάζομαι; Ήρθαμε στην Ολομέλεια υπό καθεστώς πανδημίας και περιορισμού των διαδικασιών και μου λέτε να μη βιάζομαι; Πότε θα τη δούμε, δηλαδή; Καλούμαστε να κρίνουμε. Ο λόγος σας και ο λόγος μας, δηλαδή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τα πούμε μετά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: «Θα τα πούμε μετά». Πότε μετά θα τα πούμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πέντε μέρες τα λέμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι, δεν τα λέμε. Ισχυρίζεστε κάτι. Σας καλούμε να καταθέσετε το τεκμήριο και δεν το κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς με διαδικασίες κατεπείγοντος τα φέρατε, για να πάρετε τη δόση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Πάμε τώρα σε αυτό. Φέρτε και τα περί δόσης. Φέρτε και τα Πρακτικά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, μην κάνετε διάλογο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: ...διότι ο Κανονισμός -να ξεκινήσω από αυτό- στον οποίο αναφέρεται η συγκεκριμένη νομοθεσία, υπήρχε από το 2009. Άλλαξε δύο φορές στην πορεία. Τι κάνατε, λοιπόν, μέχρι το 2015; Τι κάνατε εκτός από μνημόνια και ύφεση; Αμολάγατε χαρταετό; Και μας ζητάτε εμάς τα ρέστα που σε λίγους μήνες φέραμε νομοσχέδιο, είχαν περάσει τα προεδρικά διατάγματα, σας έστειλαν οι υπηρεσιακοί επιστολές αναλυτικές και σας έλεγαν ότι είναι έτοιμη η υπηρεσία να λειτουργήσει -μία υπο-

γική απόφαση έλειπε, την οποία δεν εκδώσατε για ενάμιση χρόνο- και ζητάτε από εμάς τα ρέστα;

Δεν μιλάω για το ζήτημα του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, διότι θεωρείτε ότι δεν έχετε κανέναν λόγο να εξηγήσετε ή να τεκμηριώσετε αυτή την επιλογή. Στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου δεν υπάρχει απολύτως τίποτα και οι εξηγήσεις που ακούμε εδώ είναι άλλα λόγια να αγαπιόμαστε. Δυστυχώς!

Μειώνετε, λοιπόν, το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Απαξιώνετε το έργο των αερολιμενικών. Υπάρχουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Πραγματικά, δεν αντιλαμβάνομαι πώς μπορείτε να ισχυρίζεστε ότι θα είναι συμβατοί στις υποχρεώσεις τους με την τήρηση των αρμοδιοτήτων αυτών οι υπάλληλοι της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δηλαδή, θα καθυστερεί ένα αεροπλάνο στην Κάρπαθο, για παράδειγμα, ή σε ένα άλλο αεροδρόμιο νησιωτικό, απομακρυσμένο, θα παθαίνει ένα μικροατύχημα ένας επιβάτης, θα τον βγάσουν έξω γιατί έχει overbooking και θα περιμένει ακριβώς να κάνει τι; Να καταγράψει το παράπονό του και να περιμένει τρεις μήνες, οι οποίοι μπορεί να γίνουν έξι. Και αυτό θα προστατεύσει τα δικαιώματα των επιβατών. Ε, δεν θα τα προστατεύσει! Ούτε την εικόνα της χώρας θα προστατεύσει, διότι όταν θα φύγει ο επιβάτης της πανδημίας, θα ελπίζουμε όλοι μαζί να επιστρέψουν τα τουριστικά κύματα στη χώρα μας.

Για φανταστείτε τι έχουμε να πάθουμε αν βγει ότι η χώρα μας δεν έχει αποτελεσματικούς μηχανισμούς προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών και ποια δυσφήμιση μπορεί να υποστούμε διεθνώς αν επισυμβεί κάτι τέτοιο. Δε μιλάω τώρα για τα δυστυχήματα. Σας μιλάω για περιστατικά τα οποία είναι πάρα πολύ συχνά και τα οποία πολλές φορές λύνονται και με προφορικό τρόπο. Δεν καταγράφονται. Ήρθατε εδώ και μας είπατε για την καταγραφή των συμβάντων τον καιρό του lockdown στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Τώρα που θα φύγουν οι ελεγκτές θα σας πω εγώ για συμβάντα και για το πόσο μπορούν να νομίζουν ορισμένοι εκεί ότι μπορούν να κάνουν ό,τι τους κατέβει.

Πάμε παρακάτω. Θα έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε. Θα μιλήσει λεπτομερώς και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Σπύρτζης, ο οποίος ήταν Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών. Θέλω στο υπόλοιπο της τοποθέτησής μου να επικεντρωθώ στο μείζον ζήτημα της κρατικής ενίσχυσης της εταιρείας «AEGEAN». Για να δούμε τι πάτε να κάνετε εκεί.

Η Ελλάδα έχει δεκατέσσερις αεροπορικές εταιρείες. Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει το 95% της κίνησης εσωτερικού και περίπου 40%-50% της κίνησης που σχετίζεται με πτήσεις εξωτερικού. Θυμόμαστε δε πολλούς υπέρμαχους της ιδιωτικοποίησης να λένε ότι το πρόβλημα είναι ότι έχουμε κρατικό μονοπώλιο. Αντιλαμβάνεστε τώρα ότι έχουμε ιδιωτικό μονοπώλιο. Οι ακραϊφείς νεοφιλελεύθεροι της παράταξής σας έλεγαν ότι θα ξεπεράσουμε το πρόβλημα του ότι η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» στοίχιζε στον Έλληνα φορολογούμενο. Βεβαίως στοίχιζε, έτσι όπως την είχατε κάνει να λειτουργεί. Τώρα θα μας στοίχιζε το ιδιωτικό μονοπώλιο και θα μας στοίχιζε και χωρίς αντάλλαγμα, από ό,τι μαθαίνουμε. Και μη μου πείτε για τα warrants. Έρχομαι σιγά σιγά και σε ένα-ένα.

Παίρνει βοήθεια η «LUFTHANSA» από το γερμανικό κράτος; Παίρνει. Μάλιστα. Συμφωνούμε. Δίνει μετοχές στο γερμανικό κράτος; Δίνει. Το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της «LUFTHANSA», λοιπόν, έχει περάσει στο γερμανικό δημόσιο. Και όχι μόνο αυτό. Το γερμανικό δημόσιο πήρε μετατρέψιμα ομόλογα και άλλα δικαιώματα. Αυστριακές αερογραμμές. Παρομοίως. «BRUSSELS AIRLINES» το ίδιο, καθώς και οι φινλανδικές αερογραμμές.

Πάμε τώρα στην «AEGEAN». Τι έχει πάρει η «AEGEAN»; Εκατόν πενήντα εκατομμύρια μέχρι στιγμής από το εγγυοδοτικό πρόγραμμα του COVID. Μάλιστα. Δεν είναι κακό αυτό. Έχει πάρει και τη μερίδα του λέοντος από τα 115 εκατομμύρια που πήραν συνολικά οι εταιρείες των αερομεταφορών και έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» και άλλες φοροαπαλλαγές που προβλέπονταν γενικώς. Μάλιστα. Για να εξηγηθούμε, τα 150 εκατομμύρια που πήρε από το πρόγραμμα του COVID τα στερούνται μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δεν φτιάξατε ειδικό πρόγραμμα κρατικών εγγυήσεων για μια τόσο κρίσιμη οικονομική και κοινωνική λειτουργία, όπως η αερομεταφορά, ειδικά σε μία χώρα η οποία έχει και τη νησιωτικότητα.

Έρχεται τώρα η Κυβέρνηση να ανακοινώσει ότι θα δώσει και άλλα 120 εκατομμύρια. Μάλιστα. Ρωτάμε τι θα πάρει το δημόσιο πίσω. Μας λέτε ότι θα βάλουν και οι ιδιώτες επενδυτές. Για μισό λεπτό. Δεν πήραν 150 εκατομμύρια δάνειο πριν από λίγο καιρό; Πήραν. Και τώρα έρχονται και λένε ότι θα βάλουν 60 εκατομμύρια για να γίνει ένας «κουβάς» ενίσχυσης. Τι παίρνει για τα 120 εκατομμύρια ευρώ το δημόσιο; Τι μας λέτε ότι θα πάρει; Μας λέτε ότι θα πάρει warrants, δηλαδή δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πάρα πολύ ωραία συμφωνία. Δηλαδή, τους δίνουμε λεφτά με οποιονδήποτε δυνατό τρόπο και ως αντιχάρισμα παίρνουμε ως ελληνικό δημόσιο το δικαίωμά μας να τους ξαναδώσουμε λεφτά! Καμμία θέση στο εποπτικό συμβούλιο, καμμία θέση στο διοικητικό συμβούλιο. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου, δηλαδή, θα τα διαχειρίζονται κατά τις δικές τους προτεραιότητες οι οποίες κατά τεκμήριο δεν είναι συμβατές με το δημόσιο συμφέρον. Οι ίδιοι το παραδέχονται ζητώντας κρατική βοήθεια.

Προσέξτε εδώ για να μην παρεξηγηθούμε. Θα σας προλάβω και σας καλώ να μην το κάνετε αυτό διότι θα πάρετε πάρα πολύ ισχυρή απάντηση. Εμείς είμαστε εδώ για να υπερασπιστούμε το πτητικό έργο και τις θέσεις εργασίας, όχι τις διοικήσεις. Το Καστελόριζο, η Κάρπαθος, η Κάσος, η Ρόδος πρέπει να έχουν πτήση. Εδώ θα είμαστε απολύτως σαφείς. Δεν έχει όμως την υποχρέωση ο Έλληνας φορολογούμενος να υπερασπίζεται ιδιοκτησίες. Η πολιτεία έχει υποχρέωση να εγγυηθεί ότι η συνδεδεσιμότητα θα παραμείνει παρ' όλη την πανδημία. Υπάρχουν μεριές της πατρίδας μας όπου όλοι οι υπόλοιποι θα επιδοτούμε την πτήση η οποία πρέπει να πάει εκεί διότι δικαιούνται και οι κάτοικοι αυτών των νησιών να έχουν συνδεδεσιμότητα. Δεν κατάλαβα ποιο είναι το πρόβλημα. Γιατί δεν ζητάτε μετοχές από την «AEGEAN»; Τι είναι οι Γερμανοί; Κομμουνιστές; Να ζητήσετε, λοιπόν, μετοχικό κεφάλαιο.

Θα σας πω κάτι, κύριε Καραμανλή. Οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων διασφαλίζουν τα συμφέροντα του δημόσιου με τον εξής τρόπο. Λένε ότι αν μία εταιρεία ενισχυθεί, αν δεν επιστρέψει τα χρήματα εγκαίρως, θα τα επιστρέψει προσαυξημένα. Εσείς τι κάνετε εδώ; Έχετε καταλάβει τι κάνετε; Δίνετε τα λεφτά στην «AEGEAN» και κρατάει όλο το ρίσκο το δημόσιο. Διότι το μόνο πράγμα που έχει είναι δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πότε θα αυξηθεί, λοιπόν, η τιμή της μετοχής τόσο ώστε να μπορεί το δημόσιο να πάρει πίσω τα λεφτά του και μάλιστα με την προσαύξηση που προβλέπουν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων; Δεν καταλαβαίνω τον λόγο γιατί δεν ζητάτε να υπάρξουν τέτοιες προβλέψεις, να πάρει το δημόσιο μετοχές.

Πάμε τώρα σε κάτι το οποίο νομίζω ότι είναι απολύτως μεμπτό και από τη δική σας μεριά και από τη μεριά της εταιρείας. Θέλουμε σαφείς απαντήσεις εδώ διότι φαίνεται ότι όταν κλείστηκε η συμφωνία δεν υπήρχε πιθανότητα ζημίας αλλά βεβαιότητα ζημίας, την οποία είχε βεβαιώσει και η ίδια εταιρεία. Στις 28 Σεπτεμβρίου ερωτάται ο κ. Βασιλάκης αν θα χρειαστεί για το τέταρτο τρίμηνο να καλύψουν ζημιές από παράγωγα. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι είχαν κάνει συμβόλαια για πετρέλαιο, προφανώς, τα οποία ήταν ασύμφορα λόγω της πτώσης της τιμής του πετρελαίου. Πόσες ζημιές είχαμε στο πρώτο εξάμηνο από αυτή τη διαδικασία; Εβδομήντα εκατομμύρια. Τι απαντά ο κ. Βασιλάκης; Ότι αν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχουμε ζημιές. Και η εκτίμηση της ίδιας της εταιρείας όταν ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα είναι ότι το πτητικό έργο θα κινηθεί εκεί. Εδώ έχω τις ανακοινώσεις. Και η εκτίμηση της IATA είναι ίδια.

Άρα τι έχουμε εδώ; Το δημόσιο μπαίνει σε μία συμφωνία, ενισχύει μια εταιρεία η οποία παραδέχεται ότι έχει και άλλες ζημιές να καλύψει και βεβαίως να καλύψει και το τίμημα των νέων αεροπλάνων που πήρε. Πρέπει να δούμε πότε θα παραληφθούν, με ποιο τρόπο θα πληρωθούν. Πάει, λοιπόν, το ελληνικό δημόσιο και ενισχύει μία εταιρεία η οποία σε όλους τους τόνους έχει να πει «εγώ πάλι για μεγάλες χασούρες». Και ποιες είναι οι διασφαλίσεις; Ότι θα ανέβει η μετοχή. Πότε; Το 2021 που και η εταιρεία και η IATA λένε ότι θα έχουμε 20% του πτητικού έργου του 2019 και μάλιστα μπαίνει και ως όριο αυτό;

Συμπερασματικά, -προσέξτε- σας είπαμε και στις επιτροπές ότι οι καιροί των μεγάλων κρίσεων δεν είναι καιροί για νεοφιλελεύθερους πειραματισμούς. Τη δε συμφωνία με την «AEGEAN»

σας υποσχόμαστε ότι θα τη βρείτε μπροστά σας. Διότι άμεση ενίσχυση χωρίς να παίρνει το δημόσιο συμμετοχή και χωρίς να εξασφαλίζεται ελέγχεται πολλαπλώς και δεν ελέγχεται μόνο πολιτικά, κύριε Καραμανλή.

Και να ξέρετε ότι τα λόγια μου τα μετράω προσωπικώς και τα λόγια μας εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ τα μετράμε. Προσέξτε πάρα πολύ καλά. Και δεν θα κινηθούμε μόνο σε επίπεδο ελληνικού Κοινοβουλίου. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου πρέπει να δείξετε ότι τα σέβεστε. Το 40% των μετοχών της «AEGEAN» είναι 120 εκατομμύρια αυτή τη στιγμή και εσείς παίρνετε μηδέν. Μη μας πείτε ότι δεν σας προειδοποιήσαμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχα πρόθεση να μιλήσω στο τέλος, για να ακούσω όσο το δυνατόν περισσότερους Βουλευτές, αλλά νομίζω ότι και για λόγους ισορροπίας πολιτικής και για λόγους διαλόγου θα ήθελα να απαντήσω σε δυο θέματα τα οποία είπε ο κ. Παππάς.

Κατ' αρχάς ο κ. Παππάς δεν αναφέρθηκε καθόλου στο νομοσχέδιο, σχεδόν καθόλου. Ελπίζω να το κάνει ο κ. Σπίρτζης. Θα τον ακούσω με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή.

Αλλά κάνατε κάτι, κύριε Παππά, που κατά την άποψή μου, σας χαρακτηρίζει ως επικίνδυνους λαϊκιστές. Και εξηγούμαι. Μιλήσατε για την ασφάλεια των πτήσεων. Σας είπα στην επιτροπή συγκεκριμένα ότι η ασφάλεια των πτήσεων είχε ζήτημα για τα είκοσι τρία αεροδρόμια. Έχω εδώ, και τα καταθέτω τώρα στη Βουλή, όλα τα έγγραφα της EASA, που μιλάνε για υποβιβασμό των είκοσι τριών αεροδρομίων. Πάρτε τα, να τα έχετε, να τα μελετήσετε καλά, για να δείτε ότι το ψέμα έχει κοντά ποδάρια.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θέλετε να μας εξηγήσετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ δεν διέκοψα κανέναν. Να τα δείτε. Το έχω υπογραμμίσει κιόλας «downgrade».

Πριν πάω στην «AEGEAN» να σας πω για την ασφάλεια των πτήσεων. Απαράδεκτο αυτό που κάνετε, κατά την προσωπική μου εκτίμηση. Και θα σας πω και κάτι άλλο που δείχνει το «θεάρεστο έργο» σας.

Κύριε Παππά, γνωρίζετε ότι υπάρχει Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Πτήσεων;

Ο ΣΥΡΙΖΑ που κόπτεται για την ασφάλεια των πτήσεων αφού πήγαμε να υποβιβαστούμε σε θέματα ασφαλείας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης -τόσο φοβερή ήταν η διαπραγματευτική τους δεινότητα!- ακούστε τι έκαναν, αγαπητοί συνάδελφοι: πόσες υποθέσεις δεν έχουν διερευνηθεί επί ΣΥΡΙΖΑ για τα ατυχήματα; Ξέρετε πόσες είναι στο συρτάρι και περιμένουν; Είναι πενήντα έξι! Με προκαλείτε και τα λέω αυτά.

Και επειδή δεν μπορούσαμε να αλλάξουμε την επιτροπή και τη διοίκησή της, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτόν τον λόγο ζήτησα την παραίτησή τους. Τόσο θεάρεστο έργο έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και η επιτροπή, που πενήντα έξι περιπτώσεις που έπρεπε να διερευνηθούν δεν είχαν διερευνηθεί ποτέ! Και είχαμε παρατηρήσεις από πολλούς φορείς και από τον ICAO, ο οποίος έλεγε «τι γίνεται με αυτές τις υποθέσεις;». Και παραίτηθηκαν αμέσως, διότι αλλιώς θα είχαν άλλες εξελίξεις.

Πάμε τώρα στην «AEGEAN» και κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Παππάς κάνει κάτι πάρα πολύ έξυπνο. Θαυμάζω τη δήθεν ριζοσπαστική Αριστερά για αυτό. Διαστρέφετε την αλήθεια. Τι λέει; Ακούστε, λέει, «πήρατε μετοχές στην «AEGEAN»; Δεν πήρατε μετοχές». Αυτό δεν λέτε;

Τα warrants ξέρετε τι σημαίνει; Τα warrants σημαίνει δικαίωμα

εξαγοράς που σημαίνει, κύριε Παππά, ότι προστατεύεις το ρίσκο σου. Προφανώς, κύριε Παππά, δεν φημίζεται η Αριστερά για τη διαπραγματευτική της δεινότητα σε θέματα οικονομίας. Το αποδείξατε περίτρανα. Να σας φέρω ένα λεξικό οικονομικών να το δούμε, να το ανοίξουμε. Επειδή έχετε διδάξει και στην Αγγλία, υποθέτω ότι θα έπρεπε να τα ξέρετε αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι σε εμένα αυτά. Κάτι ξέρουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ε, λοιπόν, για να ξέρουμε τώρα τι λέμε, και κλείνω με αυτό, τι κάνει τώρα αυτή η Κυβέρνηση; Κάνει αυτό που δεν έγινε πουθενά στην Ευρώπη παρά μόνο στην Αυστρία, δηλαδή μέρος κρατική ενίσχυση και μέρος αύξηση κεφαλαίου. Ζητάει από τον ιδιώτη να βάλει λεφτά από την τσέπη του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν βάζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα, πώς δεν βάζει; Βάζει 60 εκατομμύρια.

Και μετά λέει ότι «έχω το δικαίωμα όταν θα κρίνω εγώ ότι με συμφέρει να αγοράσω τις μετοχές. Γιατί άμα πάρω τώρα τις μετοχές παίρνω μεγάλο ρίσκο». Δεν τα καταλαβαίνετε αυτά με τα ρίσκα, κύριε Παππά, γιατί εσείς θα καταργούσατε το μνημόνιο με ένα άρθρο και με έναν νόμο! Πού να τα καταλάβατε αυτά;

Η «ΑΕΓΕΑΝ» έχει όλα τα χαρακτηριστικά του εθνικού αερομεταφορέα. Και δεν στηρίξαμε μόνο την «ΑΕΓΕΑΝ», κύριε Παππά. Στηρίξαμε και τη «SKY EXPRESS», στηρίξαμε και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Στηρίξαμε και τη «FRAPORT» και τον «ΑΙΑ». Εκτός αν θέλετε να καταρρεύσει το σύστημα αερομεταφορών στην Ελλάδα. Προφανώς δεν θέλετε. Είστε σοβαρός, έχετε θητεύσει σε Υπουργείο και το καταλαβαίνετε αυτό.

Επομένως τι λέμε εδώ; Συγκρίνετε τι κάνει η Ελλάδα με την Πορτογαλία. Η Πορτογαλία έδωσε 1,2 δισεκατομμύρια. Έχουν δοθεί πάρα πολλά χρήματα, 32 δισεκατομμύρια σε όλη την Ευρώπη σε ζητήματα στήριξης του κλάδου των αερομεταφορών.

Εμείς, λοιπόν, κάναμε αυτό που έπρεπε να κάνουμε εξασφαλίζοντας το δημόσιο συμφέρον. Θεωρώ ότι αυτά τα οποία λέτε δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Δυστυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ επιστρέφει, αγαπητοί συνάδελφοι, στον ανισόρροπο ακτιβισμό του 2012 - 2015. Αυτό κάνετε. Κατηγορείτε τους πάντες για τα πάντα και έχετε μία τεράστια αλλεργία με τα πραγματικά γεγονότα. Για όλα αυτά, λοιπόν, που λέτε θα παίρνετε την απάντησή σας με στοιχεία τα οποία θα καταθέτουμε. Και ο κάθε κατεργάρας στον πάγκο του!

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας, ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μάσκα φοράνε άπαντες σε αυτή την Αίθουσα εκτός αν μιλούν από το κουβούκλιο. Ισχύει για τους Υπουργούς, για τον Πρωθυπουργό, για τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, για όλους. Να το τηρείτε αυτό, γιατί και εμένα δεν μου αρέσει να μιλάω έτσι από εδώ. Πήρατε απόφαση στη Διάσκεψη των Προέδρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σωστό είναι. Όλοι πρέπει να φοράμε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Εάν είναι η απόσταση που μετράει, να πηγαίνουμε πίσω να μιλάμε χωρίς μάσκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εντάξει, έχετε δίκιο, πρέπει να φοράμε όλοι. Απλώς, επειδή χθες, εάν δεν απατώμαι, και οι Αρχηγοί και ο Πρωθυπουργός...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης το τήρησε. Ο Πρωθυπουργός δεν το τήρησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ παρακαλώ να φοράνε όλοι μάσκες. Εντάξει, κύριε Λοβέρδο, έχετε δίκιο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Είναι ωραίο να μιλάμε έτσι, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εντάξει. Όταν ανακοινώνω καμιά φορά, για να ακούγεστε, για ένα δευτερόλεπτο τη βγάζω όταν δεν είναι κανείς από κάτω.

Κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, αλλά και τις προηγούμενες ημέρες στην επιτροπή επι-

χειρείται για μια ακόμη φορά ο πλήρης διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και της λειτουργίας στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας από δύο διαφορετικούς φορείς: από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, που θα ασκεί τον ελεγκτικό, εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την ΥΠΑ, που διατηρεί και ασκεί την επιχειρησιακή δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών και τις σχετικές κανονιστικές δραστηριότητες στον χώρο αυτόν. Επιπλέον η ΥΠΑ μετατρέπεται από αυτοτελή δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Η αναφορά στη σύσταση της ΥΠΑ με αυτό το σχέδιο νόμου δεν είναι εύστοχη, κατά τη γνώμη μου, δεδομένου ότι η σύσταση έγινε με τον ν.4427/2016 από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Επομένως το επί της αρχής ερώτημα ποια είναι η θέση του καθενός για τον διαχωρισμό μεταξύ ελέγχου και παροχής υπηρεσιών δεν είναι το ζητούμενο και σε αυτό το νομοσχέδιο. Οι θέσεις όλων υπάρχουν.

Είναι γνωστό ότι ο ν.4427/2016 έμεινε στα χαρτιά. Δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Οι αδυναμίες, οι παραλείψεις, τα κενά και η λογική των τακτοποιήσεων που είχαν οι ρυθμίσεις του είχαν επισημανθεί από την παράταξή μας τότε, μαζί με μια σειρά ζητημάτων, όπως ο τρόπος επιλογής του διοικητή που δεν υπήρχε πρόβλεψη να είναι Έλληνας ή ζητήματα ασφάλειας και άλλα.

Γι' αυτό σε εκείνο το νομοσχέδιο ψηφίσαμε «παρών» αν και επί της αρχής γενικά η πολιτική μας θέση και στάση είναι θετική απέναντι στη θεσμοθέτηση ανεξάρτητων αρχών σε τομείς της δημόσιας ζωής που αυτό απαιτείται. Και αυτό φάνηκε και στην πράξη με τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ που δημιούργησαν και στήριξαν πολλές ανεξάρτητες αρχές ξεκινώντας με το ΑΣΕΠ αλλά και με τη θεσμοθέτησή τους με τη συνταγματική Αναθεώρηση του 2001. Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν απέναντι μέχρι τότε στις ανεξάρτητες αρχές, ενώ στο σχέδιο νόμου για τον διαχωρισμό και τη σύσταση της ΑΠΑ η Νέα Δημοκρατία το 2016 ψήφισε με το δικό της σκεπτικό «κατά», ψήφισε «όχι».

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει στις συνεδριάσεις της επιτροπής, στο νομοσχέδιο που συζητάμε υπάρχουν πολλά και σοβαρά ζητήματα ουσίας που θα δημιουργήσουν προβλήματα στην εφαρμογή ή και αδυναμία εφαρμογής του και δεν εγγυάται καμμία αποτελεσματικότητα για τους στόχους που έχει. Για τον τρόπο που η κάθε χώρα επιχειρεί την εναρμόνισή της με ευρωπαϊκούς κανονισμούς και νομικές υποχρεώσεις προς διεθνείς οργανισμούς υπάρχουν ενδεχομένως διαφορετικές προσεγγίσεις. Η επιλογή της ανεξάρτητης αρχής ως φορέα ελέγχου και εποπτείας θα πρέπει να δημιουργεί μια πραγματικά ανεξάρτητη αρχή, χωρίς αλληλοεπικαλύψεις με τους ελεγχόμενους φορείς, χωρίς κανονιστικές αρμοδιότητες σε διοικητικά και οικονομικά θέματα του άλλου φορέα, εν προκειμένω της ΥΠΑ, και να αφορά στις ελάχιστες υποχρεώσεις που υπάρχουν. Σε αυτό το νομοσχέδιο η ανεξάρτητη αρχή παίρνει πάρα πολλά και οπωσδήποτε η λειτουργία και των δύο φορέων θα πρέπει να εξυπηρετεί τον ρόλο και την αποστολή τους, το έργο τους για την ποιότητα της εξυπηρέτησης και των δικαιωμάτων των επιβατών, την ασφάλεια αεροδρομίων, την ασφάλεια των πτήσεων, ζητήματα εθνικής ασφάλειας, χωρητικότητας του FIR, σε συνδυασμό και με τη γεωγραφική μας θέση στην ευρύτερη περιοχή αλλά και τη στήριξη της ανάπτυξης σε όλη τη χώρα, όπως και σε θέματα που αφορούν στους εργαζόμενους στους δύο φορείς.

Το πρόβλημα, κυρίες κύριοι συνάδελφοι, γύρω απ' όλα αυτά αναδείχθηκε ιδιαίτερα στη συζήτηση και με τους φορείς, όπου οι εκπρόσωποι όλων των οργανώσεων και κλάδων των εργαζομένων ανέφεραν προβλήματα και δυσλειτουργίες που δημιουργούνται και επισήμαναν ότι παρά τον χρόνο διαβούλευσης τελικά δεν υπήρξε διάλογος με την ηγεσία του Υπουργείου, ενώ καμμία πρόταση ούτε πριν ούτε τώρα ελήφθη υπ' όψιν. Όπως είναι χαρακτηριστική και η διάσταση των απόψεών τους με τους άλλους φορείς, την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, αλλά και με όσους δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό, αεροπορικές εταιρείες, παραχωρησιούχους, επιχειρήσεις αερομεταφορών. Για μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σεβαστές οι απόψεις όλων, αλλά πάνω από όλα είναι η ασφάλεια, είναι το δημόσιο και το εθνικό συμφέρον.

Η συγκυρία για τη χώρα μας αυτή την περίοδο με την πανδημία του COVID-19, τα λάθη που έγιναν από το καλοκαίρι και

ύστερα από την Κυβέρνηση έχουν σαν αποτέλεσμα το δεύτερο και φονικότερο κύμα όπου καθημερινά δυστυχώς χάνονται ζωές. Και έρχεται αυτό για τον χώρο της αεροναυτιλίας μετά από μια μακρόχρονη οικονομική κρίση από το 2009 κι έτσι έχουμε καίριο πλήγμα και στον τομέα των αερομεταφορών. Με στοιχεία που υπάρχουν πριν από μια βδομάδα από την ΥΠΑ στη δημοσιότητα καταγράφεται μείωση 50% από την αρχή του 2020 σε επιβατική κίνηση και πτήσεις. Η υπηρεσία αντιμετώπιζε ήδη προβλήματα από τη διαχείριση τα προηγούμενα πέντε χρόνια, που αφορούν ακόμα και στον τεχνικό εξοπλισμό, που σε μεγάλο ποσοστό υπολειτουργεί.

Για την κρατική ενίσχυση -που γίνεται πολύς λόγος και είναι στην επικαιρότητα και δικαιολογημένα- προς την «AEGEAN» αναγνωρίζουμε το πρόβλημα. Θα πρέπει όμως να υπάρξουν δύο βασικές προϋποθέσεις: πρώτον, η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, αλλά και των εργαζομένων. Να δοθούν μετοχές χωρίς δικαίωμα ψήφου, που θα μπορούν να πουληθούν και όχι δυνητικές μετοχές με το δικαίωμα εξαγοράς. Το δεύτερο είναι η συμμετοχή του ιδιώτη με δικά του κεφάλαια. Και καλούμε την Κυβέρνηση να δείξει το ίδιο ενδιαφέρον, την ίδια πρόνοια και για τη στήριξη των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που δεινοπαθούν αυτή την περίοδο.

Επίσης, ας σταματήσει και η κοκορομαχία γύρω από τις άγνομες γραμμές. Με λογική και διαφάνεια θα πρέπει να δοθεί λύση στο ευαίσθητο αυτό θέμα που δεν αφορά μόνο τις τοπικές κοινωνίες, μας αφορά όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση του προηγούμενου νόμου, οι ρυθμίσεις και οι διατάξεις και για την ΥΠΑ και για την ΑΠΑ, κατά τη γνώμη μας δεν εξασφαλίζουν τη λειτουργική, διοικητική και οικονομική τους ανεξαρτησία. Ο χαρακτήρας της εποπτικής αρχής δεν είναι ξεκάθαρος. Είναι τελικά ανεξάρτητη αρχή ή απλά μια ρυθμιστική αρχή που ορίζεται ουσιαστικά από τον Υπουργό; Και γιατί να έχει κανονιστικό ρόλο στη λειτουργία της ΥΠΑ, όπως τα είπαμε αναλυτικά και στην επιτροπή;

Επίσης, άλλα θέματα που δημιουργούνται: πώς ασκείται ο έλεγχος παντού και για όλους, χωρίς τις περιφερειακές αρχές των αεροδρομίων και μάλιστα με συρρικνωμένο προσωπικό, λιγότερους εξειδικευμένους και αναλογικά αρκετούς που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο όπως προβλέπεται από μετατάξεις εικόσι πέντε υπαλλήλων από άλλους φορείς;

Επίσης, πόσο είναι λογικό η ΑΠΑ να καταρτίζει το σχέδιο επιδόσεων μόνη της, ένα σχέδιο από το οποίο επηρεάζονται τα χρήματα που εισπράττονται από το EUROCONTROL, αλλά και οι αποζημιώσεις των εργαζομένων, δημιουργώντας έναν κύκλο προβλημάτων που φθάνει μέχρι και σε θέματα ασφαλείας, με το πολύ θολό τοπίο για τους πόρους που εισπράττονται και την κατανομή τους να παραμένει; Και ποιος επίσης είναι ο λόγος για τη μετατροπή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, μιας κρίσιμης και ευαίσθητης κρατικής με τη στενή έννοια υπηρεσίας;

Θα δούμε κάποια βασικά σημεία πάνω σε αυτά, αφού για όλα έχουμε μιλήσει πολύ αναλυτικά στην επιτροπή.

Κατ' αρχάς για τον διορισμό του διοικητή και του εκτελεστικού συμβουλίου ουσιαστικά αποφασίζει ο Υπουργός. Για τον διοικητή προβλέπεται μόνο η διατύπωση γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Πόσο ανεξάρτητη αρχή είναι όταν υπάρχει και η πρόβλεψη της υποστήριξης του έργου από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών; Ενώ στο άρθρο 12 προβλέπεται ο διοικητής της ΑΠΑ να έχει τελικά πολλές εξουσίες και αρμοδιότητες που αφορούν και στα θέματα ασφαλείας από μονοπρόσωπο όργανο, αλλά και αρμοδιότητες όπως η πιστοποίηση που αφορά στον ελεγχόμενο, δηλαδή στην ΥΠΑ.

Από τις διατάξεις των άρθρων 42 και 48 προκύπτει ανακατανομή των εσόδων τόσο από τα έσοδα από το EUROCONTROL και από τα τέλη ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αερολιμένων όσο και από τα τέλη από τους αναχωρούντες επιβάτες, με συγκεκριμένα ποσοστά και για τις δύο υπηρεσίες και επικουρικά προβλέπεται η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Δεν θα αναφερθώ στα ποσοστά, είναι γνωστά, και έχουμε δει στην επιτροπή αναλυτικά. Η ΑΠΑ, η ανεξάρτητη αρχή κατ' ουσίαν χρηματοδοτείται από τον ελεγχόμενο φορέα μέσω των πόρων

του EUROCONTROL. Αυτό δεοντολογικά δεν είναι σωστό και το είπαμε και στην επιτροπή, ενώ είναι λογικό να υπάρχει αποσύνδεση των οικονομικών για τη λειτουργία μεταξύ των φορέων και η απόδοση των πόρων να γίνεται ανάλογα με το έργο και τις ανάγκες για τον καθένα. Να είναι τα πράγματα καθαρά για την αυτονομία στη λειτουργία του καθενός.

Χαρακτηριστικά, η ΑΠΑ παίρνει χρήματα που αφορούν στο έργο του παρόχου, δηλαδή για υποδομές, εκσυγχρονισμό συστημάτων, αναβάθμιση αεροδρομίων. Όλα αυτά θα πρέπει να ξεκαθαρίσουν και δεν ξεκαθαρίζονται με τον καλύτερο τρόπο.

Στο άρθρο 23 για τη δομή της νέας αρχής προβλέπεται η κατάργηση των περιφερειακών αρχών αεροδρομίων και η αντικατάστασή τους από τους επιθεωρητές των οποίων το έργο αφορά σε μια σειρά αρμοδιοτήτων, όπως προανακρίσεις, επιτόπια βεβαίωση παραβάσεων, συμμετοχή στα κρατικά σχέδια εκτάκτου ανάγκης, εφαρμογή σχεδίων ΚΥΣΕΑ, στην καθημερινή εποπτεία του φορέα λειτουργίας του αερολιμένα και όλων των λοιπών δραστηριοποιούμενων φορέων για θέματα ασφαλείας και όχι μόνο.

Επίσης συγχωνεύονται πολλά τμήματα, ενώ το σημαντικό έργο της διεύθυνσης της τεχνικής υπηρεσίας σε μελέτες, άδειες, επιβλέψεις και παραλαβές έργων, το αντικείμενο αυτό δεν αναφέρεται πουθενά με τον συγκεκριμένο αυτό τρόπο. Επίσης παραλείπονται κάποιες ειδικότητες απαραίτητες, όπως η τηλεπικοινωνιακή, ιδίως για τα αεροδρόμια των άγονων γραμμών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την κατάργηση των περιφερειακών αρχών υπάρχει πρόβλημα με τη συγκέντρωση του εποπτικού ελέγχου των αερομεταφορών σε κεντρικό επίπεδο.

Η εξ αποστάσεως λειτουργία όλων των αρμοδιοτήτων χωρίς την επιτόπια και φυσική παρουσία, θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα και στην ασφάλεια, αν λάβουμε υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας, του αριθμού των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε όλα αυτά, αλλά και στα δικαιώματα επιβατών και εργαζομένων. Η τεχνολογία δεν μπορεί να υποκαταστήσει την προσωπική παρουσία σε όλα αυτά τα αντικείμενα. Είναι πάρα πολλά. Ο έλεγχος λόγω του μικρού αριθμού επιθεωρητών θα είναι ανεπαρκής εκ των πραγμάτων. Ούτε ο έλεγχος μπορεί να αφαιρεθεί να γίνεται από τους φορείς-χρήστες των αεροδρομίων, όπως ειπώθηκε στην ακρόαση των φορέων. Οι περιφερειακές αρχές πρέπει να παραμείνουν.

Συνιστώνται δε εκατόν εβδομήντα δύο θέσεις έναντι τετρακοσίων ογδόντα επτά, σύμφωνα με το άρθρο 10 του π.δ.84/18. Ο αριθμός αυτός απέχει πολύ από αντίστοιχες αρχές ευρωπαϊκών κρατών. Μειώνονται οι αρμοδιότητες; Το έργο της ΑΠΑ; Μάλλον το αντίθετο συμβαίνει.

Υπάρχει και η έμμεση παραδοχή από τον διοικητή της ΑΠΑ που μίλησε για δυνατότητα νέων προσλήψεων. Γιατί όχι συμπλήρωση από το υπάρχον προσωπικό; Και γιατί η πρόβλεψη για στελέχωση των θέσεων των προϊσταμένων των γενικών διευθύνσεων και από άτομα από τον ιδιωτικό τομέα με τριετή σύμβαση;

Ένα άλλο κρίσιμο θέμα είναι ο καθορισμός του σχεδίου επιδόσεων του παρόχου από τον ελέγχοντα και η σύνδεση με την απόδοση πόρων του EUROCONTROL και της αποζημίωσης για το προσωπικό. Δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα. Δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Δεν μπορεί να μη συμμετέχει ο πάροχος στην διαμόρφωση αυτού του σχεδίου ούτε είναι υπέρ της ασφαλείας υπέρβαση ορίων. Ο συνδυασμός εξυπηρέτησης και ταχύτητας πρέπει να συνδέεται με την ασφάλεια. Γι' αυτό θεωρούμε ότι οι αποζημιώσεις, στο μεγαλύτερο μέρος, πρέπει να αποσυνδεθούν από αυτούς τους στόχους, οι οποίοι πρέπει να έχουν την έννοια του μπόνους φυσικά. Η διαδικασία αυτή, όπως προβλέπεται, μπορεί να οδηγήσει στο τέλος και σε απώλειες πόρων και για το δημόσιο και για τους εργαζόμενους.

Στο δεύτερο μέρος σχετικά με την ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ήδη ήταν μια αυτοτελής δημόσια υπηρεσία. Δεν αιτιολογήθηκε η μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ούτε έχει σχέση με τον κανονισμό 317/19. Η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια δεν είναι δεδομένη με τη νέα μορφή, αλλά και πολλά ζητήματα προκύπτουν σε σχέση με τη λειτουργία της από εδώ και πέρα και με τα οικονομικά αποτελέσματα και για τον φορέα και για τους εργαζόμενους, έτσι όπως δρομολογούν-

ται οι εξελίξεις. Δεν κατανοούμε και δεν συμφωνούμε με αυτή την αλλαγή.

Επίσης, δημιουργείται μια σχέση αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων με την ΑΠΑ είτε σε θέματα διοικητικά, παραδείγματος χάριν, κατάργηση τομέων της ΥΠΑ από τον διοικητή της ΑΠΑ, είτε στα οικονομικά με το σχέδιο επιδοτήσεων από την ΑΠΑ, αλλά και την απόδοση πόρων από την ΥΠΑ προς την ΑΠΑ. Αυτό οδηγεί στην ανάγκη οι στόχοι να διαμορφώνονται μέσα σε ένα πλαίσιο συμφωνημένης συνεργασίας και θεσμοθετημένης ανάμεσα σε όλους τους φορείς. Να μη μείνει στην κατά περίπτωση στο υψηλότερο επίπεδο καλή θέληση συνεργασίας. Να υπάρξει ένα είδος μνημονίου καλής συνεργασίας. Να μην υπάρχει καμμία σκιά για σκοπιμότητες στους καθορισμούς των στόχων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο άρθρο 62 για την επιλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της ΥΠΑ από τη Διάσκεψη των Προέδρων, κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ύστερα από σχετική εισήγηση του Υπουργού. Στην ΑΠΑ γιατί να μην υπάρχει κάτι αντίστοιχο; Και γιατί να μην προβλεφθεί η συμμετοχή εκπροσώπου των εργαζομένων, που είναι έμπειροι και με υψηλό επίπεδο κατάρτισης και εκπαίδευσης;

Επίσης, στο αντικείμενο της εκπαίδευσης των επιθεωρητών του προσωπικού της ίδιας της ΑΠΑ θα μπορούσε να υπάρχει ένα τμήμα ή και μία σχολή στην ΑΠΑ.

Κλείνω και παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, να πάρω λίγο από τον χρόνο της δευτερολογία μου, ένα-δύο λεπτά.

Πόροι και χρηματοδότηση της ΑΠΑ κυρίως από το EUROCONTROL: Προκαλούνται μειώσεις έως και 70% στα εισοδήματα από αποζημιώσεις με τις σημερινές συνθήκες. Επομένως πρέπει να αποδοθεί μέρος από τα αδιάθετα ποσά του EUROCONTROL για το προσωπικό, αλλά και για το Ταμείο Επαγγελματικής Ασφάλισης ΥΠΑ-ΑΠΑ, όπως μετεξελιχθηκε.

Το μέλλον των αερομεταφορών, ιδίως μετά την πανδημία, δεν μπορεί να προβλεφθεί. Το 2013 με τον ν.4146 είχε δημιουργηθεί αποθεματικός λογαριασμός για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων. Αν είχε λειτουργήσει, θα μπορούσε να έχει τώρα έως και 50 εκατομμύρια ευρώ αποθεματικό. Αλλά την τύχη των αποθεματικών τη γνωρίσαμε τα τελευταία χρόνια. Υπάρχουν, λοιπόν, πολλά ανοικτά θέματα, όπως ήδη έχουμε συζητήσει.

Θα κλείσω, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λέγοντας ότι επί της αρχής για αυτόν τον διαχωρισμό έχουμε απαντήσει. Η ΑΠΑ έχει συσταθεί. Υπάρχει. Έχει διοικητή. Μάλιστα, δώσαμε θετική ψήφο στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Το θέμα επί της αρχής σήμερα αφορά στο ίδιο το νομοσχέδιο, στις διατάξεις του για την λειτουργία και τις αρμοδιότητες και της ΥΠΑ και της ΑΠΑ. Όλα αυτά δύσκολα μπορούν να εφαρμοστούν. Και αν εφαρμοστούν, δεν θα έχουν το αποτέλεσμα που πρέπει. Η δημιουργία νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, δηλαδή η μετατροπή της ΑΠΑ, μάλλον με επιστροφή στο παρελθόν μοιάζει. Συζητάμε, λοιπόν, για έναν νόμο ο οποίος αντί να βελτιώσει, χειροτερεύει την κατάσταση.

Επιφυλάχθηκε για την τοποθέτησή μας επί της αρχής στις συνεδριάσεις της επιτροπής. Θέσαμε πολλά ζητήματα και προτάσεις, όπως και σήμερα. Αλλαγές, όμως, στο νομοσχέδιο δεν υπήρξαν ούτε από την πληθώρα παρατηρήσεων και προτάσεων από τους φορείς, που δεν ήταν τυχαία τόσες πολλές. Επίσης, σε καίρια θέματα δεν δόθηκε καμμία απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχουν, λοιπόν, οι κρίσιμες διατάξεις με τις οποίες δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε. Κατά συνέπεια ψηφίζουμε «κατά» επί της αρχής, ενώ θα ψηφίσουμε θετικά σε όσα άρθρα δεν έχουμε λόγο να είμαστε αντίθετοι.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Μανώλης Συντυχάκης, ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, έχει τον λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν σχέδιο νόμου, κατά την άποψη της Κυβέρνησης, είναι ότι θα καταστούν πιο λειτουργικές οι υπηρεσίες στα αεροδρόμια και στην αεροναυτιλία. Το ζήτημα, βέβαια, για εσάς, για την Κυβέρνηση δεν είναι αυτό ακριβώς, αλλά το πώς θα καταστεί πιο ευέλικτο και πιο αποτελεσματικό για την αύξηση των κυκλοφοριακών ροών προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών.

Άλλωστε, αυτή η ιστορία, το θέμα δηλαδή της απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, έχει ξεκινήσει εδώ και αρκετά χρόνια, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90, που με συνέπεια υπηρέτησαν τόσο οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, όσο και του ΣΥΡΙΖΑ και συνεχίζει, φυσικά, εκ νέου σήμερα η Νέα Δημοκρατία. Αυτό, φυσικά, επιταχύνεται μέσα από τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που επιδιώκει να περιορίσει τον κατακερματισμό του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μεταξύ εθνικών εναέριων χώρων των κρατών-μελών, των στρατιωτικών και μη στρατιωτικών χρήσεων. Κατά συνέπεια να αυξήσει τη δυνατότητα και την αποτελεσματικότητα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας προς όφελος των αερομεταφορέων, δηλαδή των εταιρειών που κάνουν τις αερομεταφορές, μειώνοντας το κόστος πτήσης και κατ'επέκταση αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία τους.

Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά τη μεταβίβαση των αεροδρομίων στο ΤΑΙΠΕΔ και μετέπειτα στο υπερταμείο. Ο ν.3913/11 άνοιξε τον δρόμο της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων, για να έρθει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2016 και να εκχωρήσει τα δεκατέσσερα αεροδρόμια στη «FRAPORT», ενώ είναι προ των πυλών και τα υπόλοιπα αεροδρόμια. Στην πορεία διαχωρίστηκε λειτουργικά η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με τη δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, εκχωρώντας στον διοικητή της ΥΠΑ το δικαίωμα να προχωρήσει στο ξεκαθάρισμα του πλεονάζοντος προσωπικού και τελευταία με τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ 4427/16, που η ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, διαχωρίστηκε νομικά με τη σύσταση δύο νομικών προσώπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Στα δύο αυτά νομικά πρόσωπα ο ΣΥΡΙΖΑ τότε έδωσε μορφή δημοσίων υπηρεσιών και πανηγύριζε ότι κατάφερε να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της διαλυμένης πια Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν άργησε όμως να αποδειχθεί –σε όσους αμφέβαλαν– ότι αυτός που θα παρέχει τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας δεν θα είναι πλέον το κράτος, αλλά τα μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα. Αυτό αποδεικνύεται με το παρόν σχέδιο νόμου. Ο αμιγής δημόσιος χαρακτήρας των δύο υπηρεσιών εξαφανίζεται πλέον.

Αυτή η ανεξάρτητη αρχή, η ΑΠΑ, πλέον γίνεται με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Δίνονται όλες οι ρυθμιστικές, κανονιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες της αεροναυτιλίας. Αναλαμβάνει όλο το εποπτικό κομμάτι, την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη χάραξη της εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών. Της δίνετε τη δυνατότητα να αναστείλει και να καταργεί τομείς της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας βάζοντας σε κίνδυνο τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, την πυρασφάλεια και άλλα συστήματα. Θα ορίζει τις διακρατικές συμφωνίες, ενώ της δίνετε τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση σε απόρρητα έγγραφα, βάζοντας σε κίνδυνο ακόμα και αλληλογραφία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από την άλλη, έχουμε την ΥΠΑ, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία μετατρέπετε σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, επίσης με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, δίχως περιουσιακά στοιχεία, καθώς τα αεροδρόμια βρίσκονται στο ΤΑΙΠΕΔ, ενώ η ίδια στεγάζεται σε ενοικιαζόμενα κτήρια. Περιορίζεται ο ρόλος της στην παροχή υπηρεσιών και αεροδρομίων, μέχρι να εκχωρηθούν και αυτά στους ιδιώτες, τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, μέχρι και αυτή να εκχωρηθεί, καθώς επίσης και τις υπηρεσίες υδατοδρομίου που θα δούμε πού θα καταλήξουν και αυτές.

Το πρόσχημα βέβαια που εφηύρε η Ευρωπαϊκή Ένωση για το διαχωρισμό σε ΥΠΑ και ΑΠΑ, την οποία υιοθέτησαν όλες οι κυ-

βερνήσεις των κρατών μελών και οι δικές μας εδώ, είναι ότι δεν μπορεί ο ελέγχων να είναι και ελεγχόμενος. Δεν μπορεί δηλαδή η ίδια η υπηρεσία και να νομοθετεί και να εποπτεύει και να παρέχει και τις εποπτευόμενες υπηρεσίες.

Είναι φανερό ότι ανοίγει ο δρόμος για την πλήρη ιδιωτικοποίηση και των δύο υπηρεσιών με την παραπέρα διεύρυνση της οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειάς τους και πολύ σύντομα θα έρθει νέο σχέδιο νόμου, που θα μετατρέπει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και ο εποπτικός έλεγχος της ΑΠΑ επίσης να περνά σε ιδιώτες.

Δεν είναι τυχαίο ότι τοποθετούνται ανοικτά υπέρ του νομοσχεδίου –ποιοι;– ο ΣΕΤΕ, η «FRAPORT», η «AEGEAN», δηλαδή οι φορείς της αγοράς, ακριβώς γιατί εξασφαλίζουν ότι θα έχουν λόγο και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από τη συζήτηση που έγινε μέχρι τώρα στην επιτροπή, έγινε φανερό η στρατηγική σύμπλευση της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του Κινήματος Αλλαγής. Κινούνται στον ίδιο στρατηγικό καμβά, αποδεχόμενοι τον κεντρικό πυρήνα της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των αερομεταφορών. Δεν διαφωνούν στον διαχωρισμό της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ. Τσακώνονται στα επιμέρους, πώς δηλαδή θα δρομολογηθεί αυτή η διαδικασία.

Αποσιωπούν, όμως, σκόπιμα ότι αυτός ο διαχωρισμός με την ανεξάρτητη αρχή και με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια από τη μία και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από την άλλη ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, επίσης με τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, οδηγεί αντικειμενικά στην ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών.

Η Κυβέρνηση, στον αντίλογο ότι με τις ρυθμίσεις αυτές τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πτήσεων, απαντά ότι όχι, δεν διακυβεύεται η ασφάλεια των πτήσεων.

Και όμως, το αντίθετο θα συμβεί. Οι κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τους νέους κανόνες, πρέπει να υπηρετούν την ανταγωνιστικότητα. Υποτάσσεται η αεροπορική ασφάλεια στη λογική του κόστους-οφέλους. Θα εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων. Εισάγεται η ευελιξία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφαλείας, η κατάργηση όλων αυτών των ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα, με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες.

Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας εργάζεται με ένα συγκεκριμένο μέγιστο φόρτο που προκύπτει από τη συνεκτίμηση των κανόνων ασφαλείας. Η πίεση μέσω της σύνδεσης επιδόσεων και αποδοχών, προκειμένου να παράδειγμα να αυξηθεί ο ελεγκτής τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου για να μειωθούν οι καθυστερήσεις, οδηγεί σε παραβάσεις των κανόνων ασφαλείας. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα πιέζονται να διαχειριστούν περισσότερα αεροπλάνα, για να μη χάσουν χρήματα. Οι κανόνες ασφαλείας θα γίνουν λάστιχο. Λιγότεροι αερολιμενικοί –γιατί αυτό προβλέπεται– σημαίνει και λιγότεροι έλεγχοι σε αεροπλάνα και αεροδρόμια.

Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας θα οδηγήσουν στη μείωση του κόστους για τις αεροπορικές εταιρείες, που χρεώνονται με τα αντίστοιχα τέλη. Αυτό σημαίνει ότι θα υποβαθμίζεται το παραγόμενο επίπεδο ασφαλείας, γιατί τα μέσα, ο εξοπλισμός και άλλα θα θυσιάζονται στο βωμό της μείωσης του κόστους.

Η εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Ενιαίου Ουρανού, πέρα από την κατάργηση κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας στον εναέριο χώρο, θα έχει αρνητικές και επικίνδυνες επιπτώσεις στην ασφάλεια πτήσεων, αφού αντικειμενικά το θέμα της ανταγωνιστικότητας, που λέγαμε και προηγουμένως, θα προβάλλεται ως πλεονέκτημα, για να γίνεται η επίτευξη του μέγιστου δυνατού κέρδους και όχι της μέγιστης ασφαλείας των πτήσεων.

Επιπλέον, επιχειρείτε με το σχέδιο νόμου και την εφαρμογή του περιφημου σχεδίου επιδόσεων, στο άρθρο 43, να συνδέσετε τους μισθούς, τις αποδοχές με κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, όπως η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η μείωση των καθυστερήσεων. Τα ετοιμάζετε για να τα βρουν έτοιμα οι ιδιώτες επενδυτές, ιδιωτικοποιημένη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με χαμηλούς μισθούς και, ό,τι άλλο προβλέπεται για τους εργαζόμε-

νους. Αυτό βέβαια δεν συμβαίνει στην περίπτωση των αερομεταφορών, συμβαίνει σε όλους τους τομείς της οικονομίας.

Όλα τα παραπάνω προσπαθείτε να τα πετύχετε με τη μείωση και τη σταδιακή κατάργηση της αποζημίωσης του EUROCONTROL. Με πρόσχημα την πανδημία και τη δραστική μείωση των πτήσεων, μειώθηκε κι αυτό το επίδομα. Ναι, αλλά οι εργαζόμενοι συνεχίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και παρόλα αυτά δεν τους δίνετε ούτε αυτό το μειωμένο ποσό από το EUROCONTROL.

Φροντίσατε όμως τον περασμένο Ιούνιο να επιδοτήσετε με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ τις αεροπορικές εταιρείες, με προτεραιότητα –όπως λέγατε– τη διασφάλιση θέσεων εργασίας. Τώρα ετοιμάζετε νέα ενισχυτική χρηματοδότηση, πάλι με χρήματα του ελληνικού λαού, ενώ την ίδια στιγμή οι αεροπορικές εταιρείες επιδιόχονται σε πογκρόμ απολύσεων των εργαζομένων.

Και έρχεται φυσικά με τη σειρά του ο ΣΥΡΙΖΑ και προτείνει αγορά μετοχών της «AEGEAN», δηλαδή κρατική συμμετοχή. Και τι σημαίνει αυτό; Πολύ ριζοσπαστική πρόταση. Δεν εξυπηρετεί τίποτε άλλο παρά το άλλο μείγμα διαχείρισης του καπιταλισμού, αυτό το σοσιαλδημοκρατικό μοντέλο.

Όμως, η ιστορία έχει απαντήσει σε αυτό, κύριε Παππά και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Διδάσκει πως το καπιταλιστικό κράτος ως συλλογικός εκφραστής των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων φροντίζει είτε με κρατική συμμετοχή είτε όχι να τους υπηρετεί πάντα και να τους ενισχύει.

Και στη μία περίπτωση της Νέας Δημοκρατίας και στην πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ, που πρόκειται για τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος, το κράτος είναι αυτό που καλύπτει τις ζημιές και τα φέσια των επιχειρηματικών ομίλων.

Επί τη ευκαιρία, να πούμε και αυτό το ανέκδοτο με τον γάιδαρο και το άλογο –δεν ξέρω αν το γνωρίζετε– όπου στον καπιταλισμό το κράτος πουλάει το άλογο στους ιδιώτες σε τιμή γαϊδάρου και αγοράζουν το γαϊδαρό από τους ιδιώτες σε τιμή αλόγου. Τι σημαίνει αυτό; Είτε με τη μία μορφή είτε με την άλλη είναι επιζήμιες για τον λαό.

Επίσης, με το σχέδιο νόμου προβλέπεται ρητά ότι δεν θα συσταθούν αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια. Με το «έτσι θέλω» δηλαδή η Κυβέρνηση καταργεί αυτές τις αρχές. Όλοι και όλοι οι αερολιμενικοί που υπηρετούν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι εκατόν ογδόντα άτομα. Οι ογδόντα εξ αυτών στελεχώνουν τα τμήματα αερολιμενικού ελέγχου στα τριάντα πέντε αεροδρόμια, ιδιωτικά και μη. Μιλάμε για πτυχιούχους ΑΕΙ, με μεταπτυχιακά, ξένες γλώσσες, πάρα πολλές εκπαιδεύσεις και εξειδικεύσεις στο αεροπορικό αντικείμενο και όλοι έχουν περάσει από τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας –τέσσερις μήνες– και όλοι κατέχουν και πτυχίο επιπέδου πτήσεων.

Ποιος ο λόγος λοιπόν να καταργηθούν τα ήδη στελεχωμένα, από ιδιαίτερα καταρτισμένους υπαλλήλους και πλήρως λειτουργούντα, αερολιμενικά τμήματα; Ποιος λόγος να πάσουν να υπάρχουν κρατικοί έλεγχοι στους ιδιώτες των αεροδρομίων, όταν ήδη υπάρχει και πλήρως λειτουργεί η δομή τους; Τι θα κερδίσει το κράτος και το δημόσιο από αυτή την κατάργηση;

Ποιος θα ωφεληθεί; Διότι οι μόνοι που συμφωνούν με αυτό το σχέδιο νόμου –το είπαμε– είναι η «FRAPORT», είναι η «AEGEAN» και η IATA. Αυτοί θα ωφεληθούν.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι το σχέδιο νόμου υπηρετεί την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών και υπηρεσιών. Οι επιπτώσεις θα είναι εμφανείς με σοβαρούς κινδύνους για τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας και όσον αφορά τον εθνικό εναέριο χώρο της χώρας μας και τον τουρισμό, σε μια περίοδο μάλιστα που τίθεται σε αμφισβήτηση από την Τουρκία με τη συνδρομή του NATO τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας με τις γκρίζες ζώνες στο Αιγαίο, με την αμφισβήτηση της Συνθήκης της Λωζάνης και πάει λέγοντας.

Θα επιβαρυνθεί ακόμα περισσότερο η δυνατότητα ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Άρα θα γίνουν πιο ακριβές οι υπηρεσίες αερομεταφοράς για τα λαϊκά στρώματα, για τα λαϊκά νοικοκυριά. Θα επιβαρυνθούν ακόμα περισσότερο οι συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα των αερομεταφορών και ειδικότερα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, από τη στιγμή που υπάρχει μια σειρά διατάξεων που υποκρύπτουν αυτή την επιδείνωση.

Για όλες αυτές τις εξελίξεις το ΚΚΕ είχε προειδοποιήσει έγκαιρα. Κάποιοι μας λοιδορούσαν λέγοντας ότι αυτά που λέμε είναι αναχρονιστικά και ουτοπικά, ότι πλέον είναι δεδομένα και δεν γυρίζουν πίσω. Εμείς λέμε ότι ουτοπικό είναι να πιστεύει κανείς ότι μπορούν οι εργαζόμενοι να διασφαλίσουν τη δουλειά τους σε ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια και ιδιωτικοποιημένη αεροναυτιλία. Εμείς λέμε ότι όλα τα υποτάσσουν στο καπιταλιστικό κέρδος και οι εργαζόμενοι, ο λαός πρέπει να δώσουν τη μάχη για να πάψει να υπάρχει αυτό το κέρδος και όχι για να διορθώσουμε τους αστικούς νόμους, που με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο το καπιταλιστικό κέρδος πάντα εξυπηρετεί.

Η Κυβέρνηση, φοβούμενη τις αντιδράσεις των εργαζομένων και τη σημερινή εικοσιτετράωρη απεργία, έβαλε λυτούς και δεμένους για να εμποδίσει τον αγώνα τους. Το δικαστήριο -πάντα στις επάλξεις της τήρησης του νόμου και της τάξης- έβγαλε παράνομη την απεργία των εργαζομένων στα αεροδρόμια, όπως έκανε και με την απεργία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στις 26 του Οκτώβρη, όπως κάνει με όλες σχεδόν τις απεργίες. Παράνομες και καταχρηστικές! Η ταχύτητα ανταπόκρισης της ελληνικής δικαιοσύνης στις περιπτώσεις απεργίας επιβεβαιώνει την εχθρότητα του αστικού συστήματος απέναντι στο δικαίωμα της απεργίας.

Το ΚΚΕ, κυρίες και κύριοι, ζήτησε την απόσυρση του σχεδίου νόμου, για να μην περάσει αυτός ο νόμος-έγκλημα. Φυσικά, δε μας εξέπληξε η Κυβέρνηση, δεν το έκανε δεκτό. Είναι ξεκάθαρο για εμάς ότι σε αυτόν τον αντιλαϊκό δρόμο η κοινωνία θα υποστεί τις συνέπειες της ιδιωτικοποίησης και τη συντριβή των εργασιακών δικαιωμάτων με ακριβές υπηρεσίες.

Για το ΚΚΕ το κρίσιμο ήταν να μη χωριστεί το κανονιστικό εποπτικό κομμάτι από το επιχειρησιακό. Το κόμμα μας όχι μόνο τώρα, πάντα πάλεψε και παλεύει ενάντια στην ιδιωτικοποίηση και τις συνέπειές της στον λαό, σε συνδυασμό με τον αγώνα για μεταφορές, άρα και αερομεταφορές και αεροδρόμια που να είναι κοινωνική λαϊκή ιδιοκτησία. Θεωρεί ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι ενιαία υπό κρατικό έλεγχο, να συμπεριλαμβάνονται η αεροναυτιλία και όλα τα αεροδρόμια στη δύναμή της και όλες οι αρμοδιότητες για τη διασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας, της αποτελεσματικής ασφάλειας πτήσεων και η κατοχύρωση εργασιακών ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων. Πρέπει να είναι ενταγμένοι και αυτοί σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών, που θα έχει ως αποστολή την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών και όχι την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, εμείς καλούμε τους εργαζόμενους να μην υποκύψουν σε αυτά τα σχέδια της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να διατρανώσουν την αντίθεσή τους στο ξήλωμα των κατακτήσεων τους, να απορρίψουν τα απατηλά προτάγματα του κοινωνικού διαλόγου με την Κυβέρνηση και τις αυταπάτες που οδηγούν στη λογική του μικρότερου κακού.

Ο ισχυρισμός ότι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με την ολοκλήρωση της ενοποίησης, με κοινή πολιτική σε όλους τους τομείς διασφαλίζεται η σταθερότητα και η εγγύηση της εθνικής κυριαρχίας αποδείχτηκε τελικά ότι είναι ένα πολύ μεγάλο παραμύθι.

Κατά συνέπεια εμείς, κύριε Πρόεδρε, ως ΚΚΕ καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Και τέλος -μία κουβέντα μόνο- έχουμε καταθέσει μία τροπολογία για την παροχή προθεσμίας στους υποψήφιους στις προκλήσεις του ΑΣΕΠ 1ΓΕ/2019 και 2ΓΕ/2019, σχετικά με την προσκόμιση του παραβόλου των 3 ευρώ. Νομίζουμε ότι είναι ένα δίκαιο αίτημα, δεν ευθύνονται οι εκπαιδευτικοί και πρέπει η Κυβέρνηση να κάνει αποδεκτή αυτή την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Συντοχάκη.

Ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος, ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση, έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, σεβόμενος τους κοινοβουλευτικούς κανόνες, δεν θέλησα να συμμετέχω στην προηγούμενη συζήτηση, επειδή δεν είμαι σήμερα Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής

Λύσης, αλλά εισηγητής. Η άποψή μας πάντως σχετικά με τις συλλήψεις των γυναικών χθες είναι πως ήταν απαράδεκτες, μεταξύ άλλων επειδή ο νόμος που ισχύει είναι ασαφής. Οπότε είναι υποχρεωμένη η Κυβέρνηση να τον αποσαφηνίσει, έτσι ώστε να μην υπάρχουν περιττές συγκρούσεις και τέτοιου είδους ανεπίτρεπτες συλλήψεις.

Το θέμα πάντως του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των ανθρωπίνων ελευθεριών καλύτερα, παράλληλα με τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την καταπολέμηση της πανδημίας, είναι πράγματι κάτι που απασχολεί όλα τα δημοκρατικά κράτη, όχι μόνο όσον αφορά τις συνανθρώπους και τις διαδηλώσεις, αλλά και την υποχρεωτικότητα του εμβολίου -τονίζω την υποχρεωτικότητα, με την οποία δεν συμφωνούμε- καθώς επίσης και πολλά άλλα.

Σε σχέση με όλα όσα ειπώθηκαν τώρα σχετικά με την «AEGEAN», τα warrants είναι πράγματι εξασφάλιση του κράτους και τα 120 εκατομμύρια ευρώ στήριξης δεν είναι πολλά συγκριτικά με άλλες χώρες. Όμως, όλα θα κριθούν από το τελικό αποτέλεσμα, ενώ το μεγάλο πρόβλημα είναι τα ΣΔΙΤ και οι αποζημιώσεις που ζητούνται, όπως τα 175 εκατομμύρια ευρώ από τη «FRAPORT», αλλά και από άλλες εταιρείες που λειτουργούν με αυτόν τον τρόπο.

Στο νομοσχέδιο τώρα, κατ' αρχάς, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον Υπουργό για τις αναλυτικές απαντήσεις του. Θα ήταν πολύ εποικοδομητικό να λειτουργούσαν ανάλογα οι συνάδελφοί του. Αυτός είναι, άλλωστε, ο έμπρακτος σεβασμός προς τις δημοκρατικές διαδικασίες και στο Κοινοβούλιο. Δυστυχώς, όμως, θα το καταψηφίσουμε κυρίως για λόγους αρχής, όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω.

Ειδικότερα, στην πρώτη επιτροπή αναφέραμε πως πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, όπως τεκμηριώνεται μεταξύ άλλων από το πλήθος των σχολίων που αναρτήθηκαν στη διαβούλευση, ενώ υπάρχουν αντιδράσεις από την ΥΠΑ που στο παρελθόν ήταν πιο έντονες.

Σήμερα, όμως, αφ' ενός μεν όλο και περισσότεροι Έλληνες έχουν συμβιβαστεί με τις συνεχείς μνημονιακές διατάξεις -δεν είναι τίποτε άλλο- αφ' ετέρου υπάρχει η μεγάλη πτώση στην κίνηση των αεροδρομίων, ενώ ενδεχομένως αυτός είναι ο λόγος που προωθείται το σχέδιο νόμου τώρα.

Μπορεί πάντως να φαίνεται ως μια αυτονόητη ενέργεια, ως μια ευρωπαϊκή πρακτική με στόχο τον διαχωρισμό της εποπτείας από την ΑΠΑ ως μίας ανεξάρτητης αρχής και της λειτουργίας από την ΥΠΑ ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τη διάθεση της σημερινής ΥΠΑ, αλλά στην ουσία αυτό που δρομολογείται είναι ο περιορισμός της ΥΠΑ και των εξόδων της προς όφελος των παραχωρησιούχων.

Οφείλουμε να συμπληρώσουμε εδώ πως το νομοσχέδιο ψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ, αλλά δεν υλοποιήθηκε, ενώ σύμφωνα με δηλώσεις στελεχών του το έκανε κατ' ανάγκη για να εισπράξει μία δόση των μηνονίων.

Κατά την άποψή μας, είναι απαράδεκτο τόσο το να υπογράψουν κάτι χωρίς να τιμάς την υπογραφή σου όσο και το να δηλώνεις χρόνια μετά πως ήταν προϊόν καταναγκασμού, αφού κανένας δεν σε υποχρεώνει να κυβερνάς ούτε να σκύβεις το κεφάλι.

Όσον αφορά τώρα την Κυβέρνηση, αιτιολογεί όλες τις ενέργειές της επικαλούμενη συνεχώς το προηγούμενο του ΣΥΡΙΖΑ, όπως το ξεπούλημα των ενεργειακών μας επιχειρήσεων, την παράδοση του ονόματος της Μακεδονίας στα Σκόπια, τις ετεροβαρείς συμβάσεις του ΣΥΡΙΖΑ που επικυρώνει και λοιπά. Είναι ντροπή να χρησιμοποιεί τέτοιες μεθόδους για να αποφεύγει το πολιτικό κόστος για τις δικές της επιλογές, το να ισχυρίζεται δηλαδή πως το κράτος έχει συνέχεια, όταν και όπου τη συμφέρει. Με τον τρόπο αυτό προβληματίζει και προσβάλλει επιπλέον τα στελέχη και τους Βουλευτές της, που θα ήθελαν να εφαρμοστεί η δική τους πολιτική, όχι η πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Είμαστε σίγουροι ότι ντρέπονται για τις επιλογές της ηγεσίας τους, όπως άλλωστε το έχουμε διαπιστώσει πολλές φορές προσωπικά.

Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου τώρα και στο πρώτο κεφάλαιο συστήνεται η ΑΠΑ, περιγράφεται το σχέδιο λειτουργίας και οι αρμοδιότητές της, η διοίκηση και ο τρόπος εκλογής της, το

εκτελεστικό συμβούλιο, η στελέχωση, η οργανωτική δομή, ο προϋπολογισμός, καθώς επίσης και ο τρόπος επίλυσης διαφορών και διοικητικών θεμάτων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο καλύπτονται θέματα μεταβατικής μορφής σχετικά με τη μεταφορά δραστηριοτήτων, οι αποζημιώσεις προσωπικού για την απώλεια ειδικότητας, η διαχείριση ποσών από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από το EUROCONTROL, ο κανονισμός επίγειας εξυπηρέτησης και τα τέλη εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων.

Στο δεύτερο μέρος αναγράφονται θέματα σχετικά με τον μετασχηματισμό ή υποβιβασμό της σημερινής ΥΠΑ με τη σύσταση της ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, ο καθορισμός διοικητή και διοικητικού συμβουλίου, οι αρμοδιότητες και ο τρόπος επιλογής τους, ρυθμίσεις για τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας που παραμένει στην ΥΠΑ, ο προϋπολογισμός της, η οικονομική διαχείριση και οι πόροι της.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος περιλαμβάνονται άλλες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών.

Συνεχίζοντας, το νομοσχέδιο έχει ως βασικό στόχο τη διάσπαση της ΥΠΑ και τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης από το κράτος εποπτικής αρχής, της ΑΠΑ. Η ΥΠΑ θα περιοριστεί σε ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που θα λειτουργεί κάποια αεροδρόμια που έχουν παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο, τα ζημιογόνα, αφού τα κερδοφόρα έχουν ξεπουληθεί. Θα αποχωρήσει, δηλαδή, από όλα τα υπόλοιπα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, ενώ θα επικεντρωθεί στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης των μη παραχωρημένων αεροδρομίων και υδατοδρομίων.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο σκοπός του νομοσχεδίου είναι ο διαχωρισμός του εποπτικού από τον λειτουργικό τομέα με στόχο τη μείωση του κόστους, παρά το ότι η ΥΠΑ έχει αξιοζήλευτες επιδόσεις στα αεροδρόμια που λειτουργεί.

Σε κάθε περίπτωση, δεν φαίνεται να υπάρχει πρόβλημα στην παρούσα κατάσταση, πόσω μάλλον όταν η ΥΠΑ είχε σημαντικά ρεκόρ ασφαλείας. Βέβαια, η ίδια λογική εφαρμόστηκε με την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή των Σιδηροδρόμων, με τη ΡΑΣ, καθώς επίσης και με τη ΡΑΕ στην πορεία του ξεπουλήματος των αντίστοιχων κρατικών εταιρειών, με την έννοια πως ανεξαρτητοποιείται η ρυθμιστική αρχή, μένει κρατική η υποδομή που επιβαρύνει το δημόσιο με ζημιές και ιδιωτικοποιούνται πάντοτε οι κερδοφόρες υπηρεσίες.

Εν προκειμένω, εμείς είμαστε αντίθετοι γενικότερα με τη συνεχή δημιουργία ανεξάρτητων αρχών, πόσω μάλλον όταν αυτές χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό, χωρίς ουσιαστικά να ελέγχονται. Εκτός αυτού, δεν θα διαλύαμε ποτέ μια δημόσια υπηρεσία που λειτουργεί σωστά σε έναν στρατηγικό τομέα της χώρας. Επομένως δεν θέτουμε καν θέμα για το εάν έχουν λογική ή όχι τα άρθρα του νομοσχεδίου, αφού το ίδιο το νομοσχέδιο είναι σε λάθος λογική.

Συνεχίζοντας, θέλω να πω ότι δεν αναφέρεται κανένα κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους -είμαστε συνηθισμένοι σε αυτό- παρά το ότι με βάση τη σύμβαση, το ποσοστό που εισπράττει το κράτος από τα τέλη αναδιανέμεται με το μεγαλύτερο μέρος του να οδηγείται στην ΑΠΑ, όπως αναφέρει στην έκθεσή του το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Πάντως, ζητήσαμε την επιβεβαίωση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και του Υπουργού περί μηδενικού ή μη δυνάμενου να υπολογιστεί κόστους του σχεδίου νόμου, χωρίς να μας δοθεί καμία απάντηση. Αναφέραμε τώρα πως η ΥΠΑ θα παράγει ζημιές, αφού θα πρέπει να λειτουργεί τα είκοσι τρία ζημιογόνα δημόσια αεροδρόμια, όπως τις αεροδιακομίδες και τις άγονες γραμμές με κόστος που μπορεί να φτάσει στα 40 εκατομμύρια ευρώ.

Τονίσαμε δε, πως από τις δώδεκα άγονες γραμμές το 2010 με κόστος τότε 22 εκατομμύρια ευρώ, μετά την ουσιαστική απορρόφηση της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» από την «ΑΕΓΕΑΝ» το 2012, υπό τον κ. Χατζηδάκη βέβαια, οι άγονες γραμμές έγιναν είκοσι τέσσερις με κόστος 157 εκατομμύρια, όπως καταθέσαμε στα Πρακτικά, αν και στη συνέχεια μειώθηκε.

Όσον αφορά τις αεροδιακομίδες, το κόστος ανερχόταν στα 10 εκατομμύρια πριν την πανδημία, ενώ εξυπηρετούνταν σε μεγάλο βαθμό από την Πολεμική μας Αεροπορία καταπονώντάς τη.

Επομένως θα δημιουργηθεί κόστος για το δημόσιο, ενδεχομένως σημαντικό.

Επίσης, εκφράσαμε την άποψη πως με τη διάσπαση της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου θα υπάρξει μείωση του κόστους της «FRAPORT». Ίσως αυτό να είναι το επιδιωκόμενο.

Αφού αναλύσαμε τώρα τα άρθρα ένα προς ένα και δεν υπάρχει λόγος να επαναλαμβανόμαστε, ζητώντας την απόσυρση του 43 και 52 για λόγους που αναφέραμε, το γενικό συμπέρασμά μας ήταν το εξής: Το σχέδιο νόμου προβλέπει την ίδρυση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, της ΑΠΑ, επιχειρώντας να συμβαδίσει με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς επίσης, να διαχωριστούν οι αρμοδιότητες κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Εντούτοις, για την υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου θα αρκούσε αρχικά η υιοθέτηση του συνόλου των σχετικών κανόνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Αντίθετα, όμως, το νομοσχέδιο υιοθετεί επιλεκτικά τους ευρωπαϊκούς κανόνες, δημιουργώντας έτσι έναν ατελή και εν τέλει προβληματικό από τη γένεσή του οργανισμό, ενδεχομένως για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα συγκεκριμένων κλάδων, καθώς επίσης ομάδων που θέλει να ευνοήσει.

Μάλιστα, αυτή η αρχή θα είναι αρμόδια για να χαράσσει τη στρατηγική των αερομεταφορών της χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1. Ο στόχος του φαίνεται να είναι η δημιουργία ενός οργανισμού με υπερεξουσίες του διοικητή και του εκτελεστικού συμβουλίου, οι οποίοι θα μπορούν να λειτουργούν αυθαίρετα, δηλαδή θα παρεμβαίνουν όποτε το κρίνουν σκόπιμο στην απρόσκοπτη εκτέλεση των επιθεωρήσεων, οι οποίες, όμως, οφείλουν να διενεργούνται αποκλειστικά και μόνο από τους επιθεωρητές, σύμφωνα με τους κανονισμούς της EASA και της Κομισιόν.

Κατά τη δική μας άποψη, ο ρόλος των οργάνων της διοίκησης θα έπρεπε να είναι καθαρά εποπτικός, να περιορίζεται στον έλεγχο της νομιμότητας κατά την εκτέλεση του επιχειρησιακού έργου, χωρίς δυνατότητα παρέμβασης στην εκπόνηση των προγραμμάτων επιθεώρησης, στη διαδικασία επιβολής κυρώσεων και στον καθορισμό των προτεραιοτήτων της επιθεώρησης. Άλλωστε, ο έλεγχος και η εποπτεία της ασφάλειας των πτήσεων, των εγκαταστάσεων, του προσωπικού και των επιβατών είναι εξίσου σημαντικά. Οπότε, δεν συμβαδίζει με το πνεύμα της εύρυθμης και αντικειμενικής λειτουργίας η ιεράρχηση των ελέγχων από την εκάστοτε διοίκηση, βάσει αυθαίρετων και επιλεκτικών επιλογών.

Εκτός αυτού, είναι καινοφανής η διάταξη του σχεδίου νόμου η οποία προβλέπει τα πρόστιμα στους αεροπορικούς φορείς να υπολογίζονται επί του κύκλου εργασιών του μη συμμορφούμενου με τα πρότυπα φορέα, όχι με κριτήριο τη βαρύτητα και το είδος της παράβασης, όπως ασφαλώς θα ήταν λογικό.

Ο αριθμός των επιθεωρητών της ΑΠΑ που προβλέπονται είναι ανεπαρκής, ενώ για τον καθορισμό τους θεωρούμε πως δεν λήφθηκαν πιθανότατα υπ' όψιν οι ιδιαιτερότητες της χώρας μας, ο αριθμός των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτά, καθώς επίσης η κατανομή τους ανά την επικράτεια.

Ο σκοπός των επιθεωρητών είναι να διασφαλίζουν την επαρκή εποπτεία των ανωτέρω φορέων, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις και με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να μην οδηγηθούμε σε πλημμελείς ελέγχους και να τιναχτεί στον αέρα η απόλυτη προτεραιότητα της ασφάλειας.

Συνεχίζοντας, στο σχέδιο νόμου προβλέπεται, κατά παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, η επαναξιολόγηση των επιθεωρητών, οι οποίοι όμως είναι ήδη πιστοποιημένοι και εναρμονισμένοι με τα πρότυπα που καθορίζονται από τον ευρωπαϊκό ελεγκτικό μηχανισμό. Θεσπίζονται δε αυθαίρετα κριτήρια αξιολόγησης, με αποτέλεσμα να τίθεται σε αμφισβήτηση η αξιοπιστία του επιθεωρησιακού ελέγχου, οπότε σε τελική ανάλυση η ασφάλεια των πτήσεων. Έτσι, ενώ πολύ σωστά απαιτείται για τους επιθεωρητές εμπειρία στον κλάδο τους, κατά παράβαση των ευρωπαϊκών κανονισμών, την περιορίζει στην τελευταία δεκαετία αντί να την αξιολογεί ως συνολική εμπειρία. Το αποτέλεσμα της διάταξης

αυτής είναι να κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός της ΑΠΑ επιθεωρητές με πολυετή εμπειρία.

Ταυτόχρονα, καθιερώνει ασυμβίβαστα για τους επιθεωρητές για το χρονικό διάστημα μετά την αποχώρησή τους από την ΑΠΑ, τα οποία δεν προβλέπονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Με τον τρόπο αυτό, όμως, καταδικάζει στην ανεργία όσους επιθεωρητές αποχωρούν από την ΑΠΑ για οποιονδήποτε λόγο, χωρίς να υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος.

Τέλος, εντελώς αυθαίρετα και ανατιολόγητα διαχωρίζει τα πτυχία των επιθεωρητών εναέριας κυκλοφορίας από τα υπόλοιπα αεροπορικά πτυχία, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει μία ενιαία εποπτική αρχή για όλα τα αεροπορικά πτυχία. Λογικά, επομένως, δημιουργούνται ερωτήματα για τη σκοπιμότητα του διαχωρισμού, θεωρώντας πως στην ουσία πρόκειται για μία ακόμη μη-μοναχική υποχρέωση.

Κλείνοντας, να πω ότι οι βασικές αντιρρήσεις μας, εκτός από τη γενικότερη για τις ανεξάρτητες αρχές, είναι οι εξής: Πρώτον, δεν εξυπηρετούνται τα συμφέροντα της χώρας, των πολιτών και των επιβατών και αφαιρείται κρατικός έλεγχος και η εποπτεία από όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Δεύτερον, η προσχηματική διεξαγωγή τακτικών και έκτακτων ελέγχων δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επιτόπια παρουσία της εποπτικής αρχής. Η ιδιωτικοποιημένη μορφή των αεροδρομίων επιτάσσει αυξημένο έλεγχο από το κράτος. Τρίτον, η μεταφορά όλων των αρμοδιοτήτων της παλαιάς ΥΠΑ στην ΑΠΑ, χωρίς τη στελέχωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου ήδη υπάρχει η δομή των αερολιμενικών τμημάτων, δημιουργεί κενά στην ασφάλεια και επιτρέπει την ανεξέλεγκτη αυθαιρεσία των εταιρειών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, όπως είπαμε στην αρχή, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Βιλιάρδο.

Τελευταίος αγορητής είναι ο κ. Κρίτων Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Βουλευτρια και Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, η Κυβέρνηση πραγματικά μετατρέπεται σε δημόσιο κίνδυνο, τόσο για την υγεία -κάτι προφανές-, όσο και για τη δημοκρατία, με αυτά που βλέπουμε από τη 17 Νοέμβρη ως σήμερα. Όμως βλέπουμε ότι με το νομοσχέδιο αυτό μετατρέπεται σε δημόσιο κίνδυνο και σε διευρυνόμενους τομείς, όλο και περισσότερους.

Το νομοσχέδιο αυτό απορρυθμίζει στην πράξη, πρώτον, τη λειτουργία των μεγάλων ιδιωτικών επιχειρήσεων στα αεροδρόμια, καταργεί την εποπτική εικόνα, την εποπτική ικανότητα του δημοσίου έναντι των μεγάλων ιδιωτικών εταιρειών. Χαρακτηριστικός είναι ο ενθουσιασμός των εταιρειών αυτών στη διαβούλευση και στην ακρόαση των φορέων. Πραγματικά είχαν να πουν μόνο τα καλύτερα γι' αυτό το νομοσχέδιο!

Με το νομοσχέδιο αυτό παύει το δημόσιο να είναι εγγυητής των δικαιωμάτων των επιβατών, αλλά και της ασφάλειας αεροδρομίων. Καταργείται, δηλαδή, η ικανότητά του να εποπτεύσει την εφαρμογή των δικαιωμάτων αυτών και μένει τελικά η όλη εφαρμογή των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών διατάξεων στον έλεγχο των εταιρειών στην πράξη.

Δεν υπάρχει ούτε ένα άρθρο σε αυτό το νομοσχέδιο που να εξυπηρετεί και να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον. Υπάρχουν, όμως, πολλά άρθρα που στοχεύουν στην ενίσχυση της «FRAPORT», της «AEGEAN» και μάλιστα ανοίγει τον δρόμο για την ιδιωτικοποίηση της ΥΠΑ και της ΑΠΑ, που είναι ανεξάρτητη αρχή, που θα υποχρηματοδοτείται και άρα θα υπάρξει θέμα βιωσιμότητας της λειτουργίας της.

Επειδή η καρδιά του νομοσχεδίου είναι η κατάργηση των κρατικών αεροπορικών αρχών, οι οποίες έχουν την κανονιστική ρύθμιση, την εποπτεία και την πιστοποίηση της εύρυθμης λειτουργίας των αερολιμένων της χώρας, της τήρησης κανονισμών και διαδικασιών ασφαλείας και συμβατικών υποχρεώσεων του φορέα λειτουργίας του αερολιμένα, του παρόχου υπηρεσιών διαχείρισης πεδίου στάθμευσης αεροσκαφών, του παρόχου υπη-

ρεσιών αεροναυτιλίας του αερολιμένα και των παρόχων επίγειας εξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα, όλων αυτών, δηλαδή, που δήλωσαν ενθουσιασμένοι για το νομοσχέδιο, που τους ελέγχει ως προς την τήρηση των διατάξεων διεθνών συμβάσεων και κανονισμών, ως προς την τήρηση της νομοθεσίας περί δικαιωμάτων των επιβατών, των ατόμων με αναπηρία, ως προς την εφαρμογή αερολιμενικών, υγειονομικών και περιβαλλοντικών κανονισμών και διατάξεων.

Επειδή μέσα σε αυτούς είναι και η «FRAPORT» κάναμε μια έρευνα στα δημοσιεύματα της τελευταίας περιόδου. Βλέπουμε δημοσιεύματα: «Βολές κατά της «FRAPORT GREECE» από την ΕΣΑΜΕΑ. Καταγγέλλουν στα Χανιά τη συμπεριφορά της «FRAPORT» σε ΑΜΕΑ», «Χωρίς αντισηπτικά και μάσκες και γάντια το «Μακεδονία», «Εργαζόμενοι της «FRAPORT» χωρίς μάσκα» κ. ο. κ.. Οπότε τα δημοσιεύματα αυτά έπιασαν τόπο. Η Κυβέρνηση έφερε ένα νομοσχέδιο που να ρυθμίζει το πρόβλημα από την άλλη πλευρά, όχι από την πλευρά του δημοσίου συμφέροντος, αλλά από την πλευρά της ανεξέλεγκτης λειτουργίας και της απουσίας προστασίας της εφαρμογής των κοινών μας κανόνων, απουσίας εφαρμογής και προστασίας των δικαιωμάτων των πολιτών και της ασφάλειας του αεροδρομίου.

Είναι συγκλονιστική και η έννοια της αριστείας που εφαρμόζεται εδώ πέρα, καθώς η Κυβέρνηση, όχι μόνο επιλέγει να συρρικνώσει την ΑΠΑ από το προηγούμενο νομοσχέδιο του 2016 από τους τετρακόσιους ογδόντα επτά εργαζόμενους στους εκατόν εβδομήντα δύο, όχι μόνο επιλέγει να συγκεντρώσει όλο το δυναμικό της ΑΠΑ στην Αθήνα, αλλά συρρικνώνει και το ποσοστό των εργαζομένων που είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης. Και μάλιστα, όχι μόνο απολύει -διώχνει από την ΑΠΑ εργαζόμενους πανεπιστημιακής εκπαίδευσης- αλλά θα προσλάβει έξτρα εργαζόμενους για να καλύψουν το οργανόγραμμα, που δεν είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης!

Είναι ενδιαφέρον το πόσο η Κυβέρνηση κινείται πλήρως ενάντια στο ευρωπαϊκό κεκτημένο, δημιουργώντας ένα μοναδικό δικό της μοντέλο εξυπηρέτησεων. Αυτό το μοντέλο που εφαρμόζει για την ΑΠΑ δεν υπάρχει ούτε στη Γαλλία, ούτε στην Ιταλία, ούτε στην Ελβετία, ούτε σε καμία άλλη χώρα. Ας δούμε, αν εφαρμόζαμε τα μοντέλα των άλλων χωρών, ποιος θα έπρεπε να ήταν αριθμός εργαζομένων στην ΑΠΑ. Και πάλι η αναλογία είναι μόνο για τα πιστοποιημένα από την ΕΑΣΑ αεροδρόμια, που στην Ελλάδα είναι τριάντα δύο. Με το αντίστοιχο γαλλικό μοντέλο στην Ελλάδα θα έπρεπε να είχαμε χίλιους και πλέον εργαζόμενους. Με το ιταλικό μοντέλο θα έπρεπε να έχουμε πεντακόσιους δεκαεννέα εργαζόμενους, συν όσους απασχολεί η Ιταλία μέσω της αστυνομίας της. Με το ελβετικό μοντέλο θα έπρεπε να είχαμε στην Ελλάδα χίλιους τριακόσιους είκοσι, αντί για τους εκατόν εβδομήντα δύο εργαζόμενους που προτείνει Κυβέρνηση. Με το ιρλανδικό μοντέλο χίλιους τετρακόσιους σαράντα οκτώ, με το βρετανικό χίλιους εκατόν είκοσι έξι και με το γερμανικό πεντακόσιους ενενήντα έναν ευρώ, συν τους ανθρώπους που απασχολούνται από την Αστυνομία της, για τους οποίους δεν υπάρχουν ακριβή νούμερα. Αυτή θα ήταν η επιλογή της Κυβέρνησης, εάν ανέγραφε κάποιο από τα ευρωπαϊκά πρότυπα, από τα μοντέλα άλλων χωρών. Επειδή, όμως, ο στόχος της Κυβέρνησης είναι η απορρύθμιση, η απόσυρση του δημοσίου συμφέροντος από τα αεροδρόμια, το να μην ελέγχονται οι αεροπορικές εταιρείες και οι πάροχοι των αεροδρομίων για το αν τηρούν τα δικαιώματα των επιβατών, την ασφάλεια αεροδρομίου κ. ο. κ., η Κυβέρνηση επιλέγει το εξής: Σε μια Ελλάδα, που σε αντίθεση με όλες τις άλλες χώρες που ανέφερα έχει νησιωτικότητα, έχει πάρα πολλά αεροδρόμια τα οποία είναι και διεθνή και είναι σε μικρά και μεγαλύτερα νησιά, από την Αθήνα εν μέσω τουριστικής αιχμής κάποια από τα επόμενα καλοκαίρια, οι άνθρωποι θα καλούνται να παρακολουθήσουν αυτά τα αεροδρόμια και την τήρηση των κανόνων σε αυτά. Είναι προφανώς αδύνατο. Προφανώς, ο στόχος της Κυβέρνησης είναι να μη γίνει η εφαρμογή του νόμου και η προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών.

Όμως, επειδή ο Υπουργός, που αυτή τη στιγμή λείπει από την Αίθουσα, στην τελευταία του ομιλία χθες παρουσίασε, για ακόμη μία φορά, μία διαστρεβλωμένη πραγματικότητα, θέλω να αναφερθώ σε επτά σημεία όπου διαστρέβλωσε την πραγματικότητα.

Ανέφερε ο Υπουργός ότι μια επιτροπή ασχολήθηκε με τον νόμο περί ΑΠΑ, με αυτόν τον νόμο. Η επιτροπή αυτή αποτελούνταν από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, τους διοικητές ΑΠΑ και ΥΠΑ, μία ομάδα εργασίας κ.λπ.. Αλήθεια, αφού αυτή η επιτροπή στήθηκε τον Δεκέμβριο του 2019, πώς συμμετείχε ο διοικητής ΑΠΑ ενώ διορίστηκε τον Ιούλιο; Να θυμίσω ότι στις 30 Ιουνίου κατατέθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο η πρόταση αυτή.

Επίσης, αναφέρετε ότι ο εκπρόσωπος της EASA συμμετείχε και είχε ελέγξει αυτό το νομοθέτημα, το νομοσχέδιο, όπως, βεβαίως, είχε ελέγξει ο ίδιος εκπρόσωπος και το προηγούμενο. Και πάλι εδώ προσπαθείτε να παραπλανήσετε, διότι, ξέρετε, η EASA μπορεί να λειτουργεί συμβουλευτικά, αλλά δεν παρεμβαίνει στις επιλογές των κυβερνήσεων και γι' αυτό δεν παρενέβη όταν η προηγούμενη κυβέρνηση πρότεινε περίπου πεντακόσιους εργαζόμενους και δεν παρεμβαίνει σε εσάς που προτείνετε εκατόν εβδομήντα δύο. Θα παρέμβει, όμως, για τον αν εφαρμόζονται οι κανονισμοί και η ασφάλεια αεροδρομίων. Τότε είναι που θα παρέμβει και τότε είναι που θα κάνει την έκθεσή της.

Είπε ο Υπουργός ότι οι αερολιμενικοί δεν κάνουν και πάρα πολλά –έξι, κυρίως γραφειοκρατικού τύπου αρμοδιότητες, έχουν- όταν υπάρχει -και έχω στα χέρια μου τη λίστα- λίστα τριών σελίδων με τις εξήντα δύο αρμοδιότητες των αερολιμενικών.

Επίσης, μας είπε και μας το επαναλάβατε και σήμερα, ότι δεν χρειάζεται ο αερολιμενικός για τα ατυχήματα, αφού υπάρχει Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Αναρωτιόμαστε αν αυτό είναι ψέμα ή πλήρη έλλειψη γνώσης τους αντικειμένου, γιατί ένα από τα δύο είναι.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων αναλαμβάνει δράση μόνο στην περίπτωση των μεγάλων αεροπορικών ατυχημάτων, όπως στην περίπτωση της τραγωδίας «ΗΛΙΟΣ». Στα αεροδρόμια, όμως, συμβαίνουν διαρκώς πάρα πολλά ατυχήματα είτε στην πίστα αεροσκαφών είτε αυτοκίνητο προς αυτοκίνητο, αυτοκίνητο προς φορέα εφόδιο με αεροσκάφος μικρής έκτασης, εργατικά ατυχήματα, ατυχήματα κατά τη μεταφορά επιβατών. Αυτά όλα διευθετούνται από την αεροπορική αρχή και σε καμμία περίπτωση από την Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων.

Ακόμη, ανέφερε ότι δεν χρειάζεται να είναι παρών ο αερολιμενικός στην Επιτροπή Ασφάλειας Αερολιμένα, όταν ο αερολιμενικός προεδρεύει της Επιτροπής Ασφάλειας Αερολιμένα. Ανέφερε -και αυτό ήταν πάρα πολύ παραπλανητικό- ότι το 2020 υπήρξαν εκατό παράπονα από επιβάτες στη Θεσσαλονίκη. Αλήθεια, για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης με τη μείωση επιβατικής κίνησης κατά 70% υπήρξαν εκατό παράπονα; Είπε, μάλιστα, ότι τριάντα αερολιμενικοί και εκατό παράπονα είναι υπερβολή, όταν η αλήθεια είναι ότι υπάρχουν είκοσι αερολιμενικοί σε εικοσιτετράωρη βάρδια.

Επίσης, δεν μας είπε ότι τα περισσότερα, ακριβώς επειδή υπάρχει κάποιος στο αεροδρόμιο, σε αντίθεση με αυτό που θέλετε να κάνετε, να μην υπάρχει, δηλαδή, κανείς στο αεροδρόμιο, λύνονται επιτόπου, χωρίς κανείς να χρειαστεί να κάνει έγγραφη καταγγελία, με προφορικά παράπονα.

Αυτά, όμως, για κάποιον λόγο δεν τα γνωρίζετε, δεν θέλετε να τα βλέπετε, δεν θέλετε να τα ακούτε. Προτιμάτε να πάρετε έναν δρόμο που εξυπηρετεί τις συγκεκριμένες μεγάλες επιχειρήσεις, που στην πράξη νέμονται τα αεροδρόμια.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Επίσης, είπε ο Υπουργός ότι δεν έχει δει ποτέ αερολιμενικό να κάνει έλεγχο αεροσκαφών, όταν ξέρει ο Υπουργός, προφανώς, ότι οι έλεγχοι αυτοί γίνονται πριν και μετά την είσοδο των επιβατών, για να μην καθυστερούν οι πτήσεις. Γι' αυτό, άλλωστε, και δεν το έχει δει.

Ακόμη, δεν μας απάντησε για ποιο λόγο θα υπάρχει σχολή μόνο για την ΥΠΑ και όχι για τους εργαζόμενους στην ΑΠΑ. Δεν είναι απαραίτητη η εκπαίδευση των εργαζόμενων στην ΑΠΑ;

Τέλος, ένα ζήτημα ουσίας: Ανέφερε ο Υπουργός ότι ήταν φωτογραφικές οι διατάξεις της προηγούμενης κυβέρνησης για τη στελέχωση του Εκτελεστικού Συμβουλίου της ΑΠΑ. Αναρωτιέμαι: Αν είναι φωτογραφικές διατάξεις, γιατί δεν τις διορθώνει; Αυτό, όμως, που κάνει είναι να καταργεί τις όποιες διατάξεις πρόσληψης μέσω ΑΣΕΠ και όλη τη διαδικασία και μάλιστα, καταργεί αυ-

τούς που ήδη έχουν επιλεγεί μέσα από αυτή τη διαδικασία, ενώ βρίσκονται στη διαδικασία ελέγχου της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, που είναι προδήλως παράνομο.

Επίσης, παρεμβαίνει στο έργο μιας ανεξάρτητης αρχής, καθώς επιλέγει ο ίδιος να διορίζει -αντί να έχει φωτογραφικές διατάξεις- το νέο εκτελεστικό συμβούλιο. Οπότε, αν είχε προβλήματα ο νόμος ΣΥΡΙΖΑ, διορθώστε τα, αλλάξτε τα. Αν υπάρχουν φωτογραφικές διατάξεις, καταργήστε τις. Εσείς θέλετε να διορίσετε και άμεσα και επίσημα, χωρίς να χρειάζονται καν φωτογραφικές διατάξεις.

Αυτό το νομοσχέδιο, πραγματικά, είναι ένα νομοσχέδιο επικίνδυνο για τους πολίτες, για τον τουρισμό και για την ασφάλεια των αεροδρομίων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θέλετε στην πράξη να απορρυθμίσετε και να σταματήσετε τον έλεγχο των μεγάλων ιδιωτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα αεροδρόμια, θέλετε να μην ελέγχει κανείς την εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών, θέλετε να μην ελέγχει κανείς τους κανόνες για την ασφάλεια των αεροδρομίων, θέλετε όλα αυτά να αυτορυθμίζονται από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Αυτό σημαίνει οπισθοχώρηση σε βασικά δικαιώματα των πολιτών, οπισθοχώρηση του δημοσίου συμφέροντος. Εμείς το καταγγέλλουμε και το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ki εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Αρσένη.

Καλημέρα σας κι από εμένα. Χρόνια πολλά σε όσες και όσους γιορτάζουν σήμερα.

Μπαίνουμε στον κατάλογο των ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημοσχάκης από τη Νέα Δημοκρατία.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποκαθιστά την αδιαφορία της απελθούσας κυβέρνησης στον τομέα των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας. Οφείλαμε να συμβαδίσουμε με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας εδώ και χρόνια, καθώς και να διαχωρίσουμε τις αρμοδιότητες της κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Μία ακόμα νομοθετική προχειρότητα της προηγούμενης κυβέρνησης διευθετείται από την Κυβέρνηση τη σημερινή.

Σύμφωνα με τον ν.4427/2016 αποτελούσε υποχρέωση της χώρας μας να δημιουργήσει μία ανεξάρτητη αρχή στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας στο πλαίσιο της εναρμόνισης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Οι ισχυρότατες πιέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποχρέωσαν την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ να προβεί τελικά, με βαριά καρδιά, στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής μας υποχρέωσης τον Οκτώβριο του 2016. Δυστυχώς τα εφαρμοστικά προεδρικά διατάγματα εκδόθηκαν δύο ολόκληρα χρόνια μετά. Η χώρα μας καθυστέρησε υπερβολικά στην εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Δικαίου, με αποτέλεσμα το 2019 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβιβασμού της χώρας μας. Ο διεθνής διασυρμός της χώρας μας επί ΣΥΡΙΖΑ είχε, τελικά, απ' ό,τι φαίνεται, πολλά πρόσωπα.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας λειτούργησε ως σωστική λέμβος στη φουρτούνα που προκάλεσε η ανευθυνότητα της απελθούσας κυβέρνησης. Το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο και ο αρμόδιος Υπουργός επενέβη σε έγκαιρο χρόνο και αποτελεσματικά.

Κύρια ιδέα του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η ριζική ανασύσταση της Ανεξάρτητης, πλέον, Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με τα πρότυπα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών-κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρωταρχικό στόχο τη βελτίωση, την ενοποίηση, την απλοποίηση και τη δημιουργία ενός συνεκτικού εθνικού νομικού πλαισίου μέσω του οποίου διευκολύνεται η προαγωγή της εθνικής στρατηγικής στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς επίσης και η ανάπτυξη της αγοράς των αερομεταφορών μέσω ενός σαφούς πλαισίου κανόνων, όπως και η μείωση των δαπανών του κράτους και η οικονομική αυτοτέλεια της αρχής, διαχωρισμένης από την Υπηρεσία

Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία πλέον λαμβάνει μια νέα νομική μορφή με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διαφάνεια, στη λειτουργικότητα στην ευελιξία και την αποδοτικότητα της νέας αρχής.

Στο σημείο αυτό θα κάνω μια σύντομη τοποθέτηση για τον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, ο οποίος στο πλαίσιο της συνολικής γεωστρατηγικής αναβάθμισης της περιοχής καλείται να προλάβει το μέλλον. Υφίστανται οικονομικές, στρατιωτικές και κοινωνικές δραστηριότητες πολύ σημαντικές που συνεισφέρουν τα μέγιστα στην περιφερειακή ανάπτυξη και ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή. Κάποιες απ' αυτές αφορούν την πιθανή εγκατάσταση εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας, του οργανισμού FRONTEX της Ε.Ε. και της Αεροπορίας Στρατού των ΗΠΑ στον αερολιμένα Αλεξανδρούπολης.

Επιπρόσθετα θα αναφέρω και τη δραστηριοποίηση δύο σχολών πιλότων στην περιοχή μας. Οι υποδομές αλλά και το στελεχιακό δυναμικό του αερολιμένα επί του παρόντος καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες για να ανταποκριθούν σε αυξημένες ανάγκες.

Επιβάλλεται, κύριε Πρόεδρε, η στελεχιακή ενίσχυση, γιατί οι νέοι ρόλοι που ανατίθενται στον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης είναι σημαντικοί. Επίσης και να προσελκύσει ιδιωτικά jets, καθώς δεν διαθέτει τις απαραίτητες δεξαμενές ανεφοδιασμού. Αυτομάτως, λοιπόν, εξαιρείται ως σταθμός από ένα εύπορο τουριστικό κοινό. Αν δεν προλάβουμε τις εξελίξεις, δυστυχώς, όλη η αεροπορική διασύνδεση θα εξυπηρετηθεί από αεροδρόμια γειτονικών χωρών με συνεπακόλουθη απώλεια εσόδων.

Επιπροσθέτως, επιθυμώ να τοποθετηθώ επί του ζητήματος των υδατοδρομίων στα οποία η Κυβέρνηση έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα, αρχής γενομένης από το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο και αφορούσε στους όρους και τις προϋποθέσεις αδειοδότησης. Έχω γνώση του αντικειμένου σε ό,τι αφορά στο ενδιαφέρον που εκδηλώνεται στην περιοχή μου αναφορικά με την Αλεξανδρούπολη και τη Σαμοθράκη. Μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου με γραπτές ερωτήσεις και παρεμβάσεις είχα και έχω αναδείξει την αναγκαιότητα δημιουργίας υδατοδρομίων στην περιοχή της Θράκης. Στόχος παραμένει η διασύνδεση της περιφερειακής χώρας με τα νησιά του βορειοανατολικού και κεντρικού Αιγαίου.

Τα υδατοδρόμια, ταυτοχρόνως, αποτελούν χρήσιμο εργαλείο στην αποσυμφόρηση των σημείων εισόδου και εξόδου στον Έβρο και όχι μόνο. Τα τελωνεία στον Έβρο με ελλείπει δομές και υποστελεχούμενα αδυνατούν να εξυπηρετήσουν επαρκώς διερχόμενους επιβάτες και φορτία. Γιατί, λοιπόν, να μη δημιουργηθεί μία τέτοιου είδους σύνδεση των ελληνικών νησιών του βορειοανατολικού Αιγαίου και της Αλεξανδρούπολης; Σε αντίθετη περίπτωση θα καλυφθεί το κενό.

Συνεπώς η δημιουργία ενός υδατοδρομίου στο νησί της Νίκης, ταυτόχρονα και με την ολοκλήρωση των υποδομών στην τοπική ελικοπτερική βάση, η οποία εκκρεμεί εδώ και πολλά χρόνια, θα εξασφαλίσουν πολύπλευρες και πολυποικίλες μεταφορές στη Σαμοθράκη. Άλλωστε, συνηγορούν απόλυτα με τα γεωγραφικά μεγέθη της περιοχής. Επίσης, η διασύνδεση αυτή θα μπορούσε να συμβάλει στην καλύτερη και συχνότερη σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το νησί της Νίκης παράλληλα με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Αξιότιμε, κύριε Υπουργέ, αξιολογώ ότι οφείλουμε προσεχώς να εξετάσουμε τα συγκεκριμένα ζητήματα τα οποία θα επηρεάσουν τη λειτουργία του αερολιμένα, την πορεία της αξιοποίησής του, καθώς επίσης και την προοπτική των υδατοδρομίων στον Έβρο μέσα από τον τοπικό λιμένα στον οποίο ανατίθενται νέες γεωστρατηγικές αποστολές και ρόλοι, όπως έδειξε και το ενδιαφέρον των τεσσάρων μεγάλων παραχωρησιούχων που αυτή τη στιγμή βρίσκονται στη διαγωνιστική διαδικασία.

Υπογραμμίζω ότι με το παρόν σχέδιο νόμου κερδίζουμε την αξιοπιστία στο εξωτερικό με υπευθυνότητα και σοβαρότητα και ταυτόχρονα προβαίνουμε σε εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης της χώρας, ενώ ταυτόχρονα αποκαθιστούμε νομοθετικά πασαλείμματα της προηγούμενης κυβέρνησης. Ανοίγουμε υγιώς τα φτερά της Πολιτικής Αεροπορίας και δημιουργούμε νέες προϋποθέσεις για τα υδατοδρόμια.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε και εμείς κύριε Δημοσχάκη.

Θα σας παρακαλούσα να στείλετε την ομιλία σας στο γραφείο 167, διότι είχαμε κάποιες διακοπές στον ήχο.

Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Γιαννούλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ζητώ συγγνώμη, κύριε Γιαννούλη. Δεν είχα ενημερωθεί ότι είχατε ζητήσει τον λόγο για ένα λεπτό. Θα το πείτε τώρα με επτά λεπτά καθυστέρηση. Δεν πειράζει.

Να ετοιμάζεται η κ. Κεφαλογιάννη, όσον αφορά το σύστημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε βέβαια πρώτα με μία επιστροφή ήχου η οποία υπάρχει και με εμποδίζει, αν και έχω συνηθίσει από την τηλεόραση να τη διαχειρίζομαι.

Θέλω να σας πω και να σας παρακαλέσω στη σημερινή Διάσκεψη των Προέδρων να μεταφέρετε ότι έχουν εξαντληθεί τα όρια της αντοχής όλων μας να συμμετέχουμε σε μια επιπνευσμένη και προφανώς, φοβάμαι, όχι άδολη προσπάθεια να υποβαθμιστεί ο κοινοβουλευτικός και δημοκρατικός διάλογος μέσω των τηλεδιασκέψεων, όταν εξ ορισμού ο αριθμός των συνομιλητών είναι στα όρια των υγειονομικών μέτρων με αυτοπρόσωπη παρουσία στη Βουλή.

Σίγουρα κινδυνεύουμε να εξελιχθούμε σε μια άλλη μορφή τηλεκαίεσης τύπου Κεραμέως, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισες. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούμε να κατανοήσουμε γιατί στις σχολικές αίθουσες που φιλοδοξείτε να ανοίξετε και πάλι στις 7 Δεκεμβρίου, τα εικοσιπέντε ανθρώπινα σώματα είναι αποδεκτά μέσα στις προδιαγραφές ασφαλείας και οι έξι Βουλευτές ανά κύκλο συζήτησης τινάζουν στον αέρα τα υγειονομικά μέτρα. Αυτό δεν μπορώ να το καταλάβω.

Ένα δεύτερο που δεν μπορώ να καταλάβω -και θα το πω ευθέως χωρίς να θέλω να προσβάλλω κανέναν- είναι ότι ακόμα και η λήψη υποστηρικτικών μέτρων από τις υπηρεσίες και τους ανθράπους της Βουλής θα πρέπει να ενισχυθεί, ώστε να μπορούμε να έχουμε, έστω με αυτόν τον τρόπο που επιλέγεται πεισματικά και επίμονα, μια καλύτερη επικοινωνία. Να σας πω ένα παράδειγμα. Δεν μπορεί να υπάρχει κοινοβουλευτικός έλεγχος και δημοκρατικός διάλογος όταν δεν ακούς τον εισηγητή του Κινήματος Αλλαγής. Επίσης, λίγο πριν εγώ δεν άκουσα ή δεν μπήκε να καταλάβω τι έλεγε ο κ. Δημοσχάκης. Και αν αυτό θεωρείτε ότι είναι ήσσονος σημασίας ζήτημα, ας προχωρήσουμε παρακάτω με τις ανορθοδοξίες αυτής της Κυβέρνησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Προχωρήστε παρακάτω, γιατί έχετε χάσει ήδη δύο λεπτά. Είπα και χθες στον κ. Μπάγκα ότι αυτό θα συζητηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Συγγνώμη αν καταχράστηκα τον χρόνο σας για τα διαδικαστικά ζητήματα.

Συζητάμε, λοιπόν, σήμερα για τις αναγκαίες αλλαγές στη διαμόρφωση των φορέων που θα διασφαλίζουν ομαλή λειτουργία αεροπορικών μεταφορών. Επειδή βοηθούν και οι λέξεις, στην ουσία συζητάμε αν η Κυβέρνηση για μία ακόμη φορά εφαρμόζει το μοντέλο «είπα-ξείπα». Στη μία, βέβαια, περίπτωση ταιριάζει το αρκτικόλεξο. Το «ξείπα» είναι πλέον τεχνική διακυβέρνησης τον τελευταίο ενάμιση χρόνο.

Ο πυρήνας, η ουσία αυτού που συζητάμε, είναι το αν υπάρχει εμπιστοσύνη σε αυτή την Κυβέρνηση να νομοθετήσει, αν υπάρχει εμπιστοσύνη, κύριε Καραμανλή, στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Υπάρχει και ένα αγαπημένο σας εργαλείο, οι δημοσκοπήσεις, το οποίο έρχεται και αυτό να προστεθεί. Με ποιοτικά ευρήματα των τελευταίων δημοσκοπήσεων η εμπιστοσύνη αρχίζει και αποσύρεται λόγω των χειρισμών σας και στο δεύτερο κύμα της πανδημίας.

Βέβαια, κύριε Υπουργέ, εσείς έχετε ένα ταλέντο. Είναι μοναδικό. Δεν ξέρω αν προέρχεται από την τεράστια πολιτική εμπειρία της οικογένειας που φέρετε και τιμάτε το επίθετό της, μιας οικογένειας που προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στη δημοκρατία και τον δημόσιο διάλογο. Εσείς έχετε, όμως, ένα ξεχωριστό ταλέντο. Είναι το ταλέντο να δημαγωγείτε κατηγορώντας τους αντιπάλους σας για δημαγωγούς. Να μην έχετε καμμία αναστολή σε λαθροχειρίες και λεονταρισμούς κατηγορώντας τους αντιπάλους

σας για έλλειψη γνώσης. Να προβάλλετε μια τεχνοκρατική και επισημονική προσήλωση, την ώρα που φέρεστε στην ουσία ως πολιτικός παλαιάς κοπής που θα βάλει μάλιστα, όπως είπατε, και τον κάθε κατεργάρη στον πάγκο του.

Κατά τη γνώμη μου, κύριε Καραμανλή, και θα το πω πολύ σύντομα, δημαγωγία είναι να λέει ο κ. Μητσοτάκης ότι δεν βρήκε ρούτερ στο Μαξίμου και την ίδια ώρα να διατηρεί στη θέση τους, και πολύ καλά κάνει, τους δημόσιους λειτουργούς, τους δημόσιους υπαλλήλους που είχαν την ευθύνη λειτουργίας και υποστήριξης του Μαξίμου επί πρωθυπουργίας Αλέξη Τσίπρα. Είναι αποστομωτική η απάντηση που σας έδωσε η Γενική Γραμματέας του Πρωθυπουργικού Γραφείου, η κ. Πεπέ. Τον Γενάρη του 2015, σας θυμίζω, ο κ. Σαμαράς δεν είχε τη στοιχειώδη ευγένεια να υποδεχθεί τον νέο Πρωθυπουργό. Είχε φύγει σαν τον... -να μην το πω όπως το λέει ο λαός μας.

Δημαγωγία είναι, κύριε Υπουργέ, όταν θέλετε να κάνετε επίδειξη εγγράφων της EASA, αλλά να προσκομίζετε όλες τις παρεμβάσεις-απειλές υποβάθμισης από το 2004, το 2005, το 2006 από τότε που έπρεπε να συμβούν οι αναγκαίες μεταρρυθμίσεις, αλλά κάποιες κυβερνήσεις ολιγωρούσαν. Απομονώνετε μόνο το διάστημα που σας συμφέρει.

Δημαγωγία είναι να μας λέτε ότι αξιολογήθηκαν οι αερολιμενικοί υπάλληλοι, αλλά πέραν τούτου ουδέν. Κανένα στοιχείο, καμμία ενημέρωση για τον πώς έγινε, πότε και με τι κριτήρια. Εδώ θα σας βοηθούσα -δεν έχω τη δυνατότητα να το καταθέσω, αλλά θα προσπαθήσω να βρω έναν τρόπο- η αποκαλυπτική και ενδεικτική τακτική η οποία φαίνεται στην προκήρυξη της κάλυψης τριακοσίων δεκαέξι θέσεων από έναν συνάδελφό σας, τον κ. Μητράκη, στο Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής, όπου ο κ. Μητράκης για την πρόσληψη τριακοσίων δεκαέξι εργαζομένων με προοπτική τρία συν τρία έτη χρόνια, το κυριότερο που θέλει να βάλει ως κριτήριο αξιολόγησης και πρόσληψης είναι η συνέντευξη με πριμοδότηση 30%.

Καταλαβαίνετε ότι στη συνέντευξη ο εργαζόμενος και αν έχει δέκα μεταπτυχιακά, πέντε πτυχία και μιλάει πέντε γλώσσες θα πρέπει να αποδείξει, κυρίως με βάση την προκήρυξη του κ. Μητράκη -και μάλιστα είναι και αυτό παιχνίδι της ιστορίας και της συγκυρίας, η πρόσκληση αυτή δημοσιεύθηκε στις 17 Νοεμβρίου- πόσο καλός νεοδημοκράτης είναι.

Δημαγωγία είναι επίσης να ισχυρίζεστε ότι φορτώσαμε με εργαζόμενους τους φορείς. Θα έπρεπε να σας είχαν ενημερώσει, θα έπρεπε να γνωρίζετε, κύριε Καραμανλή, την παροιμιώδη λαθροχειρία που είχε κάνει ο κ. Χατζηδάκης με τους ιπταμένους της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Τα ομόλογα πώλησής τους κουτσουρεύτηκαν με το PSI του κ. Βενιζέλου και φορτώθηκαν περίπου εκατό ιπτάμενοι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στοιβάχθηκαν μάλλον και δεν είχαν γραφείο να καθίσουν εκατό ιπτάμενοι της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Υπήρξαν δε και περιπτώσεις που ενώ αμείβονταν από την ΥΠΑ, εργαζόνταν σε ξένες εταιρείες στην Ινδία, στο Μπαγκλαντές. Ο κ. Σπίρτζης έχει εμπειρία γιατί έβαλε το μαχαίρι στο κόκκαλο και για αυτή την υπόθεση.

Και μιλάτε εσείς τώρα σε εμάς για ευνοιοκρατία και αξιοκρατία; Σας λέω ρίξτε μια ματιά στην προκήρυξη του διαγωνισμού των θέσεων στο Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής και θα καταλάβετε γιατί δεν σας έχουμε εμπιστοσύνη.

Επίσης δημαγωγία είναι, κύριε Καραμανλή, να κατατίθενται χθες τέσσερις τροπολογίες, που είναι η πρόταση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για να ανακουφιστούν ιδιαίτερα ευπαθείς και απροστάτευτοι συμπολίτες μας λόγω της εγκληματικής σας αδράνειας στο δεύτερο κύμα της πανδημίας και ιδιαίτερα στην προετοιμασία των δημόσιων νοσοκομείων, και εσείς να μας απαντάτε ότι ο Πολάκης καπνίζει. Μάλιστα!

Δημαγωγία και αντιεπισημονικότητα είναι να δηλώνει με βεβαιότητα ο Υπουργός Μεταφορών στα «ΠΑΡΑΠΟΛΙΤΙΚΑ» ότι ο συνωστισμός στα λεωφορεία και στο μετρό δεν είναι εστία διασποράς του ιού. Βέβαια, αναρωτιέμαι με ποια τεχνογνωσία το υποστηρίζετε αυτό ακόμη, κύριε Καραμανλή, και επιμένετε. Τουλάχιστον να μην είστε τόσο απόλυτοι γιατί θα αποτελεί ίσως και μία δικαιολογία για το ότι δεν είναι απολύτως δημαγωγικό και μικροκομματικό δείγμα πολιτικής άμυνας.

Και βέβαια όταν ψέγετε και μέμφεστε εμάς για στελέχωση της

δημόσιας διοίκησης και της δημόσιας κυβερνητικής μηχανής, προφανώς έχετε ξεχάσει -με πολύ κοντή μνήμη- τις περιπτώσεις διοικητή της ΕΥΠ, τα είπαμε και στις επιτροπές, Λούλης, Νοσοκομείο Καρδίτσας, Πρέβεζας και Άρτας, όπου οι γραμματείς των νομαρχιακών της Νέας Δημοκρατίας απλά αλλάξανε πόλη, Υφυπουργός Εξωτερικών. Είναι ατελείωτος ο κατάλογος, που δεν σας νομιμοποιεί να υποστηρίζετε κάτι τέτοιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γιαννούλη, ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Υπάρχει μία φράση, κύριε Καραμανλή, που πιστεύω ότι περικλείει όλη την ουσία τού τι κάνατε ή μάλλον τι δεν κάνατε το τελευταίο διάστημα και θα σας ακολουθεί για πολλά χρόνια. Είναι η δήλωση του διοικητή της ΜΕΘ Παπανικολάου, του κ. Καπραβέλου, ο οποίος είπε επί λέξει «χάσαμε ζωές που θα μπορούσαν να είχαν σωθεί».

Μπαίνω τώρα σε αυτά που ακούστηκαν στις επιτροπές του νομοσχεδίου. Μας είπατε με έμφαση και με επιμονή, ήταν ο τελευταίος διάλογός μας πριν ολοκληρωθεί και η τελευταία επιτροπή, ότι θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γιαννούλη, ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Έχετε μία εμμονή με τους αερολιμενικούς. Και ακούστηκαν πράγματα που μόνο δογματισμό, προκατάληψη και στοχοποίηση μπορούν να δείξουν. Λέτε ότι οι αερολιμενικοί ελέγχουν τη γενική δήλωση του αεροσκάφους, του πληρώματος και της διαδρομής και αυτά μπορούν να υποκατασταθούν με ηλεκτρονικό τρόπο.

Προφανώς αγνοείτε τι σημαίνει αυτός ο έλεγχος. Προφανώς αγνοείτε, κύριε Καραμανλή, ότι οι αερολιμενικοί ελέγχουν την επάρκεια, την πιστότητα, την εγκυρότητα των πτυχίων των πληρωμάτων καμπίνας, που έχουν στα χέρια και στην πλάτη τους την ευθύνη της μεταφοράς και της ασφάλειας των επιβατών.

Θέλω να σας ενημερώσω ότι σε πάρα πολλούς ελέγχους, πληρώματα κυρίως από ξένες αεροπορικές εταιρείες και κατ' επέκταση κυρίως από εταιρείες χαμηλού κόστους, αναγκάστηκαν να καθηλωθούν στο έδαφος, γιατί μέσα στη δίνη των έντονων σεζόν, ήταν σχεδόν ληγμένα. Αυτό αερολιμενικοί το κάνουν στα αεροδρόμια της χώρας σε αυτή την χώρα που λέγεται Ελλάδα.

Είπατε, επίσης, ότι η ηλεκτρονική και πληροφορική υποστήριξη θα αντικαταστήσει μια σειρά από παρεμβάσεις για τα ατυχήματα. Λέτε ότι οι αερολιμενικοί δεν χρειάζονται για τα ατυχήματα, επειδή υπάρχει η υποεπιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Εύστοχα σας είπε ο κ. Αρσένης ότι έχετε μία σύγχυση στο μυαλό σας. Αυτά είναι δυστυχήματα όταν προκαλείται η απώλεια ανθρώπινης ζωής και υπάρχουν και μικροατυχήματα και προβλήματα και λειτουργικά ζητήματα που οι αερολιμενικοί πρέπει να τα λύσουν στο πεδίο, όπως λέγεται, και όχι μέσω τηλεδιάσκεψης τύπου Υπουργείου Παιδείας, για να διευκολυνθεί και η ροή των αεροπορικών ταξιδιών.

Λέτε ότι έχουν προανακριτικές αρμοδιότητες και δεν απαιτείται αυτοπρόσωπη παρουσία. Πρώτη φορά στη ζωή μου ακούω ότι μία προανακριτική διαδικασία μπορεί να την κάνει κάποιος με drone ή μέσω τηλεδιάσκεψης και μία σειρά από άλλα πράγματα.

Πάμε τώρα και στο θέμα των επιβατών και των παραπόνων. Έχετε μείνει ποτέ σε αεροδρόμιο, για παράδειγμα πέρυσι το καλοκαίρι στη Θεσσαλονίκη, κύριε Υπουργέ, όπου βέβαια θα σας προλάβω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας, που μου ζήτησε για ένα λεπτό, και να ετοιμάζεται η κ. Κεφαλογιάννη.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Επειδή η εισήγηση -μάλλον σαν εισήγηση ήταν- επί δώδεκα λεπτά του κ. Γιαννούλη βρήκε ανακριβειών, εγώ θα σταθώ μόνο σε κάτι που είπε για το Υπουργείο Μετανάστευσης. Είπε ότι η προκήρυξη η οποία βγήκε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Συγγνώμη, αλλά μου αφαιρέσατε τον λόγο; Δεν ολοκλήρωσα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γιαννούλη, δώδεκα λεπτά μιλήσατε. Σας φώναζα και δεν ακούγατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σύμφωνοι, αλλά αυτό δεν είναι δικό μου πρόβλημα. Θέλω να ολοκληρώσω με μία φράση. Ζητώ συγ-

γνώμη για την κατάχρηση. Πέρασε ο χρόνος, αλλά θέλω είκοσι δευτερόλεπτα για να μην κοπεί διά του κλεισίματος του μικροφώνου η τοποθέτησή μου. Είναι λίγο αγενές και άκομφο αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν είχα άλλη επιλογή, κύριε Γιαννούλη. Ολοκληρώστε σε δέκα δευτερόλεπτα και μετά ακούστε τον κ. Γκίκα. Φαντάζομαι ότι τουλάχιστον έχετε χρονόμετρο μπροστά σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Δεν έχω χρονόμετρο. Δεν ξέρω αν προβλέπεται για τους Βουλευτές. Δεν είμαστε αθλητές να κάνουμε προπόνηση στίβου, για να έχουμε χρονόμετρο, κύριε Πρόεδρε.

Εν πάση περιπτώσει, κλείνω με τα παράπονα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Βοηθήστε λίγο! Μόνο παράπονα είστε! Δεν μπορεί το τάμπλετ ή το κινητό σας να μην έχει χρονόμετρο μετά και τον κύριο Γκίκα που κάτι έχει να πει για το Υπουργείο Μετανάστευσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, βοήθησα με μία πρόταση για το γεγονός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν είπαμε ότι δεν έχετε δίκιο. Χίλια δίκια έχετε, όμως βοηθήστε. Αυτό ζητάω μόνο, τίποτε άλλο. Ολοκληρώστε σε δέκα δευτερόλεπτα τη φράση σας για να ακούσετε μετά και τον κύριο Γκίκα που κάτι έχει να πει για το Υπουργείο Μετανάστευσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Σε ότι αφορά, λοιπόν, τα παράπονα των επιβατών, θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα, ότι ήταν αερολιμενικοί αυτοί που επέβαλαν πρόστιμο 5.000 ευρώ σε ξένη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους γιατί είχαν αφήσει τους επιβάτες επί πέντε ώρες με σαράντα βαθμούς θερμοκρασία και κανείς δεν θα είχε το σθένος να το κάνει, αν δεν υπήρχε αυτή η ομάδα υψηλής πιστοποίησης και προσόντων εργαζομένων που φροντίζουν, ώστε να μη φθάνουμε στα παράπονα, αλλά να επουλώνονται και να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα εκείνη την ώρα. Δύο κουβέντες για...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Γιαννούλη, σας παρακαλώ! Ξέρω ότι με ακούτε και σας λέω όχι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μόνο μια κουβέντα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ναι, μια κουβέντα, αλλά δεκατέσσερα λεπτά μιλάτε, ακριβώς τον διπλάσιο χρόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αφορά εργαζόμενους και πιστεύω έχει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ας ξεκινούσατε με τους εργαζόμενους! Όμως, ξεκινήσατε με άλλα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μη μου κάνετε υποδείξεις. Δύο λεπτά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν είναι υποδείξεις, είναι παράπονα. Όπως θέλετε τα παίρνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ωραία. Μια εταιρεία –και κλείνω– με κέδρος...

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι ο Σιμόπουλος. Τι παράπονα λέτε; Αυτό που γίνεται, κύριε Πρόεδρε, είναι απαράδεκτο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Σιμόπουλε, κρατήστε το για εσάς. Τώρα δεν ενδιαφέρει και πολύ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Αφήστε τις αντιπαραθέσεις!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πάμε στην «AEGEAN», κέρδη 4.000.000 ευρώ. Επενδυτικό πρόγραμμα...

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γιαννούλη, έτσι είπατε, σας παρακαλώ.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: ...διπλάσιο χρόνο από τους υπόλοιπους συναδέλφους!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε δίκιο.

Κύριε Γιαννούλη, κλείσατε. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: Με συγχωρείτε, όλοι περιμένουμε με υπομονή!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γκίκα, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό και μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Πολύ γρήγορα θα ήθελα να επισημάνω ότι όλα όσα είπα στα δεκαπέντε λεπτά ο κ. Γιαννούλης βρήκουν ανακριβείων. Συγκεκριμένα για το Υπουργείο Μετανάστευσης και

την προκήρυξη, η οποία βγήκε πρόσφατα, αυτό το οποίο ισχύει είναι ότι μετά από έγκριση του ΑΣΕΠ υπάρχει απόλυτη μοριοδότηση και ανάλογα με τη θέση θα βγει μια κατηγορία για το ποιος είναι πρώτος, δεύτερος, τρίτος, πεντηκοστός. Οι πρώτοι πενήντα θα περάσουν με συνέντευξη και από αυτούς θα επιλεγεί, βεβαίως το ποιος θα προσληφθεί. Άρα υπάρχει η μοριοδότηση. Έγινε με τη συμφωνία του ΑΣΕΠ και αυτά τα οποία είπατε απλά είναι ψεύδη. Για το θέμα της μετανάστευσης...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κύριε Γκίκα.

Κυρία Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Γιαννούλη, δεν θα κάνουμε διάλογο!

Θα δώσω τον λόγο στον κ. Σπίρτζη για ένα λεπτό και μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και λιγότερο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε συνάδελφε μη με εκμεταλλευτείτε, γιατί μπορώ να το γυρίσω σε ένα δευτερόλεπτο αλλιώς το θέμα, γιατί ο κύριος Γιαννούλης με άκουγε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: ...να κόβεται το μικρόφωνο...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Έχετε δίκιο. Ο κ. Γκίκας είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, μου ζήτησε τον λόγο για ένα λεπτό και του τον έδωσα, όπως τον έδωσα και σε εσάς που εσείς δεν είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, εγώ είμαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ζητώ συγγνώμη. Συνεχίστε, κύριε Σπίρτζη. Πρόσθεσα τον χρόνο.

Μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω τον λόγο μετά την κ. Κεφαλογιάννη. Θα ήθελα να αναπτύξω και να παρουσιάσω την τροπολογία του ΣΥΡΙΖΑ και επί της διαδικασίας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να παρακαλέσω τα έγγραφα που κατέθεσε ο κ. Καραμανλής να αποσταλούν με e-mail στους Βουλευτές που παρακολουθούν τη συνεδρίαση και ιδιαίτερα στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Οπότε θα δώσω πρώτα τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη και μετά σε εσάς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Γιαννούλη! Κλείστε τον κ. Γιαννούλη!

Τον λόγο έχει η κ. Κεφαλογιάννη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει περίπτωση.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κυρία Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο. Σας ακούμε.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριοι συνάδελφοι, μετά τη βουτιά στο παρελθόν στο οποίο ζει ο κ. Γιαννούλης νομίζω ότι είναι η στιγμή να μιλήσουμε για το παρόν και για το μέλλον διότι η χώρα μας και ο κόσμος ολόκληρος δοκιμάζονται από μια πρωτόγνωρη υγειονομική κρίση που έχει τεράστιες συνέπειες σε όλους σχεδόν τους κλάδους της οικονομίας και στους τομείς της κοινωνικής ζωής. Η αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας έφερε στο προσκήνιο την απαίτηση ραγδαίων μεταρρυθμίσεων και ανέδειξε την ανάγκη άμεσης καταπολέμησης χρόνιων κρατικών δυσλειτουργιών.

Το στοίχημα, λοιπόν, της αύξησης της κρατικής αποτελεσματικότητας με σκοπό να ανταποκριθούμε στις τεράστιες προκλήσεις παραμένει ανοιχτό και είναι πολύπλευρο. Οι καιροί απαιτούν κρατική ευελιξία, εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές πρακτικές, περισσότερη διαφάνεια και λογοδοσία. Γι' αυτό η λειτουργία του κράτους, η ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών της αγοράς θα πρέπει να εγγυώνται την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας και κυρίως την επόμενη ημέρα, όταν με το καλό –και με την προσπάθεια όλων μας– θα μπορούμε να μιλάμε για

ανάκαμψη και μάλιστα για βιώσιμη ανάκαμψη.

Στην κατεύθυνση αυτή το σημερινό νομοσχέδιο θέτει τις βάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών προς τους πολίτες και τους χρήστες αερομεταφορών, αλλά και τις βάσεις για ασφαλέστερη αεροναυτιλία αφού εκπονήθηκε με την αυστηρή επιτήρηση της ΕΑΣΑ, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας.

Διαχωρίζονται, λοιπόν, οι αρμοδιότητες μιας ρυθμιστικής και εποπτικής αρχής στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας, της ΑΠΑ και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης και λειτουργείας αεροδρομίων και υδατοδρομίων, δηλαδή της γνωστής μας ΥΠΑ.

Η χώρα μας συμμορφώνεται επιτέλους πλήρως με το ευρωπαϊκό δίκτυο και τις διεθνείς συμβάσεις και ευτυχώς αυτό το κάνει έγκαιρα διότι η ΑΠΑ με ευθύνη της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ που δεν ολοκλήρωσε τα προβλεπόμενα του ν.4427/2016 τον οποίο ψήφισε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και υφίστατο μόνο στα χαρτιά. Για τον λόγο αυτό η χώρα μας αντιμετώπισε τον κίνδυνο υποβιβασμού από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και καταλαβαίνουμε όλοι τι θα σήμαινε αυτό, εκτός των άλλων, και για τον τουρισμό της χώρας μας, ιδιαίτερα σε μία περίοδο που ο κλάδος και τα έσοδα από τον τουρισμό έχουν υποστεί κλυδωνισμούς άνευ προηγουμένου με τεράστιο αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία και την απασχόληση.

Τον παρόν νομοσχέδιο προβλέπει τη ριζική ανασύστασης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά τα πρότυπα αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών με έμφαση στη διαφάνεια, τη λειτουργικότητα, την ευελιξία και την αποδοτικότητα.

Η νέα αρχή θα υποστηρίζεται από το αρμόδιο Υπουργείο μεν, αλλά θα απολαμβάνει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Δεν θα υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα, αλλά σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Θα εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων.

Έχει γίνει πολύ μεγάλος λόγος για τον αριθμό των οργανικών θέσεων ο οποίος μειώνεται στους εκατόν εβδομήντα δύο από τους τετρακόσιους ογδόντα επτά που προέβλεπε ο ν.4427. Ταυτόχρονα, όμως, -και αυτό το λέμε και το υποστηρίζουμε σε όλους τους τόνους- διασφαλίζεται η αυτοδίκαιη μεταφορά των οργανικών θέσεων, των στελεχών της ΑΠΑ στην ΥΠΑ χωρίς να υπάρξουν μισθολογικές διαφορές και φυσικά παραμένει μέριμνα της Κυβέρνησης η αξιοποίηση των στελεχών που θα επιστρέψουν οργανικά στην ΥΠΑ και σήμερα υπηρετούν σε λιμένες παραχωρηθέντες ή και μη.

Πάμε τώρα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αναμορφώνεται θεσμικά ως πάροχος πλέον και μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αυξάνοντας τη διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια. Οι νομοθετικές αυτές μεταβολές ενισχύουν την αποδοτικότητα και τη διαφάνεια της υπηρεσίας κυρίως σε ότι αφορά τη διαχείριση των πόρων της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δε χρειάζεται να πει κανείς πολλά για την άρρηκτη σχέση μεταξύ του τομέα των αερομεταφορών, της ποιότητας και της ασφάλειας των υπηρεσιών του και της οικονομικής ανάπτυξης. Η πανδημία ανέδειξε ακόμη περισσότερο τη ζωτικότητα του τομέα, τη σημασία που έχει για το εμπόριο, για την απασχόληση και φυσικά για τον τουρισμό. Είναι ένας από τους βασικότερους κλάδους που στηρίζει τη βιωσιμότητα της ελληνικής οικονομίας και καθορίζει την αναπτυξιακή της δυναμική. Η ποιότητα και η λειτουργικότητα των υπηρεσιών μεταφοράς είναι στοιχεία αλληλένδετα με την ποιότητα του εγχώριου παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Οι παγκόσμιες αλλαγές που συντελούνται από την πανδημία δεν αφήνουν κανένα περιθώριο κωλυσιεργίας ή έκπτωσης σε τομείς που επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη. Περνάμε γρήγορα σε μια εποχή που η ελκυστικότητα του τουριστικού προϊόντος συναρτάται με παράγοντες όπως είναι η ασφάλεια, οι υγειονομικές συνθήκες και η κρατική ετοιμότητα στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών.

Χρειάζεται, λοιπόν, να αφουγκραστούμε και να προσαρμοστούμε στις γρήγορες αλλαγές που συντελούνται. Η επιτυχία της

χώρας θα κριθεί συνολικά και στον βαθμό που θα βγούμε προετοιμασμένοι από αυτή την πρωτοφανή κρίση της πανδημίας.

Οι μικρής ή μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις στη λειτουργία του κράτους και την αγορά θα πρέπει να γίνονται με το βλέμμα στραμμένο στην επόμενη ημέρα. Ο εκσυγχρονισμός υπηρεσιών, δομών και υποδομών με όρους ασφάλειας, διαφάνειας και αποτελεσματικότητας είναι το μεγάλο στοίχημα της χώρας για το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Κεφαλογιάννη, και για την τήρηση του χρόνου. Όπως πάντα κυρία με «Κ κεφαλαίο» και το έχω ξαναπει, αν θυμάμαι καλά.

Τον λόγο στον κ. Χρήστο Σπίρτζη, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ. Θέλετε τον λόγο για μία τροπολογία, είπατε. Δύο λεπτά αρκούν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ούτε δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δύο λεπτά δικά σας, όχι του κ. Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι. Ίσως και λιγότερο.

Έχει κατατεθεί μία τροπολογία από τους προτείνοντες Βουλευτές τον Νίκο Φίλη και τη Μερόπη Τζούφη και παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να την κάνετε δεκτή. Αφορά πράξεις διορισμών μελών ΔΕΠ, οι οποίες δημοσιεύτηκαν σε ΦΕΚ, ύστερα από δικαστικές αποφάσεις και κατ' εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας. Τα φυσικά πρόσωπα έχουν κερδίσει τις δικαστικές αποφάσεις. Κάνουν χρήση του δικαιώματος υπαγωγής στις διατάξεις του ν.4452/17. Και για αυτό πρέπει να διοριστούν σαν μέλη ΔΕΠ στα οικεία πρώην ΤΕΙ και στα διάδοχα πανεπιστήμια.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εγώ ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ούτε τριάντα δευτερόλεπτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ναι, το αναγνωρίζω.

Πάμε στον κ. Δημήτρη Κωνσταντόπουλο από το Κίνημα Αλλαγής και την Απλωσακάρναντα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα για τη σύσταση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες μιας αρχής που αφορά την Πολιτική Αεροπορία. Με το παρόν νομοσχέδιο, αγαπητοί συνάδελφοι, δημιουργείται μία ανεξάρτητη αρχή και τούτο αφορά την άσκηση των ρυθμιστικών, κανονιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών, επίσης, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων.

Η αρχή αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, θα εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής -θα έλεγα- στους παραπάνω τομείς. Θα εφαρμόζει την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις σχετικές με την επιβολή τελών, τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την προστασία του περιβάλλοντος από δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας.

Δηλαδή, αγαπητοί συνάδελφοι, τι κάνουμε; Επιστρέφουμε στον ν.4427/16, τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, με τον οποίο επιχειρήθηκε ο διαχωρισμός του παρόχου από τον ελεγκτή των Υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας.

Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να τονιστεί ότι πρόκειται για έναν νόμο που δεν εφαρμόστηκε, για να θυμίσω σε αυτούς που ζήτησαν να θυμηθούν τι συνέβη με το ν.4427/16 του ΣΥΡΙΖΑ. Θα έλεγα εδώ ότι διάφορα θέματα ως προς τις προβλεπόμενες εξουσιοδοτήσεις και διάφορες μεταβατικές διατάξεις δεν τηρήθηκαν και οδηγήθηκαν, θα έλεγα, σε δύο προεδρικά διατάγματα, χωρίς ωστόσο κανένα αποτέλεσμα.

Γνωρίζετε, αγαπητοί συνάδελφοι, τη γενική θέση μας ως προς την ανάγκη δημιουργίας μιας ανεξάρτητης αρχής και ιδιαίτερα στον χώρο της αεροναυσιπλοΐας και των αεροδρομίων και βεβαίως, τη θέση του Κινήματος Αλλαγής γενικά για τις ανεξάρτητες αρχές που θεσμοθετήθηκαν με τη συνταγματική Αναθεώρηση του 2001 επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ.

Όμως εν προκειμένω, αγαπητοί συνάδελφοι, υπάρχουν πολλές δυσκολίες για να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή να είναι λειτουργικές οι υπηρεσίες και κυρίως να διασφαλίζεται η ασφάλεια και το δημόσιο και εθνικό συμφέρον. Διότι δυσχεραίνεται

τους ελέγχους, κύριε Υπουργέ, και την ασφάλεια των πτήσεων. Και τούτο πώς; Διότι επιφορτίζετε με περαιτέρω βάρος τους λίγους εναπομεινάντες επιθεωρητές και αφήνετε στην τύχη τους, ουσιαστικά, τα μικρά αεροδρόμια. Αυτό είναι, θα έλεγα, το ιδιαίτερο πρόβλημα για την ασφάλεια των πτήσεων. Δεν θα υπάρχει, δηλαδή, εδώ ένα αντίβαρο.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, αφήνετε το πεδίο ελεύθερο για ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες και ιδιωτικά αεροδρόμια. Και τούτο, φυσικά, χωρίς κανέναν μα κανέναν έλεγχο.

Αναφέρω ορισμένα από τα ζητήματα που προκύπτουν και αναδεικνύουν ότι δεν υπήρξε ουσιαστική διαβούλευση επί του νομοσχεδίου:

Πρώτον, δεν έχουμε κατανοήσει γιατί μετατρέπετε την ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Δεύτερον, θεωρούμε ότι η κατάργηση των περιφερειακών αρχών αεροδρομίων θα έχει επιπτώση στην ασφάλεια των πτήσεων και βέβαια τούτο σε θέματα που αφορούν την εθνική ασφάλεια και βεβαίως στα δικαιώματα των επιβατών. Οι περιφερειακές αρχές, αγαπητοί συνάδελφοι, έχουν έναν ουσιαστικό αλλά πολυδιάστατο ρόλο, ο οποίος δεν μπορεί να ασκηθεί από έναν επιθεωρητή.

Εδώ να αναφέρω ορισμένες μόνο από τις αρμοδιότητές τους: Συμμετέχουν στα κρατικά σχέδια εκτάκτου ανάγκης και την εφαρμογή σχεδίων ΚΥΣΕΑ, μια αρμοδιότητα ιδιαίτερα κρίσιμη και ειδικά στην παρούσα συγκυρία. Συμμετέχουν στην ομάδα διαχείρισης απειλής σε συμβάντα ασφαλείας, όπως απειλή βόμβας, αεροπειρατεία, κατάληψη αεροσκάφους ή αερολιμένων. Διενεργούν συστηματικούς ελέγχους και δειγματοληπτικούς ελέγχους στα πτυχία ιπτάμενων και στα αεροναυτιλιακά έγγραφα των αεροσκαφών. Εποπτεύουν τον φορέα λειτουργίας του αερολιμένα, ενώ βεβαιώνουν, φυσικά, παραβάσεις και επιβάλλουν πρόστιμα. Επίσης, παρακολουθούν την εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και φυσικά από έκνομες ενέργειες.

Επίσης, οι περιφερειακές αρχές είναι υπεύθυνες για τη διενέργεια προανακρίσεων σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος. Προστατεύουν τα δικαιώματα των επιβατών με την ισχύ να επιβάλλουν πρόστιμα στους αερομεταφορείς.

Γι' αυτό, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, είμαστε κάθετα αντίθετοι στην κατάργηση των περιφερειακών αρχών. Σας το είπαμε. Σας το ανέφερε και ο εισηγητής μας, ο κ. Γκόκας, σας το λέμε και εμείς, σας το είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Απεφάνθη το ΚΙΝΑΛ συνολικά.

Ένα άλλο βασικό ζήτημα, λοιπόν, που προκύπτει, κύριε Υπουργέ, έχει σχέση με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους κοιντικούς αερολιμένες. Η άδεια δίνεται από τον συντονιστή, μία συγκεκριμένη ημέρα και ώρα. Και τούτο αφορά την προσγείωση ή την απογείωση. Εδώ θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Πώς θα διασφαλιστεί αυτό χωρίς επιτόπια εποπτεία και έλεγχο;

Επίσης, θεωρώ ότι ανακύπτουν ζητήματα σύγχυσης αρμοδιοτήτων μεταξύ ΑΠΑ και ΥΠΑ, ζητήματα, μάλιστα, τα οποία σχετίζονται και με οικονομικούς πόρους, όπως τα έσοδα από το EUROCONTROL, όπως τα έσοδα από διάφορα τέλη, όπως για παράδειγμα το τέλος ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού, αλλά και με θέματα υγείας και ασφαλείας στην εργασία. Ιδίως, κύριε Υπουργέ, το θέμα των πόρων είναι ιδιαίτερα κρίσιμο και πρέπει να το δείτε. Διότι η ΑΠΑ θα παίρνει γύρω στο 80% των πόρων, που στην ουσία αφορούν έργο της ΥΠΑ. Αυτό σημαίνει κατάργηση του ελέγχου των αεροπορικών φορέων. Ανοίγει, δηλαδή, η Κυβέρνηση την πόρτα στους ιδιώτες.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εν κατακλείδι, ανακύπτουν ζητήματα λειτουργικότητας της νέας δομής, μια δομή με μειωμένο προσωπικό και μάλιστα, αναντίστοιχο αριθμητικά θα έλεγα προς άλλες ευρωπαϊκές αρχές. Ακόμα, αγαπητοί συνάδελφοι, και ο τρόπος στελέχωσης της νέας δομής προκαλεί ερωτηματικά.

Κύριε Υπουργέ, μιλάτε για μια ανεξάρτητη αρχή, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 11 ο Υπουργός θα επιλέγει τα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης. Είναι οξύμωρο. Δεν είναι; Τι λέτε; Δηλαδή, ελέγχω και ελεγχόμενος ο ίδιος.

Τέλος, όσον αφορά τους εργαζόμενους, ανακύπτουν σοβαρά ζητήματα αξιολόγησης και αξιοποίησης όσον επιστρέφουν στην

ΥΠΑ. Και εδώ σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ: Θα αξιολογούνται από όσους τους παρέπεμψαν πίσω στην ΥΠΑ; Είναι εύλογη απορία πολλών θα έλεγα και ιδιαίτερα προβληματισμός όλων μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πιστεύω -και είναι κοινή πεποίθηση, μάλιστα μας το είπαν και οι φορείς- ότι δεν θα ωφελήσει τη χώρα η εκποίηση του εναέριου χώρου. Αντιθέτως, θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα και ιδιαίτερα, κύριε Πολάκη, στην ασφάλεια των πτήσεων. Και αυτό για εμάς είναι ό,τι πιο σημαντικό.

Κατόπιν τούτων και όλων όσων ανέφερα και εγώ και οι αγαπητοί συνάδελφοι του Κινήματος Αλλαγής, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κωνσταντόπουλε.

Σειρά έχει ο κ. Αναστάσιος Χατζηβασιλείου της Νέας Δημοκρατίας, ο Σερραϊός. Επειδή υπάρχει πρόβλημα στη σύνδεση, θα προχωρήσουμε στον κ. Σιμόπουλο και θα επανέλθουμε αργότερα στον κ. Χατζηβασιλείου.

Ο Θεσσαλονικίος από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Σιμόπουλος έχει τον λόγο.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό το οποίο παρακολουθήσαμε στην αρχή της σημερινής συνεδρίασης μπορώ να πω ότι ήταν θέατρο του παραλόγου, μπορώ να πω ότι εκεί που μας χρωστούσαν, μας πήραν και το βόδι ή μπορώ να πω ότι αν η πραγματικότητα δεν μας ευνοεί, τότε αλίμονο στην πραγματικότητα.

Έτσι μόνο μπορώ να σχολιάσω την εισήγηση του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος ουσιαστικά καταφέρθηκε εναντίον της Κυβέρνησης, με έναν τρόπο εξαιρετικά αιχμηρό και ταυτόχρονα με έναν τρόπο, που έδειχνε ότι ήταν αλλού, δηλαδή δεν είχε καμμία σχέση με την πραγματικότητα, σαν να ήρθε από αλλού.

Και εξηγούμαι. Η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα παραπάνω από το να φέρει ένα νομοσχέδιο, το οποίο ήταν απολύτως αναγκαίο γιατί, όπως εξηγήθηκε και από τον Υπουργό, τα μικρά αεροδρόμια της Ελλάδος θα είχαν υποβαθμιστεί. Ήμασταν, λοιπόν, στο χείλος τού να υποβαθμιστούν τα ελληνικά αεροδρόμια.

Και βέβαια η Κυβέρνηση έφερε ένα νομοσχέδιο διαφορετικό, αλλά με την ίδια φιλοσοφία είχε φέρει σχέδιο νόμου και το 2016 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Όμως, όπως έκανε με πολλά άλλα θέματα, το έφερε κάτω από την πίεση πιθανώς των δανειστών, δεν πίστεψε σε αυτό και επί τρία χρόνια δεν έκανε τίποτα. Έπρεπε, λοιπόν, να εκσυγχρονιστούμε και να καλύψουμε τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γι' αυτόν τον λόγο ήταν αναγκαίο αυτό το νομοσχέδιο.

Θα περίμενα, λοιπόν, ο ΣΥΡΙΖΑ να ψηφίσει τουλάχιστον επί της αρχής και θα ήθελα να εξηγήσει πιθανώς αργότερα ο παριστάμενος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο συνάδελφος μηχανικός και πρώην Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, γιατί δεν το ψηφίζει επί της αρχής. Από εκεί και πέρα, μπορεί να μην ψηφίσει πάρα πολλά άρθρα. Είναι κάτι για το οποίο κανείς δεν θα είχε αντίρρηση. Έχουν μία φιλοσοφία, όσον αφορά το κράτος, έχουν μία φιλοσοφία, κυρίως όσον αφορά τους δημόσιους οργανισμούς και έχουν την τάση να έχουν σχολάζον προσωπικό, να μη χρησιμοποιούν τις νέες τεχνολογίες και με τον τρόπο αυτό να χρειάζονται πάρα πολλοί υπάλληλοι και μεγάλος αριθμός προσωπικού.

Πριν από την κατάθεση του νομοσχεδίου, ήρθαν και με βρήκαν οι συνδικαλιστές και από την Αθήνα και από τη Θεσσαλονίκη. Άκουσα με πραγματικό ενδιαφέρον τις αντιρρήσεις τους, τις κατέγραψα. Μίλησα με τους αρμόδιους και θέλω να τους διαβεβαιώσω -κάτι που έκανε και ο ίδιος ο Υπουργός- ότι δεν υφίσταται κανένα θέμα, όσον αφορά τη μισθολογική και βαθμολογική τους κατάσταση. Μάλιστα, πρόκειται για εξειδικευμένο προσωπικό που έχει υψηλά προσόντα και γι' αυτό τον λόγο δεν πρέπει να φοβούνται καθόλου.

Υπάρχουν βέβαια επιμέρους θέματα που τους απασχολούν και το κυριότερο -ας πούμε την αλήθεια εδώ- είναι όποιοι θα γυρίσουν στην ΥΠΑ από την ΑΠΑ μήπως δεν θα έχουν εργασία και τι θα γίνει αν έχουν εργασία αργότερα. Μα, έχει ξεκαθαρίσει ο Υπουργός ότι δεν υφίσταται κανένα εργασιακό θέμα και αυτό θέλω να το τονίσω και εγώ, γιατί και προσωπικά ενδιαφέρθηκα για το θέμα αυτό.

Κάποια άλλα θέματα, τα οποία έπεσαν στον διάλογο που είχαμε, νομίζω ότι έχουν απαντηθεί πλήρως. Παραδείγματος χάριν, δεν νομίζω ότι μπαίνει θέμα ασφάλειας, από τη στιγμή που έχουμε αυτόν τον γείτονα και είναι κάτι που πάλι το Υπουργείο, η Κυβέρνηση το έχει ξεκαθαρίσει.

Επίσης, όσον αφορά τα θέματα τα οποία είναι απόρρητα, μα προφανώς, υπάρχουν υπάλληλοι οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να χειρίζονται απόρρητα θέματα. Άρα και αν κάποιος υπάλληλος της ΑΠΑ τους ζητήσει κάτι απόρρητο, φυσικά και θα είναι εξουσιοδοτημένος. Στο σημείο αυτό θεωρώ ότι το πρόστιμο για την άρνηση να δώσουν κάτι απόρρητο είναι υπερβολικά μεγάλο. Τα 15.000 ευρώ είναι ένα νούμερο υπερβολικό.

Επίσης, όσον αφορά το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, είναι καταλυτικό το επιχείρημα ότι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι ακόμη και η Ακαδημία Αθηνών. Άρα δεν υπάρχει κάποια δεύτερη σκέψη, όταν η ΥΠΑ γίνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Γίνεται καθαρά για λόγους λειτουργικούς, επειδή θα πρέπει να έχει έναν ισολογισμό, ο οποίος θα ελέγχεται καλύτερα και αυτό δεν είναι καμμία βολή για τους εργαζόμενους μέχρι σήμερα. Νομίζω, επίσης, ότι δεν υπάρχει πρόβλημα σε ένα τόσο υψηλής εξειδίκευσης προσωπικό να συνδυαστούν οι στόχοι με κάποιες άλλες απολαβές. Νομίζω ότι το προσωπικό της ΥΠΑ έχει τις δυνατότητες να το κάνει αυτό.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, καθώς από τη στιγμή που ο κ. Σπίρτζης μίλησε για τριάντα δευτερόλεπτα –και αυτό είναι ρεκόρ–, δεν θα καταχραστώ τον χρόνο.

Θέλω να συμπληρώσω ότι, ναι, και το Υπουργείο και η Κυβέρνηση στον τομέα αυτό κινείται εξαιρετικά μεταρρυθμιστικά. Είχαμε το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια. Είχαμε ένα νομοσχέδιο το οποίο σταμάτησε τον τρόπο με τον οποίον –βέβαια, με καλή πρόθεση, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε σκοπό να μεταρρυθμιστεί– θα δίνονται οι άδειες για τα διπλώματα.

Τέλος, έρχεται η αναμόρφωση του ν.4416 που αφορά τα δημόσια έργα. Η Κυβέρνηση κινείται απόλυτα εκσυγχρονιστικά και στον τομέα αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Σιμόπουλε και για την τήρηση του χρόνου. Έτσι βοηθάμε.

Θα δώσω τώρα τον λόγο μέσω Webex, για την τροπολογία που θέλει να υποστηρίξει, στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Πλακιωτάκη και στη συνέχεια στον κ. Γιαννούλη για δέκα δευτερόλεπτα που θέλει επί προσωπικού κάτι να πει και να μας εξηγήσει και σε τι συνίσταται το προσωπικό.

Ορίστε, κύριε Πλακιωτάκη, έχετε τον λόγο και σας ευχόμαστε περαστικά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κατ' αρχάς, θέλω να εκφράσω τη χαρά μου που έχω τη δυνατότητα να συμμετέχω στη σημερινή διαδικασία. Θέλω να καλέσω όλες και όλους να είναι εξαιρετικά προσεκτικοί. Ξέρετε, είμαι από αυτούς που τηρούσα με θρησκευτική ευλάβεια τα περιοριστικά μέτρα. Όμως, ο ιός είναι παντού. Θα πρέπει να προφυλάξουμε τόσο τους εαυτούς μας όσο και τους ανθρώπους γύρω μας. Γι' αυτό καλώ όλους συναδέλφους, αλλά και όλους όσους μας βλέπουν ή μας ακούν αυτή την ώρα να είναι εξαιρετικά προσεκτικοί.

Με την τροπολογία, την οποία εισάγει, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανταποκρίνεται για μια ακόμη φορά πρωτοποριακά στις απαιτήσεις των καιρών. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι μία εξωστρεφής επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία ασκείται τόσο εντός όσο και εκτός των εθνικών μας συνόρων, εξυπηρετώντας τη μεταφορά επιβατών, αλλά και το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, με ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο.

Ωστόσο, για να μπορέσει η ναυτιλία μας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εθνικής οικονομίας, αλλά βεβαίως και ανταποκριθεί και στον υψηλό ανταγωνισμό που υπάρχει στη ναυτιλιακή αγορά, χρειάζεται να ενεργοποιηθούν όλα εκείνα τα εργαλεία, τα νομοθετικά αλλά και τα τεχνικά, τα οποία είναι αναγκαία για την ομαλή και απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της.

Η διάταξη που παρουσιάζεται σήμερα, κινείται ακριβώς σε αυτό το πλαίσιο, κινείται δηλαδή στην εξασφάλιση της εφαρμο-

γής του θεμελιώδους κανόνα της ναυτιλιακής μας πολιτικής, που δεν είναι άλλος από την ασφάλεια για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, τα οποία κινούνται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου.

Και βεβαίως, κινείται επίσης στο πλαίσιο της αδήριτης ανάγκης να μη διακοπεί ούτε για ένα λεπτό η επικοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, με άλλα λόγια, να μη διακυβευτεί η κοινωνική συνοχή της χώρας και η οικονομική σταθερότητα της νησιωτικής Ελλάδος.

Ταυτόχρονα, ο σκοπός αυτής της διάταξης είναι να αποφευχθεί με κάθε τρόπο η διαρροή πλοίων μας από το ελληνικό νηολόγιο, στην περίπτωση κατά την οποία η εθνική μας διοίκηση δεν θα μπορέσει να αντιμετωπίσει με τον δέοντα τρόπο τα έντονα προβλήματα της αδυναμίας διενέργειας επιθεωρήσεων των πλοίων με την κλασική έννοια που όλοι γνωρίζουμε, δηλαδή τη φυσική παρουσία του επιθεωρητή.

Η διάταξη εισάγει, λοιπόν, τη διαδικασία της διενέργειας των τεχνικών, των εξ αποστάσεως επιθεωρήσεων των πλοίων όχι με δικές μας –προφανώς– αυτοσχέδιες εμπνεύσεις, αλλά μετά από εξειδικευμένες οδηγίες που έχουν συνταχθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και έχουν αρχίσει πλέον και ακολουθούνται από μεγάλες και ανταγωνιστικές σημαίες παγκοσμίως.

Κυρίες και κύριοι, έχω επανειλημμένα τονίσει στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία το μέγεθος και τη σημασία της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τον τρόπο με τον οποίο στηρίζει την εθνική προσπάθεια για ευημερία κοινωνική και οικονομική. Δεν χρειάζεται, βέβαια –πιστεύω– να επισημάνω και πάλι το γεγονός ότι κάθε μας κίνηση στον ναυτιλιακό χώρο έχει ως προτεραιότητα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των θαλασσών και βεβαίως, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Ο ναυτιλιακός χώρος εκσυγχρονίζεται και νέα τεχνολογικά μέσα έρχονται για να δώσουν ασφαλείς λύσεις στα μεγάλα υπαρκτά προβλήματα. Θεωρώ, λοιπόν, ότι όλοι μας έχουμε αντιληφθεί ότι εάν η Ελλάδα υστερήσει στον διαρκώς εξελισσόμενο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, θα υποθηκεύσουμε το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας και μαζί με αυτή το μέλλον της πατρίδας μας.

Χρέος μας, λοιπόν, είναι –και αυτό υπηρετούμε πάλι σήμερα– να κρατήσουμε ψηλά την ελληνική σημαία, χωρίς καμμία απολύτως έκπτωση στην ποιότητά της. Είμαι βέβαιος ότι η τροπολογία αυτή θα τύχει της συνολικής σας αποδοχής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Πλακιωτάκη. Και πάλι περαστικά σας! Αναφέρεστε στην τροπολογία με γενικό αριθμό 583 με ειδικό 13, εντάξει.

Ο κ. Γιαννούλης είναι συνδεδεμένος;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πάντα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε τον λόγο για ένα δευτερόλεπτο επί προσωπικού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θέλετε να γελάσω τώρα ή να κλάψω στο ένα δευτερόλεπτο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ό,τι θέλετε να κάνετε, δικαίωμά σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τότε, κύριε Πρόεδρε, λοιπόν, για να μην έχουμε άλλες διενέξεις, θα σας παρακαλούσα να διαβάσετε λίγο προσεκτικότερα τον Κανονισμό. Για ένα λεπτό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, τίποτα, θα απαντήσετε, δεν θέλω να με παρακαλέσετε καθόλου. Τα έχω διαβάσει αυτά που γράψατε, γιατί νομίζετε ότι είσατε ακόμη στην τηλεόραση. Απαντήστε στον κ. Γκίκα και δεν θέλω να πείτε τίποτα για εμένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ωραία.

Ο Κανονισμός προβλέπει ένα λεπτό, όχι ένα δευτερόλεπτο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν θα μου πείτε για τον Κανονισμό, θα απαντήσετε. Θα απαντήσετε; Το προσωπικό θέλω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Να το μάθετε. Βεβαίως, θα απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ωραία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αφήστε τις επιδείξεις αυταρχισμού τώρα, δεν περνάνε αυτά.

Είπε ο κ. Γκίκας -στον οποίο δώσατε τον λόγο ως μη οφείλατε, γιατί δεν είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος- ότι ψεύδομαι για την προκήρυξη του Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής, σε σχέση με την προκήρυξη.

Διαβάζω -για να μην τρώω τον πολύτιμο χρόνο σας- από την προκήρυξη: «Για το σύνολο των θέσεων προβλέπεται η διεξαγωγή συνέντευξης των υποψηφίων μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται έλεγχος των αιτήσεων και των δικαιολογητικών και ακολουθεί συνέντευξη».

Πάμε τώρα στον επιμερισμό: Εκπαίδευση 20%, κοινωνικά κριτήρια 30%, γενική εργασιακή εμπειρία 20% και συνέντευξη υποψηφίου 30%, το σωστό, που είναι απόλυτη εγγύηση ότι όλα τα προηγούμενα μπορούν να ανατραπούν και να προκριθεί μόνο η πολιτική, η συγγενική, ή η πελατειακή σχέση του υποψηφίου».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. Μία φράση! Για τριάντα δευτερόλεπτα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Γκίκα!

Συνεχίστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Επειδή με αποκάλεσε ψεύτη, θα σας πω και ένα ακόμα ψέμα, κατά τον κ. Γκίκα. Να μας απαντήσουν και πόσοι εργαζόμενοι της «AEGEAN» απολύθηκαν το τελευταίο διάστημα και εμείς τους δίνουμε και τα 120 εκατομμύρια ευρώ. Ευχαριστώ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Γκίκα, σας παρακαλώ, δεν είναι έτσι η διαδικασία. Μετά θα θελήσει να απαντήσει ο κ. Γιαννούλης. Σας παρακαλώ!

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Για τριάντα δευτερόλεπτα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ούτε δευτερόλεπτο! Και δεν είστε και Κοινοβουλευτικός. Έτσι έγινε και η παρεξήγηση προηγούμενα.

Η κ. Πέρκα έχει τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να ευχηθώ και εγώ περαστικά στον κ. Πλακιωτάκη. Τον βλέπω, όμως, μια χαρά, οπότε εντάξει.

Ολοκληρώνεται σήμερα η διαδικασία για την ψήφιση, βεβαίως, αυτού του νομοσχεδίου που αφορά στη σύσταση της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Βεβαίως σημειώνω -γιατί το λέει πολλές φορές ο κύριος Υπουργός- ότι συμφωνούμε στον διαχωρισμό. Συνειδητοποιώ, όμως, ότι δυστυχώς δεν υπάρχει καμμία περίπτωση να συμφωνήσουμε, αλλά αυτό που έχει σημασία είναι ότι στην πραγματικότητα δεν έχουμε λάβει απάντηση σε κανένα από τα ερωτήματά μας.

Εγώ τουλάχιστον προσωπικά -και όλοι οι συνάδελφοι- έχω κάνει σε τρεις συγκεκριμένες ομιλίες κρίσιμα ερωτήματα. Τίποτα ως απάντηση, μόνο ψέματα και λυπάμαι πάρα πολύ για αυτό. Στον λίγο χρόνο που έχω θα μπω στον πειρασμό να απαντήσω σε κάποια από αυτά.

Η μεγαλύτερη διαφορά του νομοσχεδίου που φέρνεται στη Βουλή σε σχέση με τον ν.4427/2016 είναι η κατάργηση των αεροπορικών αρχών. Είναι ξεκάθαρο για μας ότι οι αρχές, ιδιαίτερα στα περιφερειακά αεροδρόμια, διασφαλίζουν την ασφάλεια των πτήσεων και τα δικαιώματα των επιβατών. Έχουν αναλυθεί αυτά.

Ειδικότερα, όμως, σήμερα με την ιδιωτικοποιημένη μορφή πολλών και κομβικών αεροδρομίων, με την κορύφωση της τουρκικής προκλητικότητας απαιτείται αυξημένος ο κρατικός έλεγχος και η φυσική παρουσία της αρχής στα αεροδρόμια.

Κύριε Υπουργέ, περιορίσατε τις αρμοδιότητες των αερολιμενικών σε έξι, αναφέρατε έξι αρμοδιότητες. Είναι πάνω από εξήντα. Τελικά, βγάλατε και το πόρισμα ότι οι τελευταίοι δεν χρειάζονται επί τόπου, γιατί όλα γίνονται ηλεκτρονικά.

Δεν έχω χρόνο να απαντήσω για να αναρρώσω μία-μία. Θα πω, όμως, το εξής: Είπατε πως αρμοδιότητα για τα ατυχήματα δεν έχει ο αερολιμενικός, αλλά η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Γίνεται να μην το γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι η συγκεκριμένη επιτροπή αναλαμβάνει δράση σε περίπτωση μεγάλου αεροπορικού ατυχήματος -major accident- με απώλεια ανθρώπινης ζωής ή καταστροφή περιουσιακών στοιχείων; Για τα υπόλοιπα ατυχήματα, που είναι και τα πιο συχνά ευτυχώς, όπως εργατικά, ατυχήματα κατά τη μεταφορά επιβατών και τα λοιπά η

αεροπορική αρχή είναι η μόνη υπεύθυνη.

Όσον αφορά το επιχείρημα, βέβαια, ότι στην επιτροπή που είχε συσταθεί για τη σύσταση της ΑΠΑ συμμετείχε άτομο από την EASA -το λέτε, το επαναφέρετε- σας λέω ότι αυτό το άτομο, το οποίο τυχαίνει να είναι και το ίδιο, είχε πει «ναι» σε μια αρχή τετρακοσίων ογδόντα επτά ατόμων, με παρουσία στα περιφερειακά αεροδρόμια και λέει, επίσης, «ναι» σε μια αθηνοκεντρική αρχή εκατόν εβδομήντα δύο ατόμων. Γιατί; Γιατί προφανώς η αρμοδιότητά του είναι να καταστήσει σαφές ότι πρέπει να εξασφαλιστεί ασφάλεια. Το πώς θα γίνει αυτό δεν αφορά την EASA, η οποία δεν γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά κάθε χώρας. Μετά την εφαρμογή του νόμου θα προβεί σε ελέγχους η EASA, για να δει αν τελικά αυτό το ευέλικτο σχήμα πραγματικά εξασφαλίζει την ασφάλεια.

Τελικά, λοιπόν, ενώ οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης δέχονται την παρουσία της αρχής -έγινε συμβατική, τους υποχρέωσαν, αναφέρεται στις συμβάσεις τους- έρχεστε εσείς με το νομοσχέδιο και αφήνετε τη «FRAPORT» να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις προς όφελος των ελληνικών συμφερόντων.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα του προσωπικού, βέβαια και τον αδικαιολόγητα μειωμένο αριθμό -έχουν αναλυθεί, σας είπα, αυτά- μας ρωτήσατε αν για τον μαγικό αυτό αριθμό, για τους τετρακόσιους ογδόντα επτά, εμείς κάναμε μελέτη. Φυσικά και κάναμε μελέτη, κύριε Υπουργέ. Είχε προηγηθεί πολλή δουλειά από τους υπηρεσιακούς της ΥΠΑ, κάτι που οφείλατε να το γνωρίζετε και αυτό.

Εσείς, όμως, είχατε προτεραιότητα να ακυρώσετε για άλλη μια φορά ό,τι είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ -αυτό είναι πια καθεστώς- για να βολέψετε είκοσι πέντε «ημέτερους», άσχετους με το αντικείμενο να δημιουργήσετε και την επιτελική «ΑΠΑ των αρίστων», ρίχνοντας το ποσοστό των ΠΕ, αυτών που έχουν πτυχίο, από 90% στο 68%.

Μήπως, όμως, τελικά η ανεδαφική πρόταση έγινε γιατί ακριβώς δεν θέλετε να δώσετε λεφτά για την εποπτεία της αεροναυτιλίας; Πώς αλλιώς να εξηγήσουμε ότι από το ήδη πενιχρό αεροναυτικό τέλος των 30 ευρώ -όταν ο μέσος όρος είναι 45 ευρώ- με το νομοσχέδιο εισηγήσατε μόνο 1 ευρώ, δηλαδή το 3% του τέλους για την εποπτεία της αεροναυτιλίας;

Τι κι αν το αντίστοιχο ποσοστό για την Κύπρο των δύο αεροδρομίων είναι 28,5% και της Εσθονίας των τεσσάρων αεροδρομίων 22%; Ας μη συνεχίσω, όμως.

Το παν για τη Νέα Δημοκρατία είναι η εξυπηρέτηση των ιδιωτικών συμφερόντων, να μείνει ευχαριστημένη η «AEGEAN» με τα 30 ευρώ, αν και δεν φαίνεται να διαμαρτύρεται όταν καταβάλλει στην Ιταλία 78 ευρώ και ας πάει περίπατο η ασφάλεια.

Σε σχέση τώρα και με την «AEGEAN», δεν μπορώ να μην αναφερθώ στην κρατική ενίσχυση. Σας είχα κάνει πολλές επίκαιρες ερωτήσεις, αλλά δεν απαντήθηκαν επαρκώς, όπως βεβαίως όλες οι ερωτήσεις. Όμως, θέλω να καταλάβετε το εξής: Βεβαίως οι μεταφορές πρέπει να βοηθηθούν, όπως βεβαίως και οι αερομεταφορές. Όμως, αυτό πρέπει να γίνει με εγγυήσεις για το ελληνικό δημόσιο. Δεν γίνεται την ώρα που προβλέπεται επιστρεπτέα προκαταβολή για όλες τις επιχειρήσεις στη χώρα, να κάνετε δώρο ζεστό χρήμα στην «AEGEAN».

Σας είπα και προχθές ότι για τη μέχρι τώρα βοήθεια που έχει λάβει η «AEGEAN», το μόνο που έκανε ήταν να απολύσει κόσμο από τα αεροδρόμια. Άρα έλαβε μέχρι τώρα τα λεφτά από τα vouchers, έδωσε κόσμο, ενώ θα έπρεπε να διατηρήσει τις θέσεις εργασίας, φτιάχνετε έναν νόμο για να μην ελέγχεται με ένα εκτελεστικό συμβούλιο ελεγχόμενο από εσάς και θέλετε, συν τοις άλλοις, να της δώσετε και 120 εκατομμύρια ευρώ.

Το κράτος με το ποσό των 120 εκατομμυρίων ευρώ αντί για μετοχές, εξασφαλίζει δικαιώματα προαίρεσης για την απόκτηση μετοχών της «AEGEAN» εντός της προσεχούς πενταετίας σε τιμή χαμηλότερη από αυτή στην οποία διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο την ημερομηνία μετατροπής των warrants.

Σε περίπτωση που φαλιρίσει η «AEGEAN», ποια είναι η εξασφάλιση του ελληνικού δημοσίου; Απαντήστε τουλάχιστον σε αυτό. Διότι μας είπατε ότι θα έχουμε, θα αγοράσουμε κ.λπ.. Τι θα γίνει, λοιπόν, αν φαλιρίσει;

Γιατί δεν γίνεται, λοιπόν, τώρα η εξαγορά με την τρέχουσα

τιμή της μετοχής, δηλαδή με περίπου 4 ευρώ ανά μετοχή; Βάσει αυτής της τιμής και όχι χαμηλότερης, το δημόσιο με τα 120 εκατομμύρια ευρώ θα μπορούσε να κατέχει το 40% των μετοχών. Όμως, εκεί κρύβεται η αλήθεια. Με δεδομένο ότι ο μεγαλύτερος μέτοχος της «AEGEAN» είναι ο κ. Βασιλάκης και με τη συμμετοχή του να ανέρχεται στο 36,68%, μια τέτοια εξέλιξη θα καθιστούσε απόλυτο κυρίαρχο το δημόσιο.

Και έρχομαι και σε κάτι ακόμα, κύριε Υπουργέ, στο οποίο σας προκαλώ, επίσης, να απαντήσετε. Μιλάτε για την «TAP» της Πορτογαλίας. Ωστόσο, δεν ξέρετε ότι 50% μέτοχος στην «TAP» είναι το δημόσιο, το κράτος της Πορτογαλίας και ότι μάλιστα η κυβέρνηση σχεδιάζει να αυξήσει το μερίδιό της στο 72,5%; Ο δε επιχειρηματίας, ο Ουμπέρτο Πεντρόσα, κατέχει μόλις το 22,5% και το 5% ανήκει σε υπαλλήλους της «TAP». Τι συγκρίνετε, λοιπόν;

Βέβαια, στο ίδιο μήκος κύματος κινείστε και με τη «FRAPORT». Έχει λάβει αναστολή 22,9 εκατομμύρια για το έτος 2019, την ίδια στιγμή που τον Απρίλιο του 2020 τα στελέχη του έλαβαν μπόνους λόγω των υπερκερδών. Και ρωτώ το εξής: Προβλέπεται η αναστολή για το 2019, ενώ δεν υπήρχε κορωνοϊός; Όχι.

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

Επιπλέον, έχουν λάβει για το 2020 επίσης αναστολή, ενώ το 2020 δεν έχει τελειώσει και δεν υπάρχει λογιστικός έλεγχος για να δούμε πόση ζημιά έχει υποστεί, παρ' όλο που αυτό, ούτως ή άλλως, δεν έχει σημασία -και εδώ σας έχω κάνει ερώτηση- γιατί η αναστολή είναι παρὰ τη σύμβαση. Δεν υπάρχει τέτοιο πράγμα στη σύμβαση παραχώρησης. Τις τηρούμε τις συμβάσεις; Σύμφωνα, λοιπόν, με τα άρθρα της σύμβασης, δεν δικαιούται. Βέβαια, απ' ό,τι μαθαίνουμε, θέλει και αυτή βεβαίως -αλίμονο!- ζεστό χρήμα.

Το εκτελεστικό συμβούλιο στα μέτρα σας, ενώ δεν φέρνεται στη Βουλή τη γνωμοδότηση της επιτροπής. Γιατί δεν τη φέρνεται, κύριε Υπουργέ; Η επιλογή των μελών έχει ολοκληρωθεί ήδη από τον Ιούνιο του 2019. Γιατί προσπαθείτε με τελείως αντισυνταγματικό τρόπο να σταματήσετε μια διαδικασία που βρίσκεται στο στάδιο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Και το προφανές είναι ... (δεν ακούστηκε) ... «ημετέρους» και να έχετε τον απόλυτο έλεγχο του συμβουλίου. Με βάση αυτό το νομοσχέδιο, τα μέλη που θα επιλέγονται θα είναι από τον ίδιο τον Υπουργό και όχι από ανοιχτή διαγωνιστική διαδικασία.

Και όσον αφορά στο άρθρο 43 επί διαιτησίας, μια χαρά και αυτό. Πρωτοθύνονται συγκεκριμένα χαρακτηριστικά οικονομικές ενισχύσεις υπέρ ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών και εταιρειών διαχείρισης αερολμμένων, με την επίκληση ότι αυτό έγινε κατόπιν απόφασης της ανεξάρτητης αρχής, την οποία εσείς έχετε διορίσει. Εν πάση περιπτώσει, ζητώ ξανά να μας πείτε τι περιλαμβάνει η αμοιβαία επωφελής λύση μεταξύ «FRAPORT» και Πρωθυπουργού.

Η ευέλικτη μορφή τώρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Να σας πω κάτι, κύριε Υπουργέ; Βρήκα ότι ως Τομεάρχης Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας είχατε αναγνωρίσει ως πολύ θετικό όταν ψηφίζονταν ο νόμος ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ κατάφερε να μην μπούμε σε μια διαδικασία εκποίησης του εναέριου χώρου. Εμείς το παρεξηγήσαμε και νομίζαμε ότι το λέγατε θετικά. Προφανώς παρεξηγήσαμε τα λόγια σας. Μάλλον εννοούσατε να το αφήσουμε να το εκποιήσετε εσείς.

Και βεβαίως, οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών πάνε «στον αέρα». Ποιος θα εκδίδει οικοδομικές άδειες; Ποιος θα κάνει τις πιστοποιήσεις; Υπάρχει ένα κενό. Όμως, αυτή είναι μια τακτική για να υπάρχουν καθυστερήσεις και να δικαιούνται αποζημιώσεις όσοι δικαιούνται, σύμφωνα με κάποιες συμβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Υπουργέ -και τελιώνω με

αυτό, κύριε Πρόεδρε- είναι ένα νομοσχέδιο γεμάτο αντισυνταγματικότητες και πλήθος επιτροπών και υποεπιτροπών. Υποβαθμίζεται ουσιαστικά στο σύνολό του ξεκάθαρα η ΑΠΑ και οι μόνοι που τοποθετήθηκαν θετικά για την αποψίλωση και την υποβάθμιση είναι τελικά οι ελεγχόμενοι, ο ΣΕΤΕ, η «AEGEAN», και μην ξεχνάμε και τη «FRAPORT». Το μόνο που είπε η «FRAPORT» ήταν ότι ζήτησε μείωση προστίμων. Γι' αυτόν τον λόγο έχετε απέναντί σας όχι μόνο τον ΣΥΡΙΖΑ, όχι μόνο όλα τα συλλογικά όργανα, αλλά και το σύνολο των κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Πέρκα.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Αναστάσιος Χατζηβασιλείου από τη Νέα Δημοκρατία.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αναφερθώ στα όσα ακούστηκαν λίγο νωρίτερα στην Αίθουσα. Ακούστηκαν πολλά περί αυταρχισμού της Κυβέρνησης. Μάλιστα, κάποιος συνάδελφος από το ΜέΡΑ25 μίλησε για τη δημοκρατία σε γύψο, όπως είχε γίνει και παλαιότερα, υπονοώντας προφανώς μια απαράδεκτη σύγκριση. Καλό θα ήταν να είμαστε όλοι πολύ προσεκτικοί, όταν αναφερόμαστε σε τέτοιου είδους ζητήματα. Τα ρητορικά παιχνίδια με τη δημοκρατία δεν είναι χρήσιμα και το λιγότερο είναι επικίνδυνα και θλιβερά.

Σήμερα, λοιπόν, έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο που ρυθμίζει τα σημαντικά ζητήματα της αεροπορίας στη χώρα μας. Επιτέλους, λοιπόν, συστήνεται ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε πλήρη εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου. Πρόκειται για μια αρχή αυτοτελή που δεν θα υπόκειται στον έλεγχο της οποιασδήποτε κυβέρνησης, παρὰ μόνον στον έλεγχο της Βουλής.

Άκουσα, λοιπόν, τις προηγούμενες ημέρες από συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ ότι το παρόν νομοσχέδιο δημιουργεί κενά που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων και τα δικαιώματα των επιβατών. Όμως, αυτός ακριβώς είναι ο στόχος του σημερινού νομοσχεδίου: η μεγαλύτερη ασφάλεια στις πτήσεις μας και η καλύτερη προστασία του επιβατικού κοινού.

Σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ορθώς προχωρά στον τελικό διαχωρισμό της αρμοδιότητας ρύθμισης και εποπτείας των μεταφορών από τη δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης των αεροδρομίων.

Σε μία χώρα, λοιπόν, όπου ο τουρισμός είναι η βαριά βιομηχανία της, είναι αναγκαίο τα αεροδρόμια και οι υπηρεσίες τους να είναι υψηλού επιπέδου. Κερδιζόμενος από την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των υποδομών δεν είναι μόνο ο απλός ταξιδιώτης, αλλά ο ελληνικός τουρισμός και κυρίως η εθνική οικονομία στο σύνολό της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σωστά σήμερα διαχωρίζεται η ΑΠΑ από την ΥΠΑ. Σε μια ευρωπαϊκή δημοκρατική χώρα ο ελεγχόμενος δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα και ελεγκτής. Έτσι, λοιπόν, σήμερα νομοθετούμε αυτό που η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ άφησε ελλιπές το 2016. Μάλιστα, η κωλυσιεργία και οι καθυστερήσεις εκείνης της εποχής δημιούργησαν δύο μεγάλα προβλήματα. Πρώτον, τη διατήρηση του πρωτοφανούς για τα ευρωπαϊκά δεδομένα της ταύτισης επόπτη και εποπτευόμενου, κάτι που είναι ανήκουστο και, δεύτερον, τον σοβαρό κίνδυνο για επιβολή κυρώσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και φυσικά τον υποβιβασμό της χώρας μας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, τον EASA.

Έτσι, λοιπόν, η σημερινή Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών απευθύνθηκε στην EASA και την αρμόδια γενική διεύθυνση της Κομισιόν, εξήγησε την κατάσταση που επικρατεί στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας και σε απόλυτη σύμπτωση μαζί τους φέρνει στη Βουλή σήμερα ένα νομοσχέδιο το οποίο μας υπενθυμίζει ότι ζούμε σε μία ευρωπαϊκή χώρα, ένα νομοσχέδιο που δεν έχει σχέση με τριτοκοσμικές πρακτικές που προσπάθησε να εφαρμόσει ο ΣΥΡΙΖΑ πριν από τέσσερα χρόνια. Μάλιστα, ακούστηκαν διαμαρτυρίες σχετικά με τις θέσεις προσωπικού της ΑΠΑ.

Σε αντίθεση, λοιπόν, με τον ΣΥΡΙΖΑ που προσπαθούσε να τα-

κτοποιήσει «ημέτερους» και είχε προβλέψει τετρακόσιες ογδόντα επτά θέσεις υπαλλήλων σε μια υδροκέφαλη αρχή, όπως πολύ σωστά είπε και ο κύριος Υπουργός, οι εκατόν εβδομήντα δύο θέσεις που προβλέπονται σήμερα καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες και βασίζονται σε αναλογιστική μελέτη. Στην όλη διαδικασία, μάλιστα, συμμετείχε και η ΥΠΑ, αλλά και η αρμόδια ευρωπαϊκή υπηρεσία, η EASA.

Έτσι λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δημιουργείται σήμερα το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για να διευκολυνθεί η χάραξη μιας μακρόπνοης εθνικής στρατηγικής στις αερομεταφορές στην πατρίδα μας. Εναρμονιζόμαστε πλήρως με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και δημιουργούμε επιτέλους έναν σύγχρονο φορέα, έναν αξιόπιστο συνομιλητή των αντίστοιχων ευρωπαϊκών υπηρεσιών. Οι επιβάτες θα γνωρίζουν πλέον ξεκάθαρα ότι η νέα αυτή αρχή θα προστατεύει τα δικαιώματά τους με τρόπο διαφανή και άμεσο. Παράλληλα, θωρακίζεται και η ΥΠΑ ως πάροχος υπηρεσιών και αποκτά μια ξεκάθαρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Μάλιστα βλέπω ότι ενισχύεται η λειτουργία της, καθώς επανέρχεται σε εκείνη τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, κίνηση που προβλεπόταν από τον προηγούμενο νόμο, αλλά είχε μείνει στα χαρτιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κλείσω με το ζήτημα κρατικής ενίσχυσης της «ΑΕΓΕΑΝ». Ακουστήκαν από την Αντιπολίτευση φωνές ότι δεν είναι σαφές ο τρόπος προστασίας των συμφερόντων του δημοσίου σε αυτή τη διαδικασία. Βεβαίως ο ΣΥΡΙΖΑ μετά την αρχική του αντίρρηση, τώρα λέει «να» στη στήριξη υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Ας πάρουμε, λοιπόν, τα πράγματα με τη σειρά. Υπό κανονικές συνθήκες η «ΑΕΓΕΑΝ» αποδίδει ετησίως στο ελληνικό δημόσιο 400 εκατομμύρια ευρώ και το συνολικό αποτύπώματά της στην εθνική οικονομία φτάνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Πέρυσι, λοιπόν, μετέφερε δεκαπέντε εκατομμύρια επιβάτες και απ' ό,τι βλέπω τα 12 εκατομμύρια από αυτούς ήταν ξένοι τουρίστες.

Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι πρέπει να μείνει όρθια; Συμφωνούμε ότι πρέπει να μείνει όρθια όχι μόνο για να σωθούν οι θέσεις εργασίας των υπαλλήλων της, αλλά για να επιβιώσει η εθνική τουριστική μας βιομηχανία; Μέχρι σήμερα είναι η μοναδική μεγάλη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη που δεν έχει πάρει άμσηση κρατική στήριξη, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά.

Έτσι, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, η Κυβέρνηση δεν κάνει δωρεές σε ιδιώτες. Η Κυβέρνηση στηρίζει μια μεγάλη ελληνική επιχείρηση που αυξάνει ο ΑΕΠ της χώρας, θέτει σαφείς όρους για την παροχή κρατικής στήριξης, στο πλαίσιο βέβαια των έκτακτων συνθηκών που δημιούργησε η πανδημία και μάλιστα θέτει όρους αυστηρούς σε σχέση με μοντέλα ενίσχυσης που είδαμε ότι εφαρμόστηκαν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες φέτος. Βασική προϋπόθεση είναι η συμμετοχή των ιδιωτών μετόχων της εταιρείας σε όποιο πακέτο συμφωνηθεί και το δημόσιο θα κατέχει το δικαίωμα εξαγοράς μετοχών της εταιρείας όποτε το κρίνει σκόπιμο ή αναγκαίο. Και αν μάλιστα αυτό συμβεί, το κράτος θα μπορεί να αγοράσει τις μετοχές αυτές σε τιμή χαμηλότερη από την τρέχουσα εκείνης της στιγμής. Επομένως, λοιπόν, έχουμε διπλή δικλίδα ασφαλείας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Σε κάθε περίπτωση ο ισχυρός τουρισμός χρειάζεται ισχυρούς αερομεταφορείς και αυτό είναι δεδομένο.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σημερινό νομοσχέδιο μπαίνει επιτέλους τάξη στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και ανοίγει ο δρόμος για ποιοτικότερες και ασφαλέστερες υπηρεσίες στους πολίτες. Γι' αυτό, λοιπόν, υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Χατζηβασιλείου, και για την τήρηση του χρόνου και πάω γρήγορα γρήγορα στον κ. Κατρίνη από το Κίνημα Αλλαγής.

Κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο. Από τη θέση σας παρακαλώ και με τη μάσκα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ουσιαστικά τροποποιεί τον ν.4427/2016, έναν νόμο με τον οποίο επιχειρήθηκε ο διαχωρισμός της κανονιστικής ρυθμιστικής αρχής και η δημιουργία μιας νέας ανεξάρτητης αρχής, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Τελικά το μόνο που έγινε είναι ότι θεσπίστηκαν δύο προεδρικά διατάγματα και στην πράξη όλα σχεδόν έμειναν στάσιμα. Η μόνη κινητικότητα ήταν ο διορισμός προέδρου της αρχής μόλις το τελευταίο εξάμηνο.

Θα περιμέναμε μετά την εμπειρία του ανεφάρμοστου προηγούμενου νόμου ότι η σημερινή Κυβέρνηση θα έφερνε έναν ολοκληρωμένο νόμο με ξεκάθαρο πλαίσιο για τις δομές, τη λειτουργία, αλλά και τις αρμοδιότητες του νέου φορέα. Αντιθέτως έχουμε εκ νέου σύσταση με ασάφειες και αμφιβολίες για την αποτελεσματική λειτουργία, αλλά και τη βιωσιμότητα των δύο παράλληλων δομών, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Περιμένουμε απάντηση στο ερώτημα που αφορά τη μετατροπή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Σχετίζεται με κάποια ανάγκη που αφορά τον ρόλο, την αποστολή ή το έργο της; Πρόκειται για ανατροπή που επιφέρει προβλήματα στη λειτουργία της ΥΠΑ και στην αυτοτέλειά της και θα πρέπει νομίζω να αιτιολογηθεί επαρκώς.

Προκειμένου να αποφευχθούν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων, είναι αναγκαίο να οριστεί με σαφήνεια το πλαίσιο της ανεξάρτητης λειτουργίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας με όλα τα απαραίτητα εχέγγυα για τη συνέχιση και της ασφαλούς λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Επώθηκε και από τον εισηγητή μας, τον Χρήστο Γκόκα, ότι ως προς τη λειτουργία μάς προβληματίζει ο ορισμός του διοικητή από τον Υπουργό, γιατί, αλήθεια, ποια εχέγγυα ανεξαρτησίας και αξιοπιστίας παρέχει;

Σχετικά με τους πόρους και τις αμοιβές των εργαζομένων, θεωρούμε ότι δεν κατοχυρώνονται επαρκώς. Προβλέπεται μάλιστα να συνδράμει ο κρατικός προϋπολογισμός στο τέλος του χρόνου, ωστόσο οι εργαζόμενοι χρειάζονται ένα περιβάλλον οικονομικής ασφάλειας για να μπορούν να αποδώσουν, να συνεργαστούν και να εγγυηθούν τελικά τη δημόσια ασφάλεια, γιατί αυτό είναι και το ζητούμενο, που νομίζω, όμως, ότι με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου δεν διασφαλίζεται επαρκώς.

Σημαντικό, επίσης, είναι το ζήτημα της στελέχωσης. Το είπαμε και στην επιτροπή, το είπε και ο Χρήστος Γκόκας, το επαναλαμβάνουμε. Μειώνονται οι οργανικές θέσεις από τετρακόσιες ογδόντα επτά σε εκατόν εβδομήντα δύο, αριθμός πλήρως αναντίστοιχος με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ενδεικτικά θα πω ότι στην Ιταλία για δέκα αεροδρόμια η αντίστοιχη αρχή έχει εξακόσια σαράντα επτά άτομα προσωπικό.

Επίσης, με το νομοσχέδιο που συζητάμε καταργούνται οι κρατικές περιφερειακές αρχές, με άγνωστο το μέλλον των εργαζομένων στα δεκατέσσερα παραχωρημένα αεροδρόμια, ειδικά σε αυτή την πολύ δύσκολη οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά συγκυρία για τη χώρα και τους εργαζόμενους. Πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για σύσταση περιφερειακών οργανικών μονάδων αερολιμένων στα μη παραχωρηθέντα αεροδρόμια και περιφερειακών οργανικών μονάδων αερολιμενικών δραστηριοτήτων στα παραχωρηθέντα αεροδρόμια. Με αυτή την πρόβλεψη, εάν και εφόσον την υιοθετήσει η Κυβέρνηση, παραμένει η μονάδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στα παραχωρηθέντα αεροδρόμια στην οποία μπορούν να παραχωρηθούν ή και να ανατεθούν αρμοδιότητες κρατικών, επιτόπιων και άμεσων ελέγχων.

Τίθενται πολλά ερωτήματα σχετικά με τους ελέγχους που έως τώρα διενεργούσαν οι εν λόγω αρχές. Τι θα γίνει στο μέλλον, με δεδομένο ότι δεν μπορούν όλες οι ελεγκτικές αρμοδιότητες να ανατεθούν σε ιδιώτες; Ποιος θα ασκεί άραγε την ελεγκτική αρμοδιότητα στο εξής για ευαίσθητα και σοβαρά ζητήματα, όπως η βεβαίωση ωρών πτήσης, ο έλεγχος πτυχίων και καταλληλότητας υποψηφίων εργαζομένων, η διενέργεια αλκοολομέτρησης σε υπάλληλο προσωπικό, αλλά και στο προσωπικό που εργάζεται στα αεροδρόμια, τα όρια ταχύτητας και ιδίως σε μία κρίσιμη συγκυρία με την εξ ανατολών διαρκή απειλή ποιος θα έχει την ευθύνη για την κράτηση αεροσκάφους ή την απαγόρευση

απογείωσης αεροσκάφους σε συνθήκες κινδύνου ή τη συνεργασία με την Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών; Την εθνική ασφάλεια, αλλά και την ασφάλεια των πτήσεων, μόνο ένα προσωπικό εκπαιδευμένο υψηλών προσόντων, που θα αξιοποιείται στο έπακρο, μπορεί να την εγγυηθεί.

Η θεσμοθέτηση που επιχειρείται θα οδηγήσει εκ νέου σε δυσλειτουργίες, εφόσον ο νόμος εφαρμοστεί και δεν έχει την τύχη του προηγούμενου, που και αυτός είχε καλές προθέσεις αλλά ουδέποτε υλοποιήθηκε. Δεν φαίνεται όμως να διασφαλίζεται ούτε η λειτουργικότητα των υπηρεσιών, αλλά κυρίως ούτε η ασφάλεια σε όλα τα επίπεδα και ούτε βεβαίως το δημόσιο, αλλά και το εθνικό συμφέρον. Με δυο λόγια πρόκειται για μια συνταγή για να αναπαράχθουν με νέο θεσμικό πλαίσιο παλιές παθογένειες και να προκύψουν νέα προβλήματα. Είναι όμως άραγε αυτό το ζητούμενο;

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε με το ζήτημα που αφορά τη στήριξη της «AEGEAN». Ζήτημα αυτοτελές μεν, που συνδέεται όμως με όλα όσα προανέφερα, καθώς εκ των πραγμάτων κατέχει η εταιρεία αυτή τη θέση εθνικού αερομεταφορέα. Μια επιχείρηση με σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας στον κρίσιμο τομέα των αερομεταφορών που έχει πληγεί ιδιαίτερα σε αυτή την κρίση, δεν μπορούμε να την αφήσουμε στην τύχη της ούτε όμως η στήριξη μπορεί να παρασχεθεί άνευ όρων. Το ίδιο ισχύει βεβαίως -και θέλω να το τονίσω αυτό, κύριε Πρόεδρε- και για όλες τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων οι οποίες σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες -είχα ρωτήσει και τον αρμόδιο Υπουργό όταν κάναμε μια ερώτηση με τον Ανδρέα Λοβέρδο και τον Βασίλη Κεγκέρογλου- ενώ αιτήθηκαν να λάβουν δάνειο από το Ταμείο Εγγυοδοσίας και το Ταμείο Επιχειρηματικότητας II και ενώ πληρούσαν τις προϋποθέσεις -μιλώ για τις «ELLINAIR» και «SKY EXPRESS»- δεν πήραν δάνειο. Και αυτό θα πρέπει να το δει η Κυβέρνηση, αν όντως πιστεύει στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, ο οποίος προβλέπει ισότιμη πρόσβαση στη χρηματοδότηση όλων των εταιρειών που καλύπτουν τις ίδιες ανάγκες, αλλά και αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα, οι οποίες όμως τελικά αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο. Η «AEGEAN», αλλά και οι υπόλοιπες εταιρείες πρέπει να συνεχίσουν το έργο τους, να καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών ιδιαίτερα σε μια χώρα με μεγάλη νησιωτικότητα και να διατηρήσουν βεβαίως τις θέσεις εργασίας, κάτι που για μας είναι αδιαπραγμάτευτο.

Ως Κίνημα Αλλαγής θέτουμε δύο προϋποθέσεις για την εν λόγω στήριξη ή και ανάλογη στήριξη που μπορεί να δοθεί στο μέλλον: Αφ' ενός συμμετοχή των ιδιοκτητών μετόχων με δικά τους κεφάλαια στο πρόγραμμα, αφ' ετέρου διασφάλιση συμφερόντων του δημοσίου και των θέσεων εργασίας.

Επιπλέον, προτείνουμε η συμφωνία να προβλέπει και την απόκτηση μετοχών της επιχείρησης από το δημόσιο.

Ένα τέτοιο πλαίσιο μπορεί να εγγυηθεί και τη βιωσιμότητα και το δημόσιο αγαθό της μεταφοράς και τις θέσεις εργασίας. Και αυτό χρειαζόμαστε στη συγκεκριμένα αυτή, ευαισθησία, αποτελεσματικότητα και βιωσιμότητα, γιατί όλα αυτά είναι αλληλένδετα. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κατρίνη.

Τώρα θα δώσω τον λόγο στον Θεσσαλονικιό κ. Δημήτρη Καιρίδη από την Νέα Δημοκρατία και μετά στον κ. Λοβέρδο, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κινήματος Αλλαγής.

Ορίστε, κύριε Καιρίδη, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Βουλευτής Αθηνών, ωστόσο, αν μου επιτρέπετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συγγνώμη. Έχετε δικίο. Εγώ ως Θεσσαλονικιό σας ξέρω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ: Ε, βέβαια, η καταγωγή πάντοτε μένει.

Κοιτάξτε, άκουσα με πολλή προσοχή τη συζήτηση στις συνεδριάσεις που είχαμε στην αρμόδια Επιτροπή και σήμερα εδώ στην Ολομέλεια και, πραγματικά, δυσκολεύομαι να παρακολουθήσω καμιά φορά -πολύ συχνά θα έλεγα- τον ειρμό σκέψης των εκπροσώπων της Αντιπολίτευσης. Και αναφέρομαι στην προαλήσασα, την καλή εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ από τη Φλώρινα, η

οποία αναρωτήθηκε τι θα γίνει με τα warrants αν η «AEGEAN» χρεοκοπήσει στο μέλλον. Ταυτόχρονα μας ρώτησε γιατί δεν παίρνουμε τώρα μετοχές. Ήθελα να την ρωτήσω τι θα γίνουν αυτές οι μετοχές αν χρεοκοπήσει αύριο, στο μέλλον η «AEGEAN», αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε αυτού του τύπου τον άμεσο διάλογο.

Ακριβώς εναντίον μιας τέτοιας πιθανότητας να πέσει η τιμή της μετοχής έρχεται η Κυβέρνηση και κάνει αυτού του τύπου τη ρύθμιση με τα warrants. Προφανώς είναι κάτι το οποίο δεν μπορούν να αντιληφθούν στην Αντιπολίτευση ή δεν θέλουν να το αντιληφθούν.

Εν πάση περιπτώσει, πάμε τώρα στο κύριο, στο νομοσχέδιο όπου συζητούμε την υπό ίδρυση Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο είναι απλό και τεχνικό και βασίζεται στο αντίστοιχο που ψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016, όπως έχουμε πει κατ' επανάληψη, αλλά βεβαίως ουδέποτε εφάρμοσε. Κατ' ελάχιστον, όπως τονίστηκε και πριν, θα περίμενε κανείς από την Αξιοματική Αντιπολίτευση να το υπερψηφίσει επί της αρχής. Δεν το κάνει και έτσι η συζήτησή μας εδώ διευρύνεται και με ευθύνη της Αντιπολίτευσης αφορά τα μείζονα, επιτρέψτε μου να πω, της πολιτικής μας ζωής.

Πρώτον αφορά την πολιτική υποκρισία κάποιων πολιτικών δυνάμεων, που άλλα έλεγαν πριν το 2015, άλλα ψήφισαν το 2016 και άλλα έρχονται να υποστηρίξουν σήμερα, νομίζοντας ότι απευθύνονται σε λωτοφάγους.

Η υποκρισία, ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι το χειρότερο, αλλά η -και θα είμαι πολύ προσεκτικός στις εκφράσεις μου- γλοιώδης, αναξιοπρεπής και υποτιμητική για τη χώρα μας στάση των ίδιων πολιτικών δυνάμεων που ψήφισαν έναν νόμο υπό πίεση -υπό την πίεση της τρόικας- το 2016, κλείνοντας ταυτόχρονα -κατά τα λεγόμενα του ίδιου του τότε Υπουργού, νυν εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ- το μάτι στους συνδικαλιστές ότι δεν θα τον εφαρμόσουν, όπως και δεν τον εφάρμοσαν. Αυτή είναι η πολιτική πρακτική του ΣΥΡΙΖΑ: Ψηφίζω ό,τι μου δώσουν, για να πάρω τη δόση και στη συνέχεια κοροϊδεύω, επιβεβαιώνοντας τη χειρότερη εικόνα για το πολιτικό μας σύστημα τόσο στο εσωτερικό όσο και στις Βρυξέλλες.

Υπάρχει και κάτι επιπλέον που το παρόν νομοσχέδιο φέρνει στο προσκήνιο και μας καλεί να αναλογιστούμε. Μπορεί το ελλειμτικό πολιτικό σύστημα από μόνο του να προχωρήσει στις απαραίτητες τομές που θα δώσουν αναπτυξιακή προοπτική στην πατρίδα μας ή λειτουργεί μόνο υπό την πίεση των Ευρωπαίων;

Μας είπε ο κύριος Υπουργός -και σωστά- ότι η αρμόδια ευρωπαϊκή αρχή μάς απείλησε ότι αν δεν διαχωρίσουμε τον πάροχο από τον ελεγκτή των παρεχόμενων αεροναυτικών υπηρεσιών, θα υποβαθμίσει τα αεροδρόμιά μας, με ό,τι αυτό σημαίνει για την τουριστική μας βιομηχανία. Αυτό μας αναγκάζει να δράσουμε. Είναι, όμως, κάτι που έπρεπε να θέλουμε και να κάνουμε από μόνοι μας. Είναι αυτόνοτο ότι ο πάροχος δεν μπορεί να είναι και ελεγκτής του εαυτού του χωρίς κίνδυνο για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ασφάλειας των πτήσεων, για την οποία τόσο πολύ κόπτονται οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ.

Τώρα, γιατί κάποιοι αντιδρούν; Εδώ τα πράγματα είναι απλά και φανερά. Είναι το επίδομα, προφανώς, του EUROCONTROL. Έτσι δεν είναι; Άλλωστε, είναι γνωστό ότι οι αερομεταφορές στην πατρίδα μας λόγω της φύσης τους -δηλαδή έχουμε ακριβά μηχανήματα, τα αεροπλάνα, με μεγάλο κόστος λειτουργίας, που μπορούν να σταματούν και να ακινητοποιούνται από την απεργία ελάχιστων τεχνικών- περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον τομέα της οικονομίας επλήγησαν βάναισα από τις ευρύτερες παθογένειες της Μεταπολίτευσης, τον ακραίο, εγωιστικό, αντικοινωνικό συνδικαλισμό των «ρετιρέ» και τον κομματισμό.

Κλασικό παράδειγμα υπήρξε η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», η χειρότερη, ίσως, πλευρά της Μεταπολίτευσης, η οποία είχε καταστεί μια μηχανή παραγωγής ελλειμμάτων, απεργιών και αναξιπιστίας που έβαλαν ευθέως εναντίον του τουρισμού και της οικονομίας μας.

Κάποιοι στην Αντιπολίτευση επιμένουν ακόμα και σήμερα να υπερασπίζονται το άγος της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Η προσπάθεια θα ήταν κωμική αν δεν μας ξαναθύμιζε ποιες ήταν οι δυνάμεις που πάλεψαν -και από την αντιπολίτευση- με νύχια και με δόντια για

τη χρεοκοπία όχι μόνο της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», αλλά συνολικά του ελληνικού κράτους και τα κατάφεραν.

Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης στις ελληνικές αερομεταφορές -μην το ξεχνάμε!- μέχρι το 2008, 2009, ήταν ότι ενώ η γειτονική Τουρκία μεταμόρφωνε την Κωνσταντινούπολη σε διεθνή κόμβο και την «TURKISH» σε παγκόσμιο ηγέτη στις αερομεταφορές, η Ελλάδα βυθιζόταν στην απαξίωση και τα χρέη. Μέχρι που και πάλι όχι οι ανάγκες της πραγματικότητας, αλλά η Ευρωπαϊκή Ένωση, μας υποχρέωσε σε αλλαγή πορείας, γιατί έκρινε παράνομες τις διαρκείς κρατικές ενισχύσεις στην «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ».

Από την τραγωδία της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», που στοίχισε δισεκατομμύρια στον ελληνικό λαό και πέρα από το υλικό είχε και άυλο κόστος, έμμεσο κόστος στην αξιοπιστία του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, γεννήθηκε μια επιτυχία, αυτή της «AEGEAN» και των άλλων ελληνικών ιδιωτικών και ανταγωνιστικών εταιρειών που σήμερα κυριαρχούν και οι οποίες προσφέρουν όχι μόνο στην οικονομία, αλλά και στο δημόσιο ταμείο.

Κι εδώ έγκειται το επόμενο οξύμωρο της Αντιπολίτευσης. Ενώ με χαρά ήθελαν στο παρελθόν να πετάξουν τα δισεκατομμύρια του ελληνικού λαού στην «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», δεν θέλουν τη στήριξη του σημερινού εθνικού μας αερομεταφορέα, παρ' όλο που σε αυτή συμμετέχει με ίδια κεφάλαια η ίδια η «AEGEAN», σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στην Ευρώπη -όπως εξήγησε ο Υπουργός- και ενώ η κρατική στήριξη την οποία δίνουμε, είναι υπολλαπλάσια του τι συμβαίνει αλλού. Θα άγγιζε το ένα δισεκατομμύριο αν κάναμε αναλογικά ό,τι κάνει η Γερμανία με τη «LUFTHANSA», η Πορτογαλία με την «TAP» και οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Και το δημόσιο μπορεί ακόμα και να κερδίζει χρήματα, μετατρέποντας την ενίσχυση σε μετοχές στο μέλλον αν το κρίνει πρόσφορο και συμφέρον.

Με λίγα λόγια, το παρόν νομοσχέδιο αποκαλύπτει για άλλη μια φορά, κύριε Πρόεδρε, την υποκρισία και το θράσος κάποιων στην Αντιπολίτευση.

Είμαστε έτοιμοι να εφαρμόσουμε ό,τι ψηφίζουμε; Μπορούμε να λειτουργήσουμε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος χωρίς εξωτερική πίεση; Τώρα που έχουμε μια ευρύτερη πρόταση μεταρρυθμίσεων της επιτροπής Πισσαρίδη, θα αρχίσουμε το γνωστό πετροπόλεμο για να μην αλλάξει κανένα κακώς κείμενο ή θα συζητήσουμε ουσιαστικά και με προτάσεις;

Τέλος, αποκαλύπτεται και η αδυναμία μας να συζητήσουμε ουσιαστικά επί πραγματικών και όχι εικονικών δεδομένων και φαντασμάτων. Γιατί εκατόν εβδομήντα και όχι τετρακόσιοι εβδομήντα υπάλληλοι και γιατί όχι επτακόσιοι εβδομήντα ή χίλιοι επτακόσιοι εβδομήντα θα έλεγε κανείς, ένα δημόσιο υδροκέφαλο που να βολεύει αντί να εξυπηρετεί; Στην εποχή που όλα γίνονται ηλεκτρονικά, εμείς επιμένουμε προσχηματικά στο διά ζώσης που καταλήγει στο μη ζώσης, όπως όλοι γνωρίζουν ότι συμβαίνει σήμερα στα μικρά επαρχιακά αεροδρόμια, για να μην κοροϊδευόμαστε.

Ακούστηκαν πολλά για τα περιφερειακά αεροδρόμια, για τα οποία όλοι στην Αντιπολίτευση κόπτονται, ενώ πολέμησαν τη μεγαλύτερη ξένη επένδυση στην πατρίδα μας, αυτή της «FRAPORT», που αφορά τη ραγδαία, ριζική, ανεπανάληπτη αναβάθμισή τους. Καί ποιος έχει πάει αεροπορικώς στην πατρίδα μου, κύριε Πρόεδρε, όπως είπατε, τη Θεσσαλονίκη, το ξέρει και το βλέπει.

Εν ολίγοις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και τελειώνω- δεν μπορώ παρά να συγχαρώ τον Υπουργό για το θάρρος, την αποφασιστικότητα, αλλά και την επιμονή του μετά από τέσσερις συνεδριάσεις -πραγματικά «ώβειος υπομονή»- μετά από αυτά που άκουσε και ακούσαμε όλοι στην αρμόδια επιτροπή. Οι αντιδράσεις δείχνουν ότι είναι στον σωστό δρόμο, στον απολύτως σωστό δρόμο και επιβεβαιώνουν την παράδοση ριζοσπαστικού μεταρρυθμισμού, για την οποία έγινε γνωστός ο διάσημος θεός του.

Εύγε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, και συνεχίστε έτσι. Εμείς, η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας του Κυριάκου Μητσοτάκη, είμαστε εδώ για να σας στηρίξουμε υπέρ των συμφερόντων του ελληνικού λαού και όχι των ολίγων. Προχωρήστε και υπερψηφίζουμε και αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Καϊρίδη. Θεσσαλονικιός που εκλέγεται στην Αθήνα.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Ανδρέα Λοβέρδο, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κινήματος Αλλαγής.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ασκώντας τα καθήκοντά μου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, θα επιμείνω σε ένα θέμα που συζητήσαμε το πρωί με πρωτοβουλία του κ. Σπίρτζη και του κ. Βούτση μετά.

Γιατί ακούγοντας τι λέγεται στην Αίθουσα αυτή και παρατηρώντας τις πολιτικές και συνδικαλιστικές δραστηριότητες εκτός Αιθούσης πραγματικά αμφιταλαντεύομαι να αντιληφθώ με βεβαιότητα και να τοποθετηθώ για ποιο θέμα συζητάμε. Δεν θέλω να κάνω λάθη αξιοποιώντας το Βήμα αυτό, να χάνω τη σοβαρότητα που παλεύω να έχω. Αλλά δημιουργούνται μέσα από τις συζητήσεις στο Κοινοβούλιο ενίοτε, ευτυχώς όχι πάντα, αμφιβολίες για το ποιο θέμα συζητάμε και ποια είναι η νομική του βάση και η θεμελίωση των αιτημάτων μας υπέρ ή κατά μιας κυβερνητικής ενέργειας. Ήμουν εδώ στην Αίθουσα αυτή όταν κυρώθηκε η πράξη νομοθετικού περιεχομένου της 20^{ης} Μαρτίου 2020 την οποία ανέφερε ο κ. Αθανασίου, Προεδρεύων το πρωί. Ήμουν εδώ. Τον άκουσα. Είπε ότι είχα δίκιο σε ό,τι αφορά στις συγκεντρώσεις σήμερα. Δεν ισχύει η απόφαση του Αρχηγού της Αστυνομίας περί περιορισμών, που ήταν τετραήμερης διάρκειας, αλλά ισχύει η γενική ρύθμιση της πράξης νομοθετικού περιεχομένου βάσει της οποίας η Αστυνομία πράττει αυτά που πράττει.

Είπα το πρωί ότι δεν είμαι πρόχειρος. Δεν έχω μπροστά μου τη νομοθεσία. Την αναζήτησα και τη βρήκα. Πανεύκολα πράγματα πια αυτά. Πρώτα απ' όλα, επιβεβαιώνω ότι η πράξη του Αρχηγού της Αστυνομίας με την οποία απαγορεύτηκαν την περίοδο της επετείου του Πολυτεχνείου οι συγκεντρώσεις ήταν τετραήμερης διάρκειας. Έτσι είναι. Ανέτρεξα, παρακολουθώντας την τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας, στον ίδιο τον νόμο και την τοποθέτηση του Προεδρεύοντος της Βουλής, στην πράξη νομοθετικού περιεχομένου που πράγματι κυρώθηκε το καλοκαίρι με νομοθετική ρύθμιση στο πλαίσιο του Συντάγματος για την ανάγκη κύρωσης με νόμο των πράξεων νομοθετικού περιεχομένου. Ήμουν εδώ Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Μάλιστα. Στο άρθρο 68, παράγραφος 2 και άρθρο 3, δεν προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις περί απαγορεύσεων αλλά προβλέπεται στο πλαίσιο του περιορισμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων εν όψει της αντιμετώπισης της πανδημίας να εκδίδονται πράξεις απαγόρευσης από τον Αρχηγό της Αστυνομίας.

Το ερώτημα που προκύπτει και το οποίο η Κυβέρνηση οφείλει να απαντά, είναι αν σήμερα ισχύει κάποια άλλη γενικής ισχύος κοινή υπουργική απόφαση ή απόφαση του Αρχηγού της Αστυνομίας η οποία να επιβάλλει απαγορεύσεις συγκεντρώσεων άνω των εννιά ατόμων. Δεν την έχουμε πρόχειρη, για να ξέρουμε. Κατά τούτο προσέξτε. Οι συγκεντρώσεις πάνω από αυτό το όριο είναι παράνομες. Αλλιώς, είναι έγκυρες.

Εγώ σήμερα το πρωί είδα δύο συγκεντρώσεις που είχαν πάνω από εννιά άτομα. Τι γίνεται; Αν δεν υπάρχει ρύθμιση κακώς γίνεται συζήτηση στη Βουλή και κακώς επικαλούνται συνάδελφοι της Πλειοψηφίας ότι υπάρχουν ρυθμίσεις που επιβάλλουν μέτρα και όριο ατόμων στη συγκέντρωση. Δεν λέω ότι κοροϊδεύουν, αλλά λέω ότι γλιστρούν σε ένα λάθος. Ή υπάρχει τέτοια ρύθμιση και έχουν δίκιο οι συνάδελφοι, αλλά δεν εφαρμόζεται. Όποια πλευρά και αν προσεγγίσεις, τη γελοιότητα προσεγγίζεις. Προσεγγίζοντας την γελοιότητα αναρωτιέσαι «βάσει μιας γελοιότητας γίνονται οι συλλήψεις; Βάσει μιας γελοιότητας προκαλούνται στη Βουλή αυτές οι συγκρούσεις;». Τις κοίταω με κατανόηση, όταν πρόκειται για συγκρούσεις της Νέας Δημοκρατίας με τον ΣΥΡΙΖΑ. Επειδή έχω ζήσει τις περιόδους της ακμής της Ελλάδας σε αυτή την Αίθουσα, βλέπω και μια αίσθηση φθηνίας στην ανταλλαγή μομφών και επιχειρημάτων. Έχω μια αίσθηση φθηνίας.

Δεν είμαστε, αγαπητοί συνάδελφοι, στον Μάρτιο ή τον Απρίλιο του 2020 με το καλοκαίρι εν όψει. Μπαίνουμε στο χειμώνα. Μπήκαμε. Επί τρεις και πλέον μήνες θα ζήσουμε με αυτή την κατάσταση με αυτή την πανδημία προσπαθώντας να βρούμε χαράμαδες διεόδου. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό το παιχνίδι γιατί το κρίνω -και το επαναλαμβάνω- ένα παιχνίδι γελοιότητας. Πρέπει να ξέ-

ρουμε τι ισχύει και εφόσον ισχύει να εφαρμόζεται. Εάν, δε, δεν ισχύει κάτι σχετικό, αλλά υπάρχουν απλώς δυνατότητες να υπάρξουν ρυθμίσεις, όπως αυτή της τετραήμερου, να ξέρει καθένας και καθεμία στην Αίθουσα αυτή, αλλά και οι συνδικαλιστικοί φορείς τι ακριβώς έχουν ως περιθώριο δράσης και τι δεν έχουν. Οι δημοκρατίες είναι δημοκρατίες, επειδή βασίζονται στο κράτος δικαίου. Όταν δεν υπάρχει κράτος δικαίου, δεν υπάρχουν δημοκρατίες, παρά μόνο κατ' επιφάνεια.

Συγχωρήστε μου, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτή την τοποθέτηση, αλλά επειδή το πρωί έγιναν ένας και δύο γύροι συζητήσεων εδώ και επειδή εκτιμώ ότι θα επαναληφθούν αυτά, καλό θα είναι να είμαστε πάρα πολύ συγκεκριμένοι όταν μιλάμε. Πάνω απ' όλα, να είναι συγκεκριμένες οι ισχύουσες ρυθμίσεις για τους χώρους σε αυτή τη δύσκολη φάση που περνάει η χώρα και οι ίδιοι οι άνθρωποι. Έχουν απήματα και διεκδικήσεις. Κι αυτά δεν μπορούν να πετάνονται στο καλάθι των αχρήστων.

Σε ό,τι αφορά το σχέδιο νόμου, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, όταν ακούω από πλευράς των εκάστοτε αντιπολιτευόμενων να απευθύνεται εναντίον των Κυβερνήσεων μία κριτική βασισμένη στο «δεν έχετε γενικότερο σχέδιο, κύριοι των κυβερνήσεων, αποσπασματικές ρυθμίσεις φέρνετε και κατά το αυτοακούμε την άλφα, τη βήτα ή τη γάμα κριτική, αμέσως κάνω δύο συλλογισμούς. Σκέφτομαι τον Βουλευτή που αρθρώνει αυτόν τον λόγο και λέω «αν ήσουν εσύ Υπουργός, φαντάζομαι ότι θα είχες πραγματικά καθολικές και ολιστικές ρυθμίσεις να φέρεις στο Κοινοβούλιο. Δεν είσαι, όμως, και δυστυχώς για την Ελλάδα δεν έρχονται οι ρυθμίσεις αυτές». Σκωπτικό σχόλιο το πρώτο.

Το δεύτερο που επίσης αυτομάτως αναρωτιέμαι είναι αν παίζει ο συνάδελφος, γιατί δεν έχει κάτι άλλο να πει, ή αν έχει δίκιο. Έχω αποφύγει, στα χρόνια που αντιπολιτεύομαι τις κυβερνήσεις, αυτού του είδους την κριτική περί έλλειψης σχεδιασμού. Σας πληροφορώ, κύριε Καραμανλή, ότι θα χρησιμοποιήσω προσπαθώντας να αιτιολογήσω αυτού του είδους την κριτική μου παρ' ότι δεν αισθάνομαι επαίων για τα θέματα του Υπουργείου σας. Ποτέ δεν τα χειρίστηκα ως Υπουργός ή ως στέλεχος της Αντιπολίτευσης. Τι θα ήθελα να ξέρω ως Βουλευτής της Αντιπολίτευσης; Θα ήθελα να ξέρω αν ο Υπουργός φέρνει ένα ζήτημα ρυθμίσεων σήμερα που αφορούν την Πολιτική Αεροπορία, ειδικά θέματά της, ενώ έχει ένα γενικότερο πλαίσιο κίνησης, έχει μία στρατηγική ή αν αποσπασματικά εισηγείται κάτι στην Εθνική Αντιπολιτεία. Θα ήθελα να είμαι γνώστης του πώς σκέφτεται ο Υπουργός αυτός για τις υποδομές. Έχω μια εικόνα. Όχι ακριβή αλλά έχω μια εικόνα. Θα ήθελα να ξέρω αυτός ο Υπουργός τι σκέφτεται για τις συγκοινωνίες.

Εδώ έχω μια απορία την οποία σας καταθέτω. Μαθαίνω ότι η μίσθωση από την πλευρά των κρατικών συγκοινωνιακών δομών ενός λεωφορείου μάς κοστίζει 1,43 ευρώ ανά χιλιόμετρο, για ΚΤΕΛ. Ταυτοχρόνως, ενημερώνομαι ότι ένα όχημα του ΟΑΣΑ στην Αθήνα μας κοστίζει 2,9 ευρώ ανά χιλιόμετρο και ένα όχημα του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη μας κοστίζει 4 ευρώ ανά χιλιόμετρο. Ως Έλληνας πολίτης αγανακτώ, αν οι αριθμοί είναι σωστοί. Αν δεν είναι, επιφυλάσσομαι. Αλλά αν είναι σωστοί ή αν είναι κοντά στην πραγματικότητα, αγανακτώ. Για τις συγκοινωνίες μια κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ανέχεται αυτή την κατάσταση; Τι κατάσταση είναι αυτή;

Δεύτερον, είμαι πολίτης της πόλεως των Αθηνών. Γνωρίζω πολύ καλά την πόλη της Θεσσαλονίκης και πάρα πολλές πόλεις της Ελλάδας, όπως την Πάτρα, και όλες τις μεγάλες πόλεις σχεδόν της χώρας μου τις ξέρω καλά. Η κίνηση των ατόμων με αναπηρία είναι εύκολη; Όχι, είναι πανδύσκολη. Ορισμένες φορές, κύριε Υπουργέ, είναι εφιαλτική. Είδαμε κάποιες πολιτικές και επ' αυτού του θέματος; Δεν είδαμε.

Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, που είναι ένα κρίσιμο θέμα και μέσα στην κρίση, κύριοι Υπουργοί, είναι ένα από τα βασικότερα. Η τροφοδοσία των αγρών σε τρόφιμα εξαρτάται από τις μεταφορές. Το πρόβλημα με τις επιταγές, με τις πληρωμές των μεταφορικών εταιρειών το έχετε στο μυαλό σας, στις πολιτικές σας; Οι άνθρωποι οι επιχειρηματίες, οι οποίοι τροφοδοτούν τη χώρα με κάθε προϊόν, πληρώνονται με επιταγές, στις οποίες ορθώς αναστέλλεται η ημερομηνία της αποπληρωμής τους. Όμως, αυτός που κάνει την τροφοδοσία της αγοράς δεν πληρώ-

νεται, ενώ πληρώνει από καύσιμα μέχρι στιδήποτε άλλο θέλετε.

Εάν ήξερα πώς σκέφτεστε για όλα αυτά, εάν ήξερα ποιο είναι το μεταρρυθμιστικό θεσμικό σας σχέδιο για ένα τόσο κρίσιμο για τη χώρα Υπουργείο, θα προσπαθούσα να καταλάβω και τις αδυναμίες, που ο κ. Γκόκας κατέγραψε με τις ομιλίες του, που είναι πολύ προσεκτικές και σοβαρές, να τις συγχωρήσω, να σκεφτώ ότι και εμείς λίγο ή πολύ και ο κ. Σπίρτζης κινηθήκαμε σε ένα πλαίσιο όχι και μακρινό, που να δικαιολογεί τελειώς ριζικές αντιπαραθέσεις μεταξύ μας και συγκρούσεις. Δεν βλέπω, όμως, το πρώτο, δηλαδή δεν βλέπω πραγματικά πώς αγκαλιάζετε το σύνολο της αρμοδιότητας Υπουργός και Υφυπουργός και συνεπώς μένω στην επιμέρους κριτική, γιατί της βρίσκα ορισμένα σοβαρά στοιχεία.

Ναι, λέμε εμείς, στις ανεξάρτητες αρχές. Δεν είμαστε οι πρώτοι στην Ελλάδα γιατί οι πρώτες αρχές θεσπίστηκαν το 1989, αλλά είμαστε αυτοί που συνταγματοποίησαν τις ανεξάρτητες αρχές το 2000 - 2001. Ήμουν ειδικός αγορητής σε εκείνη την αναθεώρηση του Συντάγματος με τον Βαγγέλη Βενιζέλο εισηγητή του κόμματός μας και από τότε οι ανεξάρτητες αρχές έχουν μία συνταγματική ρύθμιση οι πέντε, οι μεγάλες, οι σοβαρότερες εξ αυτών. Μετά εξαπλώθηκε το φαινόμενο, κατέλαβε πάρα πολλούς πόρους και αυτή η εξαπλώσή του εν μέρει είναι σωστή με οιοιδήποτε ανεξάρτητες αρχές όχι με απολύτως ανεξάρτητες αρχές, αλλά είναι και μία απόδειξη χρεοκοπίας της κεντρικής κυβέρνησης. Δηλαδή, δεν μπορώ να ασκήσω μία αρμοδιότητα και τη μεταφέρω, δεν έχω τα εχέγγυα αντικειμενικότητας και μεταφέρω την αρμοδιότητα. Αλλά οι πέντε βασικές και οι υπόλοιπες οιοιδήποτε ανεξάρτητες αρχές πρέπει να είναι ανεξάρτητες.

Και στέκομαι, με συγχωρείτε πάρα πολύ, στον τρόπο διορισμού της διοίκησης. Επιτροπή, τέσσερα άτομα διορίζετε εσείς, τη γνώμη της Βουλής να είναι σύμφωνη. Φαίνεται όχι και τόσο ανεξάρτητη. Συνεπώς ακόμα και οι οιοιδήποτε ανεξάρτητες αρχές, οι σχεδόν ανεξάρτητες αρχές πρέπει και αυτές να απολαμβάνουν ένα εχέγγυο αντικειμενικότητας και ανεξαρτησίας. Άμα τις διορίζει, εμμέσως έστω, ο Υπουργός τι ανεξάρτητες είναι; Μη μου πείτε ότι αυτή η κριτική δεν έχει νόμιμη νομοποιητική βάση. Έχει, και κυρίως έχει λογική βάση. Πώς αντιμετωπίζετε αυτού του είδους την κριτική;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε -μισό λεπτό ακόμα- με την τοποθέτηση του κόμματός μας σε ό,τι αφορά τη στήριξη της «AEGEAN». Τα είπε ο κ. Γκόκας, ο κ. Κωνσταντόπουλος, ο κ. Κατρίνης. Δεν θέλω να τα επαναλάβω. Λέμε «ναι». Αλλά όταν θα φέρετε το σχέδιο νόμου, αν θα έρθει σχέδιο νόμου σχετικό ή αν θα εκδώσετε πράξη -δεν ξέρω αν έχετε αρμοδιότητα- εμείς θα ζητήσουμε να υπάρχουν μετοχές που θα πάρει το ελληνικό δημόσιο προνομιοσύχες όμως.

Εμείς δεν λέμε να ιδιωτικοποιηθεί η «AEGEAN», δεν έχουμε τέτοιου είδους προσέγγιση. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά τι ακριβώς συμβαίνει στον χώρο των αερομεταφορών. Δεν θα είχαμε τέτοιου είδους προσέγγιση ποτέ. Αλλά οι προνομιοσύχες μετοχές είναι μετοχές που εξασφαλίζουν το δημόσιο να πάρει τα χρήματά του πίσω. Μπορεί να μη συμμετέχουν στη λήψη αποφάσεων μέσω ψήφου, αλλά εξασφαλίζεται το δημόσιο, ώστε να πάρει πίσω τα χρήματά του.

Θέλουμε επ' αυτού μία πάρα πολύ συγκεκριμένη τοποθέτηση αφού τοποθετούμεθα επί της αρχής για ένα τόσο σοβαρό θέμα. Στεκόμαστε θετικά. Τα είπε ο κ. Γκόκας, δεν θέλω να τα επαναλάβω. Αλλά ζητάμε και εξασφαλίσεις για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κύριε Λοβέρδο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για δύο λεπτά. Φαντάζομαι παρέμβαση θέλετε να κάνετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

Εκτιμώ ιδιαίτερα τα σχόλια που άκουσα από τον κ. Λοβέρδο,

και για να κάνουμε έναν ανοικτό διάλογο ζήτησα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε. Εγώ ήθελα να τοποθετηθώ μόνο στο τέλος και στο τέλος θα τοποθετηθώ. Απλά θα κάνω δυο-τρεις μικρές παρεμβάσεις, όταν κρίνω ότι αυτό έχει νόημα και ουσία.

Μιλήσατε για έλλειμμα σχεδιασμού και αναρωτηθήκατε αν υπάρχει έλλειμμα σχεδιασμού ή όχι. Αναφερθήκατε σε δύο συγκεκριμένα θέματα και μας είπατε ότι διαβάζετε, και τα στοιχεία που έχετε είναι σωστά, ότι στην Αθήνα το χιλιόμετρο στοιχίζει στο ελληνικό δημόσιο σχεδόν 3 ευρώ, για την ακρίβεια 2,9, και στη Θεσσαλονίκη είναι 3,9 με 4 ευρώ. Στην Αθήνα, λοιπόν, το κόστος με τα ΚΤΕΛ είναι 1,41 και στη Θεσσαλονίκη 1,43. Και αναρωτηθήκατε εάν αυτό δεν μας προκαλεί, αν θέλετε, μία έκπληξη.

Μα, αγαπητέ κύριε Λοβέρδο, γι' αυτό το κάνουμε. Διότι αυτή τη στιγμή, στην κατάσταση που βρίσκεται ο στόλος των λεωφορείων, όταν επί δέκα χρόνια δεν έχει αγοραστεί ένα λεωφορείο, όταν επί δέκα χρόνια δεν έχει γίνει μία πρόσληψη, κάνουμε κάτι το οποίο είναι πρωτοφανές για το ελληνικό δημόσιο: Μεταφέρουμε συγκοινωνιακό έργο σε ιδιώτη πάροχο, σεβόμενοι όμως, τον δημόσιο χαρακτήρα των συγκοινωνιών.

Και κάνουμε και κάτι άλλο: Κάνουμε εκμίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων -leasing- μέχρι δεκαετία όταν ο μέσος όρος ηλικίας είναι πάνω από δεκαεπτά μέχρι να προβούμε στην αγορά των νέων λεωφορείων, που είναι γύρω στα χίλια τρακόσια λεωφορεία, και, όπως γνωρίζετε, αυτές οι διαδικασίες είναι διεθνώς διαγνωσμός και παίρνουν πολύ χρόνο.

Επομένως αυτό το πράγμα κάνουμε ακριβώς, διότι θεωρούμε ένα πρώτο βήμα και το κάνουμε σε απόλυτη συνεργασία, αν θέλετε, και με τους συνδικαλιστικούς φορείς. Διότι καταλαβαίνουμε όλοι ότι η κατάσταση σήμερα είναι αυτή που είναι.

Αναφερθήκατε στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία. Θα συμφωνήσω απολύτως μαζί σας. Δεν είμαστε καθόλου ικανοποιημένοι από την κατάσταση που έχει ειδικά το παλιότερο τροχαίο υλικό του ΟΥΥ, το οποίο σε πάρα πολλές περιπτώσεις δεν εξυπηρετεί τους ανθρώπους με αναπηρία. Σας πληροφορώ ότι τα λεωφορεία που παίρνουμε και στο ΚΤΕΛ και στο leasing είναι όλα προσβάσιμα για τους ανθρώπους με αναπηρία. Θα μου πείτε: Φτάνει; Θα σας πω «όχι».

Γίνεται λοιπόν, μία σημαντική προσπάθεια βήμα προς βήμα εκσυγχρονισμού των αστικών συγκοινωνιών, οι οποίες για πολλούς λόγους είχαν πολλά προβλήματα την τελευταία δεκαετία.

Όσον αφορά τις ανεξάρτητες αρχές -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- είστε πολύ πιο ειδικός από εμένα και γνωρίζετε καλύτερα από εμένα ότι οι ανεξάρτητες αρχές είναι ένα θεσμικό αντίβαρο στην εκτελεστική εξουσία. Μας είπατε για ποιον λόγο, λοιπόν, το συμβούλιο προτείνεται από τον Υπουργό.

Κατ' αρχάς, να σας ενημερώσω ότι ο πρόεδρος της αρχής έγινε με διαδικασίες διαφανέστερες από μια πενταμελής επιτροπή στην οποία συμμετείχαν και ευρωπαϊκοί θεσμοί, και ο ΕΑΣΑ και η DG MOVE.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Διορίζετε εσείς...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, αλλά έγινε με μια διαδικασία, ενώ παλαιότερα η επιλογή γινόταν με βάση τον παλιό νόμο κατευθειάν από τον Υπουργό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πότε παλαιότερα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Σπίρτζη, εγώ δεν σας διακόπτω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σπίρτζη, έχει δίκιο. Αφήστε τον.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Σπίρτζη, τώρα το θράσος έχει και όρια. Εσείς κάνατε έναν νόμο τον οποίο ποτέ δεν εφαρμόσατε. Το κάνατε στα χαρτιά, για να κοροϊδέψετε την τρόικα, να πάρετε τη δόση και να κλείσετε το μάτι στους συνδικαλιστές. Ξέρουμε τι κάνατε. Το ξέρουν πλέον και οι πέτρες σε αυτή την Αίθουσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν έχει...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα μάρμαρα, κύριε Παππά. Έχετε απόλυτο δίκιο.

Εμείς λοιπόν, αυτό που λέμε είναι ότι το εκτελεστικό συμβούλιο προτείνεται από τον Υπουργό και μετά περνάει από την Επι-

τροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Αυτό το κάνουμε σε αυτή την φάση και για λόγους ταχύτητας.

Καταλαβαίνω τον προβληματισμό σας. Είναι κάτι το οποίο μπορούμε να δούμε, αλλά θεωρώ ότι από τη στιγμή που έχουμε την έγκριση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας από τη Βουλή, αυτό δημιουργεί, αν θέλετε, μία ασφαλιστική δικλίδα, διότι έρχεται αυτό το συμβούλιο και πλέον εγκρίνεται από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας.

Αυτά τα λίγα ήθελα να πω, για να απαντήσω στα ερωτήματά σας και ελπίζω να σας κάλυψα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Πάντως, δεν ξέρω πώς είναι τώρα η κατάσταση των λεωφορείων στη Θεσσαλονίκη, αλλά όσο ζούσα εκεί και καθημερινά είχα μετακίνηση, για τα ΑΜΕΑ οι οδηγοί των ΟΑΣΘ έκαναν φιλότιμη προσπάθεια: Άφηναν το τιμόνι, κατέβαιναν κάτω, πήγαιναν στη μεσαία πόρτα, άνοιγαν την μπάρα και μετά έμπαινε ο πελάτης μέσα.

Ο κ. Σπίρτζης ζήτησε τον λόγο, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ. Επειδή ενημέρωσα την κ. Χρηστίδου, κυρία Χρηστίδου θα πάμε στον κ. Μιχαηλίδη, στον κ. Φόρτωμα και μετά σε εσάς.

Ορίστε, κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι και αξιότιμοι, κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε όλοι στη διατύπωση ότι σε ημέρες κρίσης σαν κι αυτές που ζούμε, μετά από εννιά χρόνια μνημονιακών θυσιών του ελληνικού λαού, με τρέχουσες και πολύ βαριές απώλειες από την υγειονομική και οικονομική κρίση, οφείλουμε όλοι να σκύψουμε πάνω στα προβλήματα του λαού μας και της χώρας μας, διατυπώνοντας τόσο τις πολιτικές μας θέσεις όσο και τις διαχειριστικές μας προτάσεις.

Οφείλουμε να εγκαταλείψουμε επικοινωνιακούς τακτικισμούς και ξεπερασμένες παλαιοκομματικές πρακτικές για εφήμερα μικροκομματικά οφέλη. Δεν τίς χρειάζεται ούτε η χώρα ούτε τα κόμματα ούτε το πολιτικό σύστημα, κυρίως δεν τα χρειάζεται ελληνικός λαός. Μπορούμε να διαφωνήσουμε πολιτικά και να τεκμηριώσουμε όλοι τις προτάσεις μας με επάρκεια, ώστε να καταλάβουν όλοι οι πολίτες που μας παρακολουθούν ποιες είναι οι διαφωνίες και ποια είναι η πρόταση του κάθε χώρου.

Ορμώμενος από τη συζήτηση που έγινε στην αρχή της συνεδριάσεως και μετά από αυτά που είπε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΙΝΑΛ, ο Ανδρέας Λοβέρδος, θα ήθελα να ρωτήσω αν η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία συνδράμουν σε αυτή τη λογική. Και θα ήθελα να ρωτήσω, επειδή φτάνουν στα αυτιά μας ότι η Ασφάλεια ζητά από την κρατική τηλεόραση -και όχι μόνο- αμυντάρια πλάνα από την ημέρα του Πολυτεχνείου. Να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ. Να επικοινωνήσετε με το Μαξίμου, με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και να μας απαντήσετε αν η Ασφάλεια ζητάει μονταρισμένα και αμυντάρια πλάνα από τηλεοπτικά κανάλια, κρατικά ή ιδιωτικά.

Αυτή, λοιπόν, η κοινή αποδεκτή -και από εσάς φαντάζομαι, συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας- θέση για το πώς πρέπει να κινηθούμε όλοι τις ημέρες της κρίσης, δυστυχώς, δεν εφαρμόστηκε από τη Νέα Δημοκρατία ως αντιπολίτευση και δυστυχώς, ενώ σήμερα τη ζητάτε από την Αντιπολίτευση και την έχετε από την Αντιπολίτευση, από τη συντριπτική πλειοψηφία των κομμάτων του Κοινοβουλίου, οι Υπουργοί της Κυβέρνησής σας συνεχίζουν την ίδια τακτική. Αλλά σήμερα κυβερνάτε! Όταν κυβερνάτε, ειδικά σε παραγωγικό υπουργείο, ειδικότερα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το αποτέλεσμα και όχι η επικοινωνιακή τακτική είναι αυτή που μετράει, το αποτέλεσμα που το ζει ο κόσμος, εκατοντάδες επαγγελματίες και εταιρείες, ο κάθε πολίτης στην καθημερινότητά του.

Δεν φτάνει και δεν υπάρχει λόγος ούτε να στρεβλώνετε τις θέσεις της Αντιπολίτευσης ούτε να λέτε ψέματα ούτε να ενημερώνετε από κομματικούς φίλους σας χωρίς να ελέγχετε το τι σας λένε και κυρίως, χωρίς να μετράτε τα λόγια σας. Και θα αναφέρω μερικά παραδείγματα. Γιατί δεν διαμορφώνεται και το κλίμα που ζητάτε από την Αντιπολίτευση, όταν λέτε ψέματα και μάλιστα τόσο μεγάλα ψέματα και τόσο επικίνδυνα για τη χώρα.

Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, ο τομέας των αερομεταφορών, αγαπητοί συνάδελφοι, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς για κάθε χώρα. Για την Ελλάδα είναι ακόμα σημαντικότερος, γιατί είμαστε νησιωτική χώρα, γιατί είμαστε ένας λαός που ζει σε όλο τον πλανήτη και γιατί η λειτουργία του αγγίζει και επηρεάζει κρίσιμα θέματα, κρίσιμα εθνικά θέματα.

Κάποια στιγμή, κύριε Υπουργέ, οφείλτε να μας πείτε πώς προχωρήσατε, αν προχωρήσατε τις συμφωνίες για την αεροναυτιλία, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, το FIR με τη Βόρεια Μακεδονία, τις συμφωνίες που βασίστηκαν σε εκείνη την «προδοτική», όπως λέγατε με τους ακροδεξιούς συμπαράστατες σας, Συμφωνία των Πρεσπών. Να μας πείτε τι έχετε κάνει. Τα προχωρήσατε; Όχι; Συμφέρει τη χώρα; Δεν τη συμφέρει; Γιατί δεν τα προχωρήσατε, αν δεν τα προχωρήσατε; Και το αναφέρω, γιατί πρέπει να γίνει κατανοητή η επιρροή της λειτουργίας της ΥΠΑ και της ΑΠΑ στο σύνολο των εθνικών θεμάτων, όχι μόνο σε σχέση με την Τουρκία, αλλά και με τα βόρεια σύνορά μας, με την Κύπρο με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, την Αίγυπτο -πολύ σημαντικό- αλλά ακόμη και την Ιταλία.

Προφανώς, η επιμέλεια της Νέας Δημοκρατίας και του επιτελικού κράτους Μητσοτάκη, για να κατηγορήσει τον ΣΥΡΙΖΑ, δεν σας έχει αφήσει να ασχοληθείτε με τέτοια θέματα. Είναι, όμως, κρίσιμο να γνωρίζετε το ελληνικό Κοινοβούλιο ότι η ιταλική ΥΠΑ και η ομάδα χωρών που συνεργάζεται είχε συγκεκριμένο σχέδιο, συγκεκριμένη στρατηγική για τη διαχείριση του ελληνικού εναέριου χώρου πριν το 2015. Εμείς το βρήκαμε σε εξέλιξη λόγω των προβλημάτων που υπήρχαν. Και ελπίζουμε να μην αφήσετε να επανέλθει με νομοθετήματα σαν το σημερινό ξανά το σχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, δεν σας λέω «φίλε Κώστα», για να κρατάμε τους τύπους στην Αίθουσα, αλλά θα σας μιλήσω και φιλικά αλλά και σκληρά. Είναι πραγματικά λυπηρό ο Υπουργός Μεταφορών της Ελλάδας να λέει τα εξής –και θα διαβάσω από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24-11- τα οποία και θα καταθέσω. Έχω έναν πάκο εδώ που θα σας δώσω στο τέλος. Και θα ζητήσω στο τέλος από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ να μη με ξαναβάλει σε νομοσχέδιο του κ. Καραμανλή. Θα φάω όλο τον μισθό μου σε φωτοτυπίες, για να τις καταθέτω.

Διαβάζω, λοιπόν, από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24-11: «Δεύτερον, βελτιώνουμε το θέμα του safety, της ασφάλειας. Σας θυμίζω και επαναλαμβάνω ότι ένας από τους λόγους που ήθελε να υποβιβάσει την Ελλάδα η EASA ήταν ζητήματα ασφαλείας, επειδή δεν είχε γίνει ο διαχωρισμός.»

Το λέτε και σε άλλο σημείο. Το είπατε και στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που το επικαλούνται. Λέτε ψέματα, κύριε Καραμανλή. Σας προκαλώ να καταθέσετε στη Βουλή μία επιστολή της EASA, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 ή και μετά, που θέτει θέμα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ. Μία!

Τα έχετε μπρεδέψει, ελπίζω όχι σκόπιμα. Είναι άλλο η παραχώρηση των δεκαεσάδων αεροδρομίων και πολλά χρόνια πριν η παραχώρηση του «Ελευθέριος Βενιζέλος» με συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου και άλλο ο διαχωρισμός της ΥΠΑ. Από πού βγάλατε το συμπέρασμα ότι, αν είχαν παραμείνει όλα τα αεροδρόμια της ΥΠΑ δημόσια, στην ΥΠΑ, δεν έπρεπε να γίνει διαχωρισμός; Δηλαδή, η ίδια υπηρεσία που λειτουργούσε τα αεροδρόμια, ακόμη και αν ήταν όλα κρατικά, η ίδια έπρεπε να εποπτεύει αν κάνει σωστά τη δουλειά της; Ποιος σας τα είπε αυτά; Η παράταξή σας αυτά τα έκανε για δεκαετίες και τυραννάει τη χώρα σε πολλούς τομείς.

Καταθέσατε και έγγραφα. Πουθενά δεν λέει στα έγγραφα που καταθέσατε –γι' αυτό ζήτησα, κύριε Πρόεδρε, να τα στείλετε, κυρίως στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας- για την ασφάλεια ούτε για υποβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων, αλλά για σύγκρουση συμφερόντων που προφανώς υπάρχει. Όταν ένας πάροχος έχει τέτοιες αρμοδιότητες, μιλάει για την πιστοποίηση.

Και το χειρότερο σε σχέση με αυτά που καταθέσατε, είναι το εξής, κύριε Καραμανλή, είναι ότι τα έγγραφα που καταθέσατε είναι συνοδευτικά εμπιστευτικής επιστολής που σας στάλθηκε από τον γενικό διευθυντή της ΥΠΑ και σας καλώ να την καταθέσετε στο Κοινοβούλιο τώρα! Γιατί προσπαθείτε να καλύψετε τις

ευθύνες σας, που δεν κάνατε ενάμιση χρόνο τίποτα για την ενεργοποίηση του νόμου και έρχεστε εδώ και μας εγκαλείτε κιόλας.

Και δεν είναι το μόνο η εμπιστευτική επιστολή.

Εγώ θα σας καταθέσω και μερικές σελίδες από την επιστολή του διοικητή της ΥΠΑ την 1^η Αυγούστου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όλα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όλα θα τα καταθέσω. Είναι διακόσιες εβδομήντα μία σελίδες, αγαπητοί συνάδελφοι.

Λέει στην επιστολή του στον κ. Καραμανλή ότι μένει μία υπουργική απόφαση, για να εφαρμοστεί πλήρως ο νόμος. Η μία υπουργική απόφαση έχει να κάνει με την τοποθέτηση σε συγκεκριμένες οργανικές θέσεις των υπαλλήλων που είχαν μπει ήδη στην ΥΠΑ και στην ΑΠΑ με όλους τους πίνακες μέχρι και με φωτογραφίες από τα γραφεία της ΑΠΑ. Γιατί δεν υπογράψαμε εμείς αυτή την κοινή υπουργική απόφαση; Γιατί αν την υπογράψαμε, αγαπητοί συνάδελφοι, προεκλογικά στις ευρωεκλογές ή στις εθνικές εκλογές, θα γινόταν χαμός από τη Νέα Δημοκρατία ότι κάνουμε ρουσφέτια και τοποθετήσεις υπαλλήλων εκεί που θέλουμε, ρουσφετολογικά. Είχαμε, λοιπόν, τη δημοκρατική ευαισθησία αυτή η απόφαση να πάει μετά τις εκλογές.

Μας εγκαλείτε γιατί τον Οκτώβριο του 2016 ψηφίστηκε ένας νόμος που βάλαμε πολλή προσπάθεια και διαπραγμάτευση και με τους θεσμούς και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μην ιδιωτικοποιηθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στη συζήτηση του νομοσχεδίου το 2016 το παραδέχεται ο ίδιος ο κ. Καραμανλής. Θα καταθέσω και αυτό για τα Πρακτικά. Και έρχεστε και μας λέτε τι; Ότι αργήσαμε να βγάλουμε δεκαοκτώ-δεκαεννιά μήνες δύο προεδρικά διατάγματα τόσο ειδικά, όταν ο μέσος όρος έκδοσης ενός προεδρικού διατάγματος είναι τουλάχιστον δεκαπέντε μήνες;

Φαντάζομαι, κύριε Καραμανλή, εκτός από το να αναστέλλετε τα προεδρικά διατάγματα που βγάλαμε με κόπο, να βγάλετε κανένα. Είστε ήδη δεκαπέντε μήνες κυβέρνηση. Δεν έχετε βγάλει κανένα.

Για πάμε, όμως παρακάτω. Ποιο είναι το χειρότερο, κύριε Καραμανλή; Δεν είναι ότι λέτε ψέματα για την ασφάλεια των ελληνικών αεροδρομίων. Είναι ότι δεν έχετε συναίσθηση για το κακό που μπορείτε να κάνετε στη χώρα, όταν ως Υπουργός Μεταφορών λέτε ότι ο λόγος που η EASA ήταν να υποβιβάσει τα ελληνικά αεροδρόμια ήταν ζητήματα ασφαλείας. Θα σας παρακαλούσα να μάθετε από ποιους μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτή σας η διατύπωση -που την είπαν και πολλοί Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας σήμερα- και ποιες συνέπειες μπορεί να έχει και να τη διορθώσετε στα Πρακτικά.

Εγώ δήλωσα και δηλώνω ότι ουδέποτε υπήρχε θέμα ασφαλείας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ όχι μόνο για την τετραετία 2015 - 2019, αλλά ουδέποτε. Οφείλετε, λοιπόν, να μετράτε τα λόγια σας όταν υπηρετείτε σε τέτοιες θέσεις, τουλάχιστον σε τέτοια θέματα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ρωτήστε την κ. Κεφαλογιάννη που παρακολουθεί ως Υπουργό Τουρισμού τι συνέπειες μπορεί να έχει. Ρώτησε τον κ. Σταμάτη που έχει υπηρετήσει Διοικητής της ΥΠΑ τι συνέπειες μπορεί να έχει.

Ξέρετε, είναι πολύ εύκολο κάποιος να κάνει ανεπανόρθωτη ζημιά. Εμείς, όμως, δεν βάζουμε τα εθνικά συμφέροντα πάνω από τα κομματικά και θα σας το αποδείξω στη συνέχεια.

Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, κύριε Καραμανλή, δεν έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το θέμα του διαχωρισμού δεν προέκυψε το 2015. Οφείλατε να το έχετε κάνει τόσες δεκαετίες που κυβερνούσατε τη χώρα. Διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά στις 23 Νοεμβρίου. Γεώργιος Δριτσάκος -εσεις τον βάλατε στην ΥΠΑ: «Θα ξεκινήσω με μία αναφορά για την εθνική εποπτική αρχή αεροναυτιλίας η οποία είναι προοίμιο της ΑΠΑ. Αρχικά η εθνική εποπτική αρχή ενσωματώνεται στο εθνικό πλαίσιο με τον νόμο τάδε του 2006 και στη συνέχεια με δύο προεδρικά διατάγματα, όπου διασαφηνίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της αρχής από τον πάροχο. Επακολούθησαν δύο νόμοι το 2011 και το 2013». Πολύ κομψές οι διατυπώσεις του κ. Δριτσάκου. Είδατε; Αλλά αντί να κάνετε τον

διαχωρισμό το 2006, το 2011 ή το 2013, προβλέψατε διεύθυνση μέσα στην ΥΠΑ και όχι τον διαχωρισμό.

Αφού, λοιπόν, είχατε κάνει εσείς τον διαχωρισμό, όπως λέτε, με την ίδρυση της Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας, και ήταν όλα καλά, πώς ήρθε η ΕΑΣΑ και είπε «θα υποβαθμίσουμε»; Ένα από τα δύο υπάρχει. Ή εσείς διατηρούσατε έναν παλαιοκομματισμό άλλου είδους και λέγατε ψέματα ή λέτε σήμερα ψέματα.

Κύριε Καραμανλή, εσείς ο ίδιος στον ν.4427 τον Οκτώβριο του 2016 -δεν φτάνει που κρύβετε τις ευθύνες σας δεκαπέντε μήνες- και διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά και θα τα καταθέσω και αυτά, τα οποία δεν διορθώνονται, όπως τα προηγούμενα των επιτροπών, λέτε: «Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Είναι αναγκαία η σύσταση μιας ολόκληρης ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, αποκλειστικά και μόνο επιφορτισμένη με αυτό το θέμα; Η απάντηση είναι, μάλλον όχι. Υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη ένα τέτοιο μοντέλο; Η απάντηση είναι και πάλι, όχι. Είναι μήπως, όπως μας έχει πει ο Υπουργός, υποχρέωση της ελληνικής πλευράς που πηγάζει από τη συμφωνία παραχώρησης των δεκαεσσάρων αεροδρομίων; Αυτή τη φορά η απάντηση είναι, όχι.». Εσείς τα λέγατε. Είναι, όχι, και αφήστε το «διεύθυνση». Η σύσταση της ανεξάρτητης αρχής, μία λύση που επαναλαμβάνω δεν είναι απαίτηση της «FRAPORT» -τι λέγατε-, ούτε υπήρξε προαπαιτούμενο στη σύμβαση που έχει υπογράψει η Νέα Δημοκρατία. Εσείς τα λέγατε. Διαβάστε τα Πρακτικά. Θα τα καταθέσω.

Σήμερα μας γίνεται υπέρμαχοι του διαχωρισμού, χωρίς να έχετε κάνει δεκαπέντε μήνες τίποτα. Και για να δείτε πόσο αντικρουόμενα είναι αυτά που λέτε και πόσα ψέματα είναι αυτά που λέτε με το σχέδιο νόμου που θα ψηφίσετε σήμερα, σας ρωτήσαμε για τη μείωση της δομής ΑΠΑ που προβλέπετε πού θα βάλετε τους μηχανικούς της ΑΠΑ, την τεχνική υπηρεσία και απαντήσατε «διαβάζω πάλι από τα αδιόρθωτα Πρακτικά που θα σας καταθέσω» «Ακουστήκαν κάποια πράγματα ότι καταργούμε τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών. Οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες της διεύθυνσης αυτής παραμένουν, κυρία Πέρκα, στην ΥΠΑ.»

Κύριε Καραμανλή, από βαθιά άγνοια -δεν θέλω να πω σκοπιμότητα- όσων συνέταξαν το σχέδιο νόμου, ακούστε τι απαντήσατε επί της ουσίας: «Την αδειοδότηση των αεροδρομίων θα την κάνει ο πάροχος των αεροδρομίων που λέγεται ΥΠΑ. Τα έργα της «FRAPORT», ας πούμε, θα τα αδειοδοτεί η ΥΠΑ, όχι η ΑΠΑ. Ο άλλος πάροχος, ο ανταγωνιστής. Για την έγκριση των master plan των περιφερειακών αεροδρομίων, θα την κάνει ένας διαχειριστής αεροδρομίων, που λέγεται ΥΠΑ. Την έγκριση, την αδειοδότηση των έργων ανάπτυξης της «FRAPORT», του «Ελευθέριος Βενιζέλος», του Καστελίου, θα τις κάνει η ΥΠΑ -ανταγωνιστής. Το πολεοδομικό γραφείο θα το διαχειρίζεται ένας διαχειριστής αεροδρομίων, η ΥΠΑ και τα αρχεία των παραχωρημένων αεροδρομίων θα τα διαχειρίζεται ένας ανταγωνιστής διαχειριστής.»

Πώς, λοιπόν, ένας πάροχος -εν προκειμένω η ΥΠΑ- θα έχει αδειοδοτικές αρμοδιότητες για άλλους παρόχους ανταγωνιστές, αφού είσατε υπέρμαχοι του διαχωρισμού; Εκτός και αν δεν είναι θέμα άγνοιας, αλλά σκοπιμότητας οι αρμοδιότητες ακόμη και της αδειοδότησης των αεροδρομίων να πάνε στους ιδιώτες ή να πάνε στους παρόχους ιδιώτες. Αν αυτή είναι η πολιτική σας, να το πείτε καθαρά. Αν δεν είναι, να το διορθώσετε.

Και μας είπατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τι να ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε; Εδώ έχω μία εγκυκλοπαίδεια να καταθέσω με τα ψέματα που έχουν πει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Υπάρχουν και κανονισμοί. Εκτός αν θέλετε να χρησιμοποιήσετε τη δευτερολογία σας. Να βάλω ακόμη έξι λεπτά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα πω δυο πράγματα ακόμη και θα αφήσω τα υπόλοιπα για τη δευτερολογία μου. Θα πω τα πιο σημαντικά.

Όταν βρήκαμε τη σύμβαση, εμείς κάναμε τρεις αλλαγές στη σύμβαση που βρήκαμε. Δεν μας άφησαν οι θεσμοί παραπάνω. Η μία ήταν για την πιστοποίηση που έπρεπε η χώρα να πληρώσει 650 εκατομμύρια. Η δεύτερη ήταν για τους εργαζόμενους.

Και ρωτάμε. Σε σχέση με το σημαντικότερο ζήτημα, αυτό της

κατάργησης των αεροπορικών αρχών, είπαν όλοι από όλες τις πτέρυγες τι σημαίνει, τι μπάχαλο θα γίνει. Αλλά θέλω να μου πείτε κάτι. Τι θα τους κάνετε αυτούς τους ανθρώπους; Θα πούμε μερικά νούμερα. Θα σας καταθέσω και έναν πίνακα.

Θεσσαλονίκη ενενήντα υπάλληλοι. Ακούστε, κύριε Λοβέρδο. Ηράκλειο εξήντα εννιά. Ρόδος σαράντα. Βγαίνουν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και λένε να μην ανησυχούν. Αφού τους καταργείτε. Τι να μην ανησυχούν;

Ή θα ακολουθήσετε πάλι το μοντέλο Χατζηδάκη; Ποιο είναι το μοντέλο Χατζηδάκη όταν πούλησε την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ»; Φόρτωσε τους πιλότους που δεν ήθελε ο Βγενόπουλος στην ΥΠΑ. Δεν έκαναν τίποτα όλες αυτές τις δεκαετίες. Δεκαπέντε από αυτούς τους βρήκαμε να δουλεύουν σε ξένες αεροπορικές εταιρείες -τα καταρθώματά σας, κύριε Καραμανλή- και ταυτόχρονα να παίρνουν και τον μισθό της ΥΠΑ. Και μιλάτε; Θέλετε να τα φορτώσετε στον ΣΥΡΙΖΑ. Δεν είπατε ότι φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ για την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ»!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Υποσχθήκατε ότι θα ολοκληρώσετε. Σας παρακαλώ, λοιπόν, ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τελειώνω και θα πω τα υπόλοιπα, για τους στημένους διαγωνισμούς στη δευτερολογία μου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα πω μερικές επικίνδυνες λέξεις, κύριε Καραμανλή, γιατί όλοι μπορούμε να γίνουμε ακριβώς όπως ήσασταν εσείς ή όπως είστε και σήμερα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με πόνο ψυχής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Με πόνο ψυχής, ακριβώς. Τότε τα κοροϊδεύατε αυτά.

Διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σπίρτζη, σας παρακαλώ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, τελειώνω. Είναι από τα Πρακτικά. Τα μισά από αυτά που λέω, είναι αυτά που λέει ο κ. Καραμανλής, από τα Πρακτικά. Τον διαφημίζω σε αυτά που λέει.

Διαβάζω, λοιπόν: Το ερώτημα που προκύπτει αφορά πού πηγαίνουν τα λεφτά του EUROCONTROL. Αυτό είπατε ως αντιπολίτευση. Θέλετε να το συζητήσουμε τώρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μιλήστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θέλετε να συζητήσουμε για τον «ΑΙΟΛΟ», θέλετε να συζητήσουμε για το ομόλογο, για το σπατόσημο, για την DG COMM και πολλά άλλα;

Ακούστε, δεν ανοίγουμε εμείς τέτοια θέματα, γιατί δεν είμαστε σαν κι εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κλείστε τώρα, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εκτίθεται, κύριε Πρόεδρε, για τη «FRAPORT».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, ναι, ναι!

Δεν θα πανηγυρίσουμε, όμως και δεν θα στηρίξουμε ούτε την ιδιωτικοποίηση από το παράθυρο, ούτε την ασύδοτη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών ούτε την ασύδοτη λειτουργία των παρόχων αεροδρομίων. Και εύχομαι να διαψευστούμε.

Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία μου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν αφήσατε και τίποτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σιγά μη δευτερολογήσετε, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Έχετε γίνει και Πρόεδρος της Βουλής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Έχει γίνει και Πρόεδρος της Βουλής ο κ. Καραμανλής! Η αλαζονεία της Κυβέρνησης περισσεύει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ, όχι διάλογος.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Θα μιλήσω από τη θέση μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Θα κάνετε την ομιλία σας ή παρέμβασή; Αν μιλήσετε από τη θέση σας, με τη μάσκα σας παρακαλώ. Διαφορετικά, ελάτε στο Βήμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αρχικά σας ευχαριστώ.

Κατά δεύτερον, έχει κάποια έννοια να σας πω αν είναι η κύρια παρέμβασή μου ή είναι η δευτερεύουσα παρέμβασή μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ό,τι θέλετε. Για τον χρόνο το ρωτώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ο αγαπητός κ. Σπίρτζης μιλούσε είκοσι λεπτά και ζητάει και δευτερολογία, δηλαδή σύνολο μισή ώρα. Αν ο κάθε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μιλάει μισή ώρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δεν σας είπα ότι θα τη δώσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Οι χρόνοι είναι γνωστοί. Είναι δώδεκα λεπτά στο σύνολό τους ο χρόνος που έχουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Στο σύνολό τους, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, όχι. Είναι δώδεκα, έξι και τρία λεπτά.

Σας βάζω δώδεκα λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Υπ' αυτή την έννοια, πώς υπάρχει δευτερολογία;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: ...για συζήτηση μιας ημέρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εγώ δεν έχω αντίρρηση να μιλάμε συνεχώς.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Τι να κάνουμε τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχει δικίο ο κ. Λοβέρδος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν έχω αντίρρηση να μιλάμε συνεχώς και να ανοίξουμε όλες τις πτυχές της πολιτικής και να πούμε τα πάντα και να βρούμε αφορμές για αντιπολίτευση και να εξελίσσεται στο Κοινοβούλιο μια αντιπαράθεση, η οποία –αν θέλετε– δεν είναι και τόσο ούτε στο πνεύμα ούτε και στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου.

Χαίρομαι κατ' αρχάς για το γεγονός ότι όλοι συμφωνούμε στον διαχωρισμό –άσχετα από τις επισημάνσεις αν έγινε εγκαίρως, αν ήταν καλύτερος ο προηγούμενος, γιατί δεν έγινε τις προηγούμενες δεκαετίες– ότι πρέπει να υπάρξει διαχωρισμός στον κρίσιμο αυτό τομέα, κρίσιμο για την ανάπτυξη, κρίσιμο για τις συγκοινωνίες, κρίσιμο για τον τουρισμό και ούτω καθεξής, να αφήσουμε τις κοινοτοπίες.

Βεβαίως, ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, που αναμφίβολα τα ξέρει καλά αυτά τα αντικείμενα, είπε μην κάνετε λόγο για υποβάθμιση των αεροδρομίων σας, αν δεν ψηφιστεί ο διαχωρισμός και ο ίδιος αναφέρθηκε δέκα φορές κατά την τοποθέτησή του σε υποβάθμιση.

Είναι σαφές –εφόσον συμφωνούμε στον διαχωρισμό, το περιεχόμενο θα το δούμε– ότι αν δεν ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο μέχρι το τέλος του 2020 –γιατί μας καλείτε να το αποσύρουμε, να το ξαναδούμε, να το ξαναφέρουμε και ούτω καθεξής–, συνέπειες θα υπάρξουν. Το τι είδους συνέπειες θα υπάρξουν, δυστυχώς, δεν είναι δική μας αρμοδιότητα. Και ο νούν νοεϊτ. Καταλαβαίνετε όλοι τι εννοούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Μια υπουργική απόφαση πριν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σπίρτζη, μην τον διακόπτετε. Δεν σας διέκοψε καθόλου. Σας άκουγε είκοσι λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Τώρα, επί της ουσίας, ξεκινάτε από ένα εσφαλμένο σημείο εκκίνησης και φυσικά καταλήγετε σε εσφαλμένα συμπεράσματα. Προκαλείτε σκοπίμως σύγχυση μεταξύ ενός οργάνου που είναι εποπτικό, συντονιστικό και εν τέλει ελεγκτικό και ενός οργάνου που είναι πάροχος.

Είναι δύο διαφορετικά όργανα και η ΑΠΑ στον σκληρό δημόσιο τομέα και η ΥΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Δηλαδή, υπάρχει κίνδυνος να ιδιωτικοποιηθεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –γιατί δεν θέλω ποτέ να μιλώ προσωπικά– η Ακαδημία Αθηνών, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου; Από πού καταλήγετε στο εσφαλμένο συμπέρασμα ότι είναι εύκολο και

είναι ιδιωτικοποίηση και ότι η μετατροπή μιας δημόσιας υπηρεσίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου διευκολύνει την ιδιωτικοποίησή της;

Αυτή είναι δική σας εκτίμηση, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα υπάρχει ασφάλεια πτήσεων, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα ελέγχονται οι καταγγελίες, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα παρέχονται οι αεροπορικές υπηρεσίες.

Ειρήσθω εν παρόδω να πούμε ότι από την ΥΠΑ δεν αφαιρείται καμμία αρμοδιότητα και λέτε «καταργείτε τις αεροπορικές αρχές από τα περιφερειακά αεροδρόμια», για τα οποία και πάλι να πω ότι τεσσαράμισι χρόνια δεν κάνατε τίποτα για τα εκτός «FRAPORT» είκοσι τρία αεροδρόμια.

Λέτε ότι καταργούνται οι αεροπορικές αρχές. Θα ήταν πιο ορθό να πείτε «δεν τοποθετείτε και ένα κλιμάκιο της ΑΠΑ σε κάθε αεροδρόμιο και σε κάθε υδατοδρόμιο;». Αυτό θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε. Όμως, το να λέτε «καταργείτε τις ελεγκτικές αεροπορικές αρχές» κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου που προβλέπει συγκεκριμένο οργανόγραμμα και έχει συγκεκριμένη φιλοσοφία, συγχωρείστε με, αλλά δεν στέκει.

Πάμε παρακάτω, λοιπόν. Σκοπίμως δημιουργείτε σύγχυση ανάμεσα στο εποπτικό, συντονιστικό, ελεγκτικό όργανο που είναι η ΑΠΑ με τον πάροχο υπηρεσιών, πάλι μία υπηρεσία δημοσίου, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, όπως είναι η ΥΠΑ. Είναι διαφορετικοί οι ρόλοι.

Μας λέτε, λοιπόν, για τον αριθμό των εργαζομένων. Εγώ δεν θα μπω στο θέμα πού θα πάνε οι υπάλληλοι και πώς θα τοποθετηθούν γιατί, κύριε Σπίρτζη, τουλάχιστον εσείς γνωρίζετε –γιατί έχετε φέρει τόσα νομοσχέδια– ότι υπάρχει και η δευτερογενής νομοθεσία, η οποία πολλά από αυτά τα πράγματα που σήμερα επισημαίνετε και υπογραμμίζετε, μπορούν να ρυθμιστούν και στο πλαίσιο της δευτερογενούς νομοθεσίας.

Θα σταθούμε όμως στα βασικά, στους πυλώνες του νομοσχεδίου. Και λέτε: «Γιατί βάζετε διακόσια στελέχη στην ΑΠΑ και δεν βάζετε πεντακόσια;». Οι πάροχοι απασχολούν –και κυρίως θα μιλήσω για τη δημόσια υπηρεσία παροχής αεροπορικών εταιριών, την ΥΠΑ– περίπου δύο χιλιάδες, δύο χιλιάδες διακόσιους. Λέτε να βάλουμε πεντακόσιους στο ελεγκτικό όργανο. Δηλαδή, ένας ελεγκτής –αν υποθέσουμε ότι όλοι ασκούν σε ένα έκαστο αντικείμενο κάποιο ρόλο εποπτικό, συντονιστικό και ελεγκτικό– θα ελέγχει τέσσερις εργαζόμενους.

Εμείς σας λέμε ότι η αναλογία διακόσια στελέχη να ελέγχουν δύο χιλιάδες εργαζόμενους αν σωστά παρέχουν τις υπηρεσίες, είναι μια σωστή αναλογία. Και θα μπορούσα στο σημείο αυτό να επικαλεστώ άλλες αρμόδιες εποπτικές και ελεγκτικές αρχές, παραδείγματος χάριν, την Αρχή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, παλαιότερα αρμοδιότητας του ίδιου Υπουργείου, τώρα πια όχι. Έχει παντού κλιμάκιο η Αρχή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων; Δεν ελέγχει τα ταχυδρομεία; Δεν ελέγχει τις ιδιωτικές εταιρείες κούριερ; Δεν ελέγχει αν παρεμβάλλουν εκατοντάδες ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης; Δεν έχει αυτή την αρμοδιότητα; Δεν επιτελεί το σκοπό της;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ατυχές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ακούστε, κύριε Παππά, με όλον τον σεβασμό, θέλω να σας πω ότι οι εποπτικές και ελεγκτικές αρχές δεν ελέγχουν καθημερινά, είναι φύση αδύνατον να ελέγξουν καθημερινά τους ελεγχόμενους φορείς.

Τι θέλω να πω; Για παράδειγμα ο ΕΦΕΤ, που έχει τέσσερα-πέντε κλιμάκια στην Ελλάδα, πώς λειτουργεί; Είτε από περιοδικούς ελέγχους είτε κατόπιν καταγγελιών. Τι σημαίνει; Ότι ο ΕΦΕΤ ελέγχει καθημερινά όλες τις μονάδες μεταποίησης και όλες τις μονάδες παραγωγής τροφίμων; Δεν πρέπει το εποπτικό, ελεγκτικό όργανο να έχει έναν ρόλο ακριβώς εποπτικό και ελεγκτικό και συντονιστικό; Αυτό ακριβώς δεν κάνει το νομοσχέδιο;

Εγώ ακούω με ενδιαφέρον όλες εκτιμήσεις, αλλά δεν δέχομαι την αδιαπραγμάτευτη αλήθεια σας, ότι αυτό που λέτε εσείς είναι το αληθινό και ότι οι δικές σας εκτιμήσεις θα επιβεβαιωθούν. Ο χρόνος θα δείξει τίνος οι εκτιμήσεις θα επιβεβαιωθούν.

Και εν πάση περιπτώσει, να πούμε και κάτι άλλο. Πολύς κλαυθμός οι οδυρμός για το ποιος θα είναι ο ρόλος της «FRAPORT». Το λέμε αλήθεια αυτό, κυρίες και κύριοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης; Ποιος έβαλε την οριστική υπογραφή για την παραχώ-

ρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων της «FRAPORT»;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπογράφουλα Σπίρτζη!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Και κατά συνέπεια το πλαίσιο λειτουργίας, για το οποίο σήμερα έρχεστε και διαμαρτύρεστε; Και αν το υπογράψατε...

(Θόρυβος στην Αίθουσα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, όχι, διακοπές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Συγγνώμη, τι συνέβη, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Θέλησε κάποιος συνάδελφος να σας διακόψει και δεν τον αφήνω.

Συνεχίστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Όχι, δεν είναι θέμα διακοπής, αυτές είναι εκτιμήσεις δικές μου και της παράταξής μου. Εγώ δεν διεκδικώ τη μία και μοναδική αλήθεια, όπως επιχειρούν οι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Λέω τη δική μας εκτίμηση, τη δική μας πολιτική θέση αναπτύσσω. Και ούτε είμαστε βέβαιοι, φτιάχνοντας έναν νόμο ότι όλα θα λειτουργήσουν ρολόι. Γι' αυτό και σας είπα ότι υπάρχει και η δευτερογενής νομοθεσία για τα επιμέρους ζητήματα, μια σειρά εκ των οποίων θίξατε στις τοποθετήσεις σας.

Το δεύτερο που θέλω να σας πω για τη «FRAPORT» είναι ότι ενώ έχετε υπογράψει το πλαίσιο λειτουργίας, έρχεστε και λέτε σήμερα ότι η «FRAPORT» είναι ο σύγχρονος «Pactan» των αεροδρομίων και τα τρώει όλα και τα παίρνει όλα.

Και νομίζω ότι δικαιούμαι να σας ρωτήσω ως πρώην Βουλευτής της Αντιπολίτευσης και νυν κυβερνητικός Βουλευτής, εντάξει με πόνο ψυχής το 2015 παραχωρήσατε τη «FRAPORT», ποιες προσπάθειες βελτίωσης του πλαισίου λειτουργίας κάνατε τα υπόλοιπα τεσσεράμισι χρόνια; Δεν είναι κάπως υποκριτικό να έρχεστε σήμερα, όταν ο λαός σας έχει τάξει στη θέση της Αντιπολίτευσης και να λέτε «α, τι γίνεται με τη «FRAPORT»»;». Εγώ θα σας ρωτήσω ως κυβερνητικός Βουλευτής σήμερα τι κάνατε, εφόσον με πόνο ψυχής υπογράψατε την παραχώρηση στη «FRAPORT», για τα υπόλοιπα είκοσι τρία αεροδρόμια που δεν παραχωρήθηκαν στη «FRAPORT» και καλύπτουν όλη την Ελλάδα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε συνάδελφε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Σπίρτζη, επαναλαμβάνω για δεύτερη φορά ότι δεν μιλάω προσωπικά, μιλάω πολιτικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Με ρωτάτε, όμως!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ναι, λέω τι κάνατε. Εκ του αποτελέσματος βλέπουμε ότι δεν κάνατε απολύτως τίποτα, γιατί ίδιο είναι το πλαίσιο λειτουργίας τους και ίδιο μέγεθος προβλημάτων μάς κληρονομήσανε στα συγκεκριμένα είκοσι τρία αεροδρόμια.

Κατά συνέπεια μπορεί να είχατε προθέσεις να κάνετε, αλλά στην πολιτική τα πάντα κρίνονται εκ του αποτελέσματος. Μπορεί όλοι εδώ σήμερα να κάνουμε τις εκτιμήσεις μας, να κάνουμε τις προσεγγίσεις μας, να λέμε τις πολιτικές μας απόψεις και να αναπτύσσουμε τις πολιτικές μας, αλλά ο πιο σκληρός και να είναι το ίδιο το αποτέλεσμα των πολιτικών μας.

Και εν πάση περιπτώσει, αποτελεί και εύκολο στόχο ο σημερινός Υπουργός -αν μου επιτρέπετε- υπό την έννοια ότι δεν κρίνεται γι' αυτό που κάνει, αλλά κρίνεται γι' αυτό που είναι. Η ιστορία το έχει πει, άλλωστε, ο Εθνάρχης Καραμανλής, ο οποίος επέτυχε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε αυτή τη χώρα, επιτυγχάνοντας τη σύγκλιση στο 62% το 1980 με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, ενισχύοντας δηλαδή την οικονομία, κατηγορήθηκε για σοσιαλμανία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Από εμάς;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κατηγορείται από εσάς και από στελέχη που έχουν έρθει στο κόμμα σας. Ο τώως Πρωθυπουργός, ο Κώστας Καραμανλής κατηγορήθηκε για κρατισμό, ο Πρωθυπουργός που έκανε τις μεγαλύτερες ιδιωτικοποιήσεις στην ιστορία της χώρας. Θυμίζω ΟΤΕ, «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», «COSCO», δίκτυα φυσικών αερίων, ιδιωτικοποιήσεις που δεν έχουν γίνει ποτέ. Τον κατηγορούσατε για κρατισμό. Τον σημερινό Υπουργό τον κατηγορείτε για νεοφιλελευθερισμό.

Θα σας θυμίσω κάτι αριστέρο, Μάο Τσετούνγκ: «Άσπρες γάτες, μαύρες γάτες, δεν μας ενδιαφέρει το χρώμα τους, αν πιά-

νουν ποντίκια. Αυτό είναι που μας ενδιαφέρει, αν πιάνουν ποντίκια». Και το νομοσχέδιο αυτό θα κριθεί στην εφαρμογή του.

Νομίζω ότι δεν είναι τα αεροπορικά θέματα και τα θέματα των αεροπορικών υπηρεσιών, που ακουμπάνε την ανάπτυξη του τόπου σε πάρα πολλούς τομείς, πεδίο για άγονες αντιπαραθέσεις. Πεδίο για γόνιμη κριτική, για διορθωτικές προτάσεις, για βελτιώσεις υπάρχει πάντα. Προτάσεις που είναι τεκμηριωμένες και κατατίθενται εγκαίρως και όχι μόνο χάριν πολιτικού εντυπωσιασμού και μικροκομματικών ωφελειών από τούτη την Κυβέρνηση υιοθετούνται.

Με το να λέμε ότι τα κάνετε όλα στραβά και εμείς τα κάναμε όλα σωστά, χωρίς να έχουμε να επιδείξουμε κάποια αποτελέσματα για το αντικείμενο που συζητάμε, αντιλαμβανόμαστε ότι ο λόγος της Αντιπολίτευσης γίνεται ελάχιστα πειστικός. Βεβαίως, ο ρόλος της είναι να ασκεί κριτική και ενίοτε και σκληρή κριτική, γιατί αυτό το πράγμα, αυτή η διαδικασία είναι που βελτώνει και την παραγωγή κυβερνητικού έργου. Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία γι' αυτό. Είμαστε οι τελευταίοι εμείς στη Νέα Δημοκρατία που θα λέγαμε ότι δεν πρέπει να γίνεται κριτική. Αυτή, όμως, η κριτική πρέπει να έχει μια χρησιμότητα, μια ωφέλεια, με την έννοια ότι βελτιώνει το παραγόμενο νομοθετικό έργο επ' ωφέλεια του ελληνικού λαού εν τέλει, που είναι ο χρήστης όλων αυτών των νομοθετημάτων που παράγονται στο Κοινοβούλιο.

Θα μπορούσα να συνεχίσω και εγώ πολλή ώρα, αλλά θα ήταν αναξίπιστη η κριτική μου για τον χρόνο που δόθηκε στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μπουκώρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Γι' αυτό ολοκληρώνω εδώ και σας καλούμε να ψηφίσετε το νομοσχέδιο, εφόσον συμφωνούμε στα βασικά του, που είναι ο διαχωρισμός, που είναι η οργάνωση ενός νέου μοντέλου, για να μπορέσει η χώρα να προσφέρει σύγχρονες αεροπορικές υπηρεσίες και κυρίως αυτές να ελέγχονται από ειδικούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μπουκώρο.

Πάμε πάλι στον κατάλογο και θα δώσω τον λόγο στον κ. Ανδρέα Μιχαηλίδη, τον Χιώτη, από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συγκυβέρνηση εισάγει σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή, εν μέσω καραντίνας και με το πανδημικό κύμα να βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, άλλο ένα νομοσχέδιο το οποίο, βεβαίως, δεν ρυθμίζει επείγοντα και άμεσα αναγκαία ζητήματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Πέραν της άκαιρης, αν και απολύτως βολικής -θα έλεγα- για την Κυβέρνηση και το Υπουργείο χρονικής στιγμής, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο νομίζω ότι θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ένα ψευδεπίγραφο νομοσχέδιο, αφού στην πραγματικότητα δεν πρόκειται για σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά για ανασύστασή της και τροποποίησή του ν.4427/2016, που είχε ψηφίσει η προηγούμενη διακυβέρνηση.

Περνάω τώρα στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Δεν θα μπορούσε κανείς να μην υπογραμμίσει το γεγονός ότι αυτό συνάντησε την καθολική απόρριψη από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, όπως διαπιστώσαμε κατά την ακρόαση των φορέων, ενώ ταυτόχρονα έτυχε ευμενούς υποδοχής από τους ιδιωτικούς φορείς με προεξάρχουσα, βεβαίως, τη «FRAPORT».

Αυτή η αντίθεση αποτυπώνει εύγλωττα -νομίζω- τις βασικές στοχεύσεις και τον κεντρικό πολιτικό χαρακτήρα του νομοσχεδίου, ο οποίος είναι απόλυτα συμβατός με μια σειρά από νεοφιλελεύθερες ιδεοληψίες της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Η ίδια η μετατροπή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι ένα παράδειγμα αυτού του χαρακτήρα του νομοσχεδίου.

Σας επισημάνθηκε από πολλές πλευρές κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου ότι αυτή η μεταβολή εγείρει βάσιμες υποψίες για προετοιμασία ιδιωτικοποίησης -έστω και μερικής- και νομίζω ότι

δεν δικαιολογήσατε επαρκώς αυτή την επιλογή σας ούτε φροντίσατε να αντικρούσετε πειστικά αυτούς τους προβληματισμούς.

Επιτρέψτε μου να εστιάσω σε προβλέψεις του νομοσχεδίου που έχουν να κάνουν με την ΑΠΑ και δη, με τις διαφαινόμενες δυσμενέστερες επιπτώσεις στα νησιά και κυρίως, στα μικρά νησιά της χώρας.

Κεντρική πρόβλεψη του νομοσχεδίου είναι η κατάργηση των περιφερειακών υπηρεσιών των τμημάτων της ΑΠΑ από τα αεροδρόμια της χώρας και η παράλληλη δραματική συρρίκνωση του προσωπικού της, κατά 2/3 περίπου.

Δημιουργείται μια αθηνοκεντρική στην κυριολεξία υπηρεσία, η οποία αναλαμβάνει να πραγματοποιεί ελέγχους ανά τη χώρα. Πρόκειται για την αποθέωση του κυβερνητικού σχεδίου περί επιτελικού κράτους, έτσι όπως το αντιλαμβάνεστε, το οποίο συγκεντροποιεί αχρείαστα και ταυτόχρονα συρρικνώνει τις δημόσιες υπηρεσίες.

Η κατάργηση της μόνιμης παρουσίας των αερολμενικών και της δημόσιας αρχής από τα αεροδρόμια είναι εν γένει προβληματική, διότι σηματοδοτεί την αποδυνάμωση του δημόσιου ελέγχου σε μία σειρά από διαδικασίες και δραστηριότητες στα αεροδρόμια, από την τήρηση των κανόνων ασφαλείας με την εφαρμογή των υγειονομικών κανονισμών ως την εποπτεία των διαφόρων ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στα αεροδρόμια.

Επιπροσθέτως, η μείωση του προσωπικού της ΑΠΑ από τα τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο, εκ των οποίων μάλιστα μόνο τα ενενήντα οκτώ θα είναι επιθεωρητές, επιτείνει εκθετικά τη μετάβαση από μια αποκεντρωμένη σε μία δήθεν ευέλικτη δομή.

Αυτός ο αριθμός των υπαλλήλων είναι ούτως ή άλλως μικρός με βάση τα δεδομένα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, όπως σας επισημάνθηκε από την Αντιπολίτευση κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Μάλιστα, οι αρμοδιότητες της ΑΠΑ εν γένει και των επιθεωρητών ειδικότερα, όπως μεν καταγράφονται στα άρθρα 7 και 26 αντίστοιχως, είναι αρκετές και σοβαρές. Άραγε, βάσει ποιου σχεδιασμού κρίθηκε ότι αυτές μπορούν να ασκηθούν ουσιαστικά και αποτελεσματικά με τόσο περιορισμένο προσωπικό; Οδηγείται κανείς να συμπεράνει ότι αυτή η ασθενική, τύποις άσκηση του δημόσιου ελέγχου είναι τελικά η απώτερη στόχευση της Κυβέρνησης.

Οι συνέπειες των παραπάνω επιλογών για τη δομή και τον χαρακτήρα της ΑΠΑ θα είναι όχι μόνο η ποσοτική, αλλά και η ποιοτική αποδυνάμωση του δημόσιου ελέγχου σε όλο το φάσμα των αερομεταφορών. Προφανώς η Κυβέρνηση αναμένει ότι η αναγκαία εποπτεία και ρύθμιση θα λάβει χώρα μέσα από το αόρατο χέρι της αγοράς.

Οι συνέπειες, επίσης, ήταν αποκαρδιωτικές για την έννοια, αλλά και για τον ουσιαστικό χαρακτήρα της νησιωτικότητας. Πραγματικά απορεί κανείς πώς γίνεται η Κυβέρνηση να μην έλαβε καθόλου υπ' όψιν τον πολυνησιώτικο χαρακτήρα της χώρας, τις ιδιαιτερότητες και τις αυξημένες ανάγκες των νησιωτικών αεροδρομίων και ελικοδρομίων, αλλά και τον ίδιο τον παραμεθόριο και πολύ ευαίσθητο, θα έλεγα, χαρακτήρα των νησιών μας.

Επιπλέον, η κατάργηση των περιφερειακών τμημάτων της ΑΠΑ αποτελεί ένα ακόμα βήμα αποψίλωσης των δημοσίων υπηρεσιών στα νησιά και πρακτικής εγκατάλειψης. Αυτή η παραγνώριση της διάστασης, αλλά και της νησιωτικότητας φαίνεται και από την απουσία ουσιαστικής αξιολόγησης των επιπτώσεων του νομοσχεδίου για τις νησιωτικές μας περιοχές.

Φοβούμαι, λοιπόν, ότι οι τηλεγραφικές προβλέψεις της συνοδευτικής έκθεσης συνεπειών που αναφέρουν ότι ως προς τη νησιωτικότητα το νομοσχέδιο θα επιφέρει βελτίωση και μεγαλύτερη αποδοτικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών απέχουν έτη φωτός από την πραγματικότητα.

Για όλους αυτούς τους λόγους, καταψηφίζουμε προφανώς το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρίες Μιχαηλίδη.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας παρακαλέσω να παρα-

κολουθείτε το χρονόμετρο από το κομπιούτερ σας, διότι δεν μπορείτε να ακούσετε το προειδοποιητικό κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας σας.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Φίλιππος Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν μπορώ να μη σχολιάσω κι εγώ όλα αυτά τα οποία ακούσαμε στην αρχή της συνεδρίασης τόσο μέσα στην Αίθουσα, όσο και όλα αυτά τα οποία έγιναν έξω από την Αίθουσα. Επίσης, δεν μπορώ να μη σχολιάσω και τα όσα άκουσα και από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και από άλλους ομιλητές τόσο στην Επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια.

Έτσι, λοιπόν, περίμενα από τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να έρθουν κοντά μας στη λογική της ευθύνης, δεδομένου ότι το παρόν νομοσχέδιο είναι σε αυτή την κατεύθυνση, στη λογική της ευθύνης.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, αυτή την ώρα ο εχθρός είναι κοινός και λέγεται «κορωνοϊός». Πολλοί συμπολίτες μας, όπως πολύ καλά έγραψε πριν από κάποιες μέρες στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ο Νίκος Βατόπουλος, αντιμετωπίζουν σωρευμένες πιέσεις στη σκιά μιας παρατενόμενης αβεβαιότητας και μένουν εγκλωβισμένοι σε μια ανεπιθύμητη ακινησία. Έτσι, λοιπόν, ας σταματήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να δηλητηριάζουμε την ατμόσφαιρα, μπας και προσφέρετε και εσείς κάτι στη συνολική προσπάθεια της χώρας να περάσει απέναντι με τις λιγότερες δυνατότες απώλειες.

Θα ήθελα, φυσικά, να θυμίσω στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι εμείς βάζουμε στοιχεία με τον εαυτό μας, αλλά και με την κοινωνία και τα πετυχαίνουμε, αλλά και με την κοινωνία και τα πετυχαίνουμε, καθώς φέρνουμε νομοσχέδια τα οποία εφαρμόζουμε και όχι νομοσχέδια τύπου υδατοδρομίων του ν.4568/2018, όπως θα θυμάται πολύ καλά ο κ. Σπίρτζης, αλλά και όπως το μέχρι τώρα νομοθετικό πλαίσιο για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, το οποίο ήταν ανεφάρμοστο.

Άλλωστε, σε όλους εσάς που το παίζετε επαναστάτες και κόπτεστε για τα ανθρώπινα δικαιώματα και λέτε πως είστε συνοδοιπόροι, θα ήθελα να θυμίσω κάποια λόγια του Μπόμπι Κένεντυ: «Η ευθύνη της εποχής μας δεν είναι τίποτε λιγότερο από μία επανάσταση, μια επανάσταση που θα ήταν ειρηνική αν ήμασταν αρκετά σοφοί, ανθρωπίνως αν ενδιαφερόμαστε αρκετά και επιτυχημένοι αν είμαστε αρκετά τυχεροί». Έτσι, λοιπόν, και το παρόν νομοσχέδιο κινείται στην κατεύθυνση της ευθύνης και είναι και αυτό μια μορφή επανάστασης στον χώρο του.

Στόχος τώρα του παρόντος νομοσχεδίου είναι η δημιουργία ενός ευέλικτου, αποτελεσματικού, αλλά και ανεξάρτητου οργάνου, δηλαδή της ΑΠΑ, η οποία έχει ρόλο ρυθμιστή. Παράλληλα, όμως, επιτυγχάνεται η όλη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια της ΥΠΑ. Η ΥΠΑ με τον τρόπο αυτό θα έχει οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, ενώ για πρώτη φορά θα μπορεί να καταθέτει ισολογισμούς και να έχει αποτελέσματα λογιστικού σύστημα. Όλα αυτά έχουν ιδιαίτερη σημασία από τη στιγμή που η ΥΠΑ διαχειρίζεται πολλά χρήματα.

Η ψήφιση, λοιπόν, του εν λόγω νομοσχεδίου, το οποίο οδηγεί στη σύσταση της ΑΠΑ ως εποπτικού οργάνου αποτελεί υποχρέωσή μας έναντι των θεσμών -κάτι που θυμούνται πάρα πολύ καλά οι κύριοι της Μείζονος Αντιπολίτευσης- την οποία εμείς πρέπει να τηρήσουμε, για να αποφύγουμε την υποβάθμιση των αεροδρομίων μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι η θέσπιση ενός ευέλικτου, αλλά και λειτουργικού οργάνου και όχι η δημιουργία δεκάδων θέσεων εργασίας με σκοπό τους διορισμούς, αλλά και διάφορα μικροπολιτικά παιχνίδια. Πρέπει επιτέλους η χώρα να ξεφύγει από αυτή τη λογική, από τη νοοτροπία διορισμών χωρίς σοβαρά κριτήρια για την ευαρέσκεια των «ημετέρων» και να οδηγηθεί στη λογική των αξιοκρατικών προσλήψεων.

Φυσικά και το εν λόγω νομοσχέδιο κινείται ακριβώς σε αυτόν τον δρόμο, αν κρίνει κανείς από τα προσόντα τα οποία ορίζονται για τους ανθρώπους οι οποίοι θα στελεχώσουν και τις διευθύνσεις και τις γραμματείες, αλλά και τα τμήματα της ΑΠΑ, τα οποία κινούνται στη λογική των αξιοκρατικών προσλήψεων ανθρώ-

πων οι οποίοι θα επιλεγούν με μοναδικό γνώμονα τα δικά τους προσόντα, την προϋπηρεσία τους, αλλά και τις σπουδές τους και τη γνώση τους.

Όσον αφορά δε τον διοικητή της ΑΠΑ, καθώς ειπώθηκαν πολλά και γι' αυτό, όπως άλλωστε και σε άλλα νομοσχέδια, όπως αυτό της ΔΕΗ που είχε έρθει πέρυσι, πάλι για την ίδια κατάσταση, τα προσόντα του είναι πλήρως προσδιορισμένα και εξειδικευμένα, με σκοπό τον αξιοκρατικό διορισμό, κάτι το οποίο προφανώς εσείς δεν γνωρίζετε. Προκύπτουν δε από τις σπουδές του και από την εργασιακή του εμπειρία, γεγονός το οποίο θα αποτρέψει διορισμούς με βάση φωτογραφικά προσόντα, τα οποία εσείς ξέρετε προφανώς καλύτερα, όπως άλλωστε ίσχυαν και στον προηγούμενο νόμο ΣΥΡΙΖΑ.

Άδικα, λοιπόν, επιμένετε στο αφήγημα περί δήθεν διορισμών φίλων στη θέση του διοικητή της ΑΠΑ και από τη στιγμή δε που στο εν λόγω νομοσχέδιο υπάρχουν τουλάχιστον δύο άρθρα που αναλύουν και τα προσόντα που πρέπει να έχει κάποιος για να αναλάβει τη θέση διοικητή. Μην μπερδεύετε, λοιπόν, και μην μπερδεύεστε με τις μέρες της δικής σας διακυβέρνησης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Μείζονος Αντιπολίτευσης.

Εάν διαβάσετε με πολλή προσοχή το παρόν νομοσχέδιο, θα δείτε ότι η ΥΠΑ κατά τη μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, δηλαδή ΝΠΔΔ, θα υπεισέλθει ως καθολικός διάδοχος και στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις, τόσο του ελληνικού δημοσίου, όσο και για τους υπαλλήλους της υπηρεσίας. Τούτο σημαίνει ότι κανείς εκ των εργαζομένων δεν κινδυνεύει να χάσει τη δουλειά του. Ο ρόλος της ΥΠΑ θα παραμείνει ο ίδιος, σημαίνων, όπως είναι σήμερα.

Πριν κλείσω την τοποθέτησή μου, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή σε κάποια καίριας σημασίας ζητήματα όσον αφορά και τον δικό μου νομό, τον Νομό Κυκλάδων, αλλά και τις νησιωτικές περιοχές ευρύτερα, ιδίως για τις ακριτικές και νησιωτικές μονάδες οι οποίες δέχονται ιδίως τους θερινούς μήνες τον μεγαλύτερο όγκο επισκεπτών στους αερολιμένες τους, αλλά και στα ελικοδρόμια, γεγονός το οποίο καθιστά αναγκαία τη στήριξη από πλευράς του Υπουργείου, της πολιτείας και της Κυβέρνησης, αλλά και τον έλεγχο και την ασφάλεια των αερολιμένων και των ελικοδρομίων.

Σε κάθε περίπτωση το παρόν νομοσχέδιο στο σύνολό του είναι άρτιο, απολύτως σύμφωνο με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, αλλά και τις ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις και φυσικά διασφαλίζει την αξιοκρατία και τη διαφάνεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στη χώρα μας. Οι απαιτήσεις στον τομέα αυτόν στην κύρια πύλη εισόδου της χώρας μας είναι μεγάλες και με το παρόν νομοσχέδιο στεκόμαστε στο ύψος των περιστάσεων με ευθύνη, αλλά και με αποτελεσματικότητα, εχέγγυα απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία, αλλά και αντιμετώπιση τυχόν δύσκολων καταστάσεων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κυρία Πρόεδρε, όπως ανέλυσα και στην ομιλία μου, υπερψηφίζω το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ και εγώ.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Χρηστίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ για επτά λεπτά.

Κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Είμαι υποχρεωμένη σήμερα να αναφερθώ στην απaráδεκτη προσαγωγή και σύλληψη των μελών των φεμινιστικών οργανώσεων που αναδείκνυαν το θέμα της βίας ενάντια στις γυναίκες, τηρώντας φυσικά όλα τα μέτρα ασφαλείας. Με πρόσχημα το υγειονομικό συμφέρον καταστέλλονται άρθρα του Συντάγματος και παραβιάζονται πολιτικά δικαιώματα.

Η Βουλή, λοιπόν, δεν μπορεί να μένει απαθής και να μην καταδικάζει, και αντίθετα να συμφωνεί με τέτοιες πρακτικές. Οι προσπάθειες της Κυβέρνησης να εγκαταστήσει μία καχεκτική δημοκρατία υπό όρους δεν πρόκειται να γίνει δεκτή. Να εμποδίζετε τη συγκέντρωση δεκαπέντε γυναικών με αποστάσεις, όταν επί μήνες στοιβάζετε τον κόσμο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι εθνοργιστικά υποκριτικά.

Πολύ γρήγορα, λοιπόν, θέλω να περάσω στο νομοσχέδιο για το οποίο συζητάμε σήμερα. Όπως καταγγέλλει ο Πανελλήνιος

Σύλλογος Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας, καμμία από τις προτάσεις των αερολιμενικών δεν ελήφθη υπ' όψιν. Με το παρόν σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντί για μία ανεξάρτητη κανονιστική και εποπτική αρχή επιλέγει ένα συγκεντρωτικό μοντέλο με μόλις εκατόν εβδομήντα δύο υπαλλήλους, που θα πρέπει να εποπτεύουν χωρίς αυτοπρόσωπη συνεχή παρουσία σαράντα ένα αεροδρόμια, εβδομήντα δύο ελικοδρόμια, σαράντα ένα αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί στην επόμενη πενταετία.

Φυσικά όπως αντιλαμβάνεστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αδύνατο να υπάρξει εικοσιτετράωρη εποπτεία σε όλα αυτά από μόλις εκατόν εβδομήντα δύο ανθρώπους έναντι των διακοσίων ογδόντα τεσσάρων ήδη κατανεμημένων με δημοσιευμένη υπουργική απόφαση στη νέα αρχή. Φυσικά είναι αδύνατον να υπάρξει εποπτεία όλης της Ελλάδας από υπολογιστές στην Αθήνα και αυτό μπορεί να το καταλάβει ο καθένας. Αν αναλογιστεί κανείς ότι στα καθήκοντά τους εκτός της εποπτείας των πτήσεων θα συμπεριλαμβάνονται η παρακολούθηση και η αδειοδότηση των αεροπορικών εταιρειών, των αεροπορικών σχολών, των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης, των διαχειριστών αεροδρομίων, των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών κ.λπ., γίνεται ακόμα περισσότερο αντιληπτό ότι τη Νέα Δημοκρατία δεν την ενδιαφέρει καθόλου οποιοδήποτε πραγματικό εποπτικό έργο.

Και σε αυτό το σημείο σας ρωτάμε: Ποιος εξυπηρετείται από αυτή την επί της ουσίας κατάργηση των εποπτικών αρχών; Ποιον ωφελεί η υπονόμευση της ομαλής λειτουργίας των αεροδρομίων; Για ποιον λόγο τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των αεροπορικών πτήσεων και επιβατών;

Η συγκεκριμένη ρύθμιση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λειτουργεί αποκλειστικά σε όφελος των ιδιωτικών συμφερόντων που θέλουν να λειτουργήσουν ανεξέλεγκτα στα αεροδρόμια της χώρας. Οι συνέπειες από τη νομοθέτηση που επιχειρείται, μπορεί να αποδειχθούν τραγικές και είναι σε ευθεία αντίθεση με το δημόσιο συμφέρον. Οι παραβιάσεις των ευρωπαϊκών κανονισμών, της νομιμότητας των αερολιμενικών, περιβαλλοντικών και υγειονομικών διατάξεων πλέον δεν θα μπορούν να ελεγχθούν. Τα δικαιώματα των επιβατών και γενικότερα η προστασία των καταναλωτών με το παρόν σχέδιο νόμου μένουν εντελώς ανυπεράσπιστα. Ο έλεγχος επί της εφαρμογής των συμβατικών υποχρεώσεων του διαχειριστή των δεκατεσσάρων περιφερειακών αερολιμένων αντιλαμβάνεστε ότι καθίσταται αδύνατος. Και επειδή ακούσαμε για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να πω ότι, παραδείγματος χάριν, η Γαλλία, η Ιταλία και πολλές άλλες, που δεν έχουν το νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας, έχουν θεσπίσει περιφερειακές εποπτικές μονάδες των αντίστοιχων υπηρεσιών εντός των αερολιμένων. Στη χώρα μας ο Υπουργός Μεταφορών, αδιαφορώντας για το ευρωπαϊκό κεκτημένο, επιλέγει διαφορετικά εξυπηρετώντας τους πολιτικούς του φίλους, θέτοντας σε κίνδυνο επιβάτες και πληρώματα.

Μέχρι τώρα, ακόμα και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης αντιλαμβάνονταν την ανάγκη και αποδέχονταν την ύπαρξη και δραστηριοποίηση κρατικού εποπτικού μηχανισμού εντός των αερολιμένων. Για τον σκοπό αυτό μάλιστα παραχωρούσαν δωρεάν χώρο και επιβαρύνονταν με έξοδα λειτουργίας. Με το κυβερνητικό δώρο όμως που φέρνετε αυτή τη στιγμή στη Βουλή ο έλεγχος θα πραγματοποιείται με επισκέψεις στα αεροδρόμια μία φορά κάθε δύο, τρία ή τέσσερα χρόνια, επισκέψεις και επιθεωρήσεις για τις οποίες θα είναι ήδη ενήμεροι οι επιθεωρούμενοι φορείς και προφανώς θα τηρούν τη νομιμότητα κατά το διάστημα διεξαγωγής της επιθεώρησης. Είναι λογικό. Θα είναι όμως όντως έτσι τα πράγματα και το υπόλοιπο διάστημα ή η τυχόν αυθαιρεσία των εταιρειών γίνεται ανεξέλεγκτη; Σε πιθανή κατάσταση έκτακτης ανάγκης θα απουσιάζει η επιτόπια κρατική παρουσία. Ακόμα και για τα πιο απλά περιστατικά ο επιβάτης θα πρέπει να απευθυνθεί στην Αθήνα για να διεκδικήσει τα δικαιώματά του. Σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης -για να ακούει ο κόσμος-, σε περιπτώσεις μεγάλων καθυστερήσεων, σε ματαιώσεις πτήσεων, σε φαινόμενα άρνησης παροχής βοήθειας από τους μεταφορείς για φθορές, απώλειες, κλοπές αποσκευών -σε

όλους μας έχει συμβεί αυτό-, για ζημιές λόγω καθυστερήσεων πτήσεων, για ατυχήματα εντός του αερολιμένα με τραυματισμούς -για να μην πω τίποτα άλλο-, η εποπτεία ότι όλα γίνονται όπως πρέπει ώστε να προστατεύονται οι επιβάτες στην πράξη θα καθίσταται αδύνατη. Επιπλέον, κανείς δεν θα ελέγχει τις εταιρείες κατά πόσο θα δηλώνουν τον πραγματικό αριθμό των επιβατών ή όχι, εφόσον ξέρουν πως δεν θα εντοπιστούν. Κανένας δεν θα μπορεί να ελέγχει τους αερολιμένες εάν δηλώνουν το πραγματικό τονάζ των αεροσκαφών παραδείγματος χάριν.

Εκτός από την απώλεια ασφάλειας, με το παρόν σχέδιο νόμου θα έχουμε ως συνέπεια και σοβαρές οικονομικές απώλειες για το δημόσιο ταμείο και φυσικά στο νομοσχέδιο έχουμε και όλα τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά στοιχεία της Δεξιάς, της νεοδημοκρατικής νομοθέτησης. Ποια είναι αυτά; Οι διορισμοί διοικητή και μελών εκτελεστικού συμβουλίου γίνονται χωρίς διαδικασίες ΑΣΕΠ, ώστε να μπορεί ο Υπουργός να διορίζει «ημετέρους». Στο εκτελεστικό συμβούλιο δεν προβλέπεται φυσικά αιρετός εκπρόσωπος των εργαζομένων ώστε να εξασφαλίζεται κάποια ελάχιστη κοινωνική λογοδοσία. Τα πειθαρχικά και υπηρεσιακά συμβούλια της νέας δομής δεν υπάγονται στον Δημοσιούπαλληλο Κώδικα με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ίδια τη λειτουργία τους. Η αλλεργία της Κυβέρνησης σε οτιδήποτε φέρνει εκδημοκρατισμό και διαφάνεια στη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης για άλλη μια φορά είναι ολοφάνερη.

Το ότι καταψήφισουμε αυτό το νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο κι αν προσπαθήσατε να μας να μας πείσετε, είναι προφανές. Το ότι τα άρθρα του σχεδίου νόμου θέτουν σε κίνδυνο ανθρώπους που θα ταξιδεύουν από τα αεροδρόμια της χώρας και ότι οι αεροπορικές εταιρείες γίνονται ανεξέλεγκτες, αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα.

Χρησιμοποιείτε, λοιπόν, για ακόμη μια φορά την κοινοβουλευτική σας Πλειοψηφία σε βάρος της ασφάλειας. Ελπίζουμε να μη χρειαστεί, να μην αναγκαστούμε να σας ζητήσουμε να απολογηθείτε για τις ευθύνες σας στο μέλλον για τα λάθη που διαπράττετε εδώ και σήμερα, γιατί αυτό το κάνουμε εδώ και τόσους μήνες. Από τον Μάρτιο - Απρίλιο, από το ξέσπασμα του πρώτου κύματος της πανδημίας, σας έχουμε προειδοποιήσει για όλα. Φαίνεται ότι είχαμε σε όλα δίκιο και ελπίζουμε να μην επαναληφθούμε για άλλη μια φορά, για το καλό του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Μπακαδήμα.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα είναι κανείς υπερβολικός αν υποστηρίξει πως και το σημερινό νομοσχέδιο εντάσσεται πλήρως στο πλαίσιο διακυβέρνησης που έχει υφάνει και έχει δημιουργήσει όλους αυτούς τους μήνες η Νέα Δημοκρατία. Ποια είναι τα βασικά του στοιχεία; Η ιδιωτικοποίηση, τα ΣΔΙΤ. ΣΔΙΤ βλέπουμε παντού, από τα νοσοκομεία μας, από τις φυλακές. Σιγά-σιγά μπαίνουν σε όλους τους πυλώνες και σε όλη μας τη ζωή.

Τι άλλο έχουμε δει αυτούς τους μήνες; Μία στρατηγικά σχεδιασμένη συρρίκνωση του δημόσιου τομέα και μία σειρά από καταπατήσεις των επιταγών του Συντάγματος.

Δυστυχώς και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αυτό που συζητάμε σήμερα, διακατέχεται και διαπνέεται από την έντονη επιθυμία της Κυβέρνησης να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα της ολιγαρχίας που προσπαθεί να συνεχίσει να κάνει την κρίση ευκαιρία.

Με το υπό συζήτηση νομοθέτημα βλέπουμε λιθαράκι, λιθαράκι την ιδιωτικοποίηση σε έναν φορέα που μέχρι τώρα δεν είχαμε δει σε τόσο εκτεταμένο βαθμό. Φυσικά, είχαμε τη «FRAPORT». Όμως, βλέπουμε ότι τώρα γίνεται σταδιακή ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών ελέγχου της λειτουργίας των αεροδρομίων, ένα πάγιο αίτημα των εταιρειών που νέμονται τα αεροδρόμια με πρώτη και καλύτερη τη «FRAPORT».

Λιθαράκι, λιθαράκι, λοιπόν, οικοδομείται το δημιούργημα της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί; Διότι δεν μπορούμε να συζητήσουμε

το σημερινό νομοσχέδιο εκτός πλαισίου όλων των προηγούμενων. Τι είχαμε δει; Τα υδατοδρόμια, τις αεροδιακομίδες όπου βλέπουμε σιγά-σιγά τους ιδιώτες να μπαίνουν και εκεί, το ότι δεν έχετε κάνει τίποτα για τα μέσα μαζικής μεταφοράς όλους αυτούς τους μήνες της πανδημίας και ακούμε και ξανακούμε για διαχείριση. Δεν έχουμε δει καμμία αύξηση δρομολογίων.

Το καλοκαίρι εσείς, κύριε Υπουργέ, λέγατε ότι θα συνωστιστεί ο κόσμος, αλλά από την άλλη βλέπαμε να κόβονται πρόστιμα. Δεν έχουμε δει ακόμη να ολοκληρώνεται ένας διαγωνισμός για νέα λεωφορεία. Είδαμε την προκήρυξη για τις προσλήψεις. Και αυτή αφήνει πολλά ερωτήματα, που θα θέσουμε και με ερωτήσεις, αλλά και σε επόμενες συζητήσεις.

Όλα, λοιπόν, αυτά τα κομμάτια, ξεκινώντας από τα υδατοδρόμια μέχρι το σημερινό, είναι όλα κομμάτια του ίδιου παζλ. Όλα κουμπώνουν το ένα μέσα στο άλλο. Και δεν είναι τυχαίο πως οι μόνοι που συμφώνησαν και στάθηκαν θετικά απέναντι στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι εκείνοι που θα ωφεληθούν, εκείνοι που θα κερδίσουν από αυτό που θα ψηφιστεί σήμερα με τις ψήφους της Συμπολίτευσης.

Εξάλλου, δεν είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε την πλήρη αδιαφορία της Νέας Δημοκρατίας απέναντι στην ανάγκη προστασίας του δημόσιου συμφέροντος και του δημόσιου φορέα.

Δυστυχώς είμαστε βέβαιοι ότι το σημερινό νομοσχέδιο θα οδηγήσει σταδιακά στην πλήρη απορρύθμιση και ιδιωτικοποίηση της αεροπορικής αγοράς που τώρα ελέγχεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Γιατί αυτό που πάτε να κάνετε, η απώλεια του εποπτικού ελέγχου, θα οδηγήσει σε τελική απώλεια του ελέγχου λειτουργίας.

Έτσι, με μοναδικό γνώμονα την ικανοποίηση των συμφερόντων εκείνων που νέμονται δημόσια αγαθά, θυσιάζετε συνταγματικά και όχι μόνο κεκτημένα.

Δυστυχώς -και θα μου επιτρέψετε να πάω λίγο πίσω- τη 17^η Νοεμβρίου βεβαιωθήκαμε πως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιλέγει συνειδητά να παραβεί το Σύνταγμα. Και ως πάμε λίγο πιο πίσω και πριν τη 17^η Νοέμβρη. Επιλέγετε συνειδητά, κυρίες και κύριοι της Συμπολίτευσης, να καταστρατηγήσετε ένα βασικό άρθρο του Συντάγματος, το άρθρο 21. Επιλέγετε να επιλύσετε επιφανειακά και επικοινωνιακά τα κενά του ΕΣΥ, τα οποία, φυσικά, δεν δημιουργήθηκαν τώρα. Προϋπήρχαν. Ο κορωνοϊός ήρθε απλώς να τα διογκώσει και να τα φέρει στην επιφάνεια.

Τι έχουμε να παρατηρήσουμε σε ό,τι αφορά τη στήριξη -όπως εσείς τη θεωρείτε- του ΕΣΥ; Προτείνετε μονιμοποίηση των ιατρών ΜΕΘ, αντί να προτείνετε μονιμοποίηση όλου του ιατρικού, νοσηλευτικού και παραϊατρικού προσωπικού που καλείται να διαχειριστεί την όλη κατάσταση και να συμβάλει, ώστε να μπορέσει το ΕΣΥ να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες αυτής της περιόδου.

Σήμερα ήμουν στο «Κρατικό Νίκαιας». Είναι στην περιφέρειά μου. Είναι ένα νοσοκομείο με τεράστια προβλήματα. Τι έμαθα από τους από τους γιατρούς και τους υπαλλήλους; Ότι τους ζητήθηκε πριν από λίγες μέρες να καταρτίσουν μία λίστα με γιατρούς μόνο που χρειάστηκε να έρθουν σε επαφή, να διαχειριστούν, να νοσηλεύσουν περιστατικά κορωνοϊού. Δεν τους δόθηκε καμμία άλλη εξήγηση. Οι εργαζόμενοι κατέθεσαν μία ολοκληρωμένη λίστα, γιατί από τους καθαριστές, από τους τραπεζοκόμους, μέχρι τους νοσηλευτές, μέχρι τους γιατρούς όλοι μαζί δίνουν τον αγώνα. Όλοι χέρι-χέρι δίνουν τον αγώνα του ΕΣΥ, για να σταθεί όρθιο στη λαίλαπα της πανδημίας. Τη λίστα τους την επέστρεψαν, λέγοντας ότι θα πρέπει να είναι μόνο οι γιατροί. Φυσικά, κανείς δεν τους είχε πει ποιος ήταν ο σκοπός αυτής της λίστας. Μετά από αρκετά πίσω-μπρος, πήγαινε-έλα της λίστας κατέληξαν στο να ισχύει η αρχική, που εμπεριείχε όχι μόνο τους γιατρούς, αλλά συνολικά το προσωπικό.

Τι άλλο έχουμε παρατηρήσει; Την πλήρη αποψίλωση της πρωτοβάθμιας υγείας. Προσπαθείτε να λύσετε τα κενά που υπάρχουν στο ΕΣΥ και τα τεράστια προβλήματα υποστελέχωσης ουσιαστικά με μπαλώματα, μεταφέροντας γιατρούς, μεταφέροντας νοσηλευτές από πρωτοβάθμιες δομές σε νοσοκομεία.

Από την πρώτη στιγμή το ΜέΡΑ25 -και το έκανε και χθες με την τροπολογία που κατέθεσε- μιλάει για την ανάγκη διεξαγωγής μαζικών και επαναλαμβανόμενων τεστ. Δική μας πρόταση ήταν

να δημιουργηθούν τώρα κέντρα όπου θα γίνονται τεστ κορωνοϊού, τα οποία στη συνέχεια θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εμβολιαστικά κέντρα και αργότερα να παραδοθούν ως κέντρα πρωτοβάθμιας υγείας.

Τι άλλο σας φωνάζουμε από την πρώτη στιγμή, μιας και έστω επιφανειακά και επικοινωνιακά το νομοθετήσατε με πράξη νομοθετικού περιεχομένου; Την άμεση επίταξη κλινικών, ώστε να μπορούν να αποφορτιστούν τα νοσοκομεία όχι από κρούσματα κορωνοϊού, από άλλα που θα μπορούσαν να νοσηλευτούν σε κλινικές. Τι είδαμε; Και εκεί επιφανειακή αντιμετώπιση με επίταξη δύο κλινικών στη Θεσσαλονίκη.

Θεωρούμε -όπως έχουμε πει ήδη- ότι αυτά είναι τα ελάχιστα που θα μπορούσαν να γίνουν και πρέπει να γίνουν τώρα. Η χθεσινή απόρριψη της τροπολογίας του ΜέΡΑ25 μπορεί να έγινε από την Κυβέρνηση, από εκεί και πέρα, όμως, οι ανάγκες παραμένουν υπαρκτές. Είναι στο τραπέζι και θα πρέπει να τις συζητήσουμε, γιατί δεν μπορούμε άλλο να τις κρύβουμε κάτω από το τραπέζι.

Και θα κλείσω, κύριοι συνάδελφοι, με ένα θέμα που ως γυναίκα και ως Βουλευτή με ενόχλησε, με θύμωσε και με προβληματίσε, μπορώ να πω. Χθες ήταν η παγκόσμια ημέρα κατά της βίας εναντίον των γυναικών. Αρκετοί από εμάς μιλήσαμε, κάναμε αναρτήσεις στα social media μας, τοποθετηθήκαμε δημόσια. Κάθε χρόνο η συγκεκριμένη ημέρα είναι ιδιαίτερη, φέτος, όμως, για έναν λόγο παραπάνω. Διότι μέσα στην πανδημία τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο κύμα είδαμε να αυξάνονται τα κρούσματα ενδοοικογενειακής και έμφυλης βίας, με τελευταίο παράδειγμα την γυναικοκτονία που είχαμε στην χώρα μας πριν από λίγες μέρες.

Όλοι -θεωρώ- μπορούμε να συμφωνήσουμε πως είναι αναγκαίο οι γυναίκες να νιώθουν ένα πλαίσιο ασφάλειας, να νιώθουν ότι δεν φταίνε για τη βία που μπορεί να υποστούν και ότι μπορούν να βρουν ένα στήριγμα στην οικογένειά τους, στο περιβάλλον τους αλλά και στην πολιτεία, να αισθανθούν πως δεν είναι μόνες, για να μπορέσουν σιγά-σιγά τα στόματα να ανοίγουν και να ζητούν βοήθεια.

Τι είδαν, όμως, δυστυχώς, πολλές γυναίκες χθες, στο κλείσιμο μιας τέτοιας μέρας, μιας τόσο σημαντικής μέρας; Είδαν την προσαγωγή και έπειτα τη σύλληψη εννιά γυναικών που τι θέλησαν να κάνουν; Ήθελαν να διαμαρτυρηθούν. Επιχείρησαν να ανοίξουν πανό, τηρώντας όλα τα υγειονομικά μέτρα, με συνθήματα που αφορούσαν ακριβώς τη χθεσινή ημέρα, κατά της βίας σε βάρος των γυναικών. Και αναρωτιέμαι, σκέφτομαι φωναχτά και σας ρωτώ: Με αυτόν τον τρόπο, με αυτές τις εικόνες θέλουμε να κάνουμε τις γυναίκες-θύματα να νιώσουν ασφάλεια, να ζητήσουν βοήθεια και να μιλήσουν;

Έτσι θα νιώσουν ότι η Αστυνομία δε θα θάψει την υπόθεσή τους δε θα κάνει τα στραβά μάτια και δεν θα τις κατηγορήσει; Αυτό το μήνυμα θέλουμε να τους περάσουμε; Μέχρι εκεί έφτασε να θεωρεί η Νέα Δημοκρατία ότι πρέπει να επεκταθεί το «νόμος και τάξη» και η καταστολή της; Σε εννιά γυναίκες που ήθελαν να διαμαρτυρηθούν ενάντια στη βία που υφίστανται το φύλο τους; Αποτέλεσαν αυτές οι εννιά γυναίκες, οι εννιά φεμινίστριες τόσο μεγάλη απειλή που θα έπρεπε να οδηγήσει στην προσαγωγή τους και τη σύλληψή τους μετά; Βέβαια ας είμαστε ειλικρινείς.

Πριν από λίγες μέρες, πριν σχεδόν μια εβδομάδα αποτελούσαμε οι επτά Βουλευτές του ΜέΡΑ25 «απειλή» για την Κυβέρνηση και δεν μας επετράπη να ολοκληρώσουμε την πορεία μέχρι την Αμερικανική Πρεσβεία, ούτε καν στον αρχηγό του κόμματός μας ούτε καν στην Αντιπρόεδρο του κόμματός μας. Ειλικρινά τι φοβήθηκε ο κ. Χρυσόχοϊδης; Ότι επτά εκλεγμένοι εκπρόσωποι του ελληνικού λαού θα έκαιγαν την πρεσβεία; Θα έβαζαν κουκούλες και θα πέταγαν μολότοφ; Ειλικρινά δεν μπορώ να μπω ούτε στο μυαλό του ούτε στη λογική του. Δεν θα ήθελα κιόλας.

Κλείνω με αυτό. Με το χέρι στην καρδιά οφείλω να σας πω, κύριοι συνάδελφοι, πως οι χθεσινές εικόνες αλλά και η επιλογή της Νέας Δημοκρατίας να απαντήσει με αυταρχισμό και βία σε βάρος γυναικών, την ημέρα κατά της βίας σε βάρος των γυναικών, μόνο άγχος μπορεί να μου προκαλέσει. Άγχος για το αύριο που μας περιμένει, θλίψη, οργή και ντροπή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Λιούπης από τη Νέα Δημοκρατία και μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Καραθανασόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται να καλύψει τα κενά και τα αδιέξοδα στα οποία είχε οδηγήσει αναπόφευκτα ο ν.4427/2016 περί συστάσεως της Αρχής Πολιτικής Προστασίας. Είναι τουλάχιστον απογοητευτικό ότι επί τρία χρόνια η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έθεσε ποτέ σε λειτουργία την ΑΠΑ. Εξαιτίας της μεγάλης αυτής ολιγωρίας παραμένουμε έκθετοι για το ζήτημα αυτό απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι απολύτως αναγκαίος ο διαχωρισμός του εποπτικού φορέα, δηλαδή του ρυθμιστή και του παρόχου, στην Πολιτική Αεροπορία προκειμένου να υπάρξει διαφάνεια και βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στις αερομεταφορές κατά τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα.

Σήμερα συζητάμε και ψηφίζουμε επί ενός ολοκληρωμένου και υλοποιήσιμου σχεδίου για την ενεργοποίηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Πρόκειται για ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Οι αρμοδιότητές της είναι πολλές και σημαντικές. Η ΑΠΑ αναλαμβάνει εποπτικό ρόλο όλων των αερομεταφορών κάθε είδους ενώ συμμετέχει στη διαμόρφωση της εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών. Επιφορτίζεται με την περιφρούρηση των δικαιωμάτων των επιβατών σε σχέση με τα επιβαλλόμενα τέλη καθώς και με την έκδοση, ανανέωση ή κατάργηση κάθε άδειας ή πιστοποίησης πολιτικής αεροπορίας. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας εξετάζει τις καταγγελίες που υποβάλλονται τόσο από επιχειρήσεις αερομεταφορών όσο και από επιβάτες. Είναι αρμόδια και για την επίλυση διαφορών που προκύπτουν μεταξύ εταιρειών αερομεταφορών και του δημοσίου καθώς και για τη διενέργεια διαιτησίας.

Ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή η ΑΠΑ μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις, όπως πρόστιμα σε επιχειρήσεις που παραβιάζουν εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η οικονομική αυτοτέλεια της ΑΠΑ εξασφαλίζεται χάρη στις πέντε πηγές εσόδων που διαθέτει και οι οποίες προσδιορίζονται αναλυτικά με βασικότερη τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής. Ο διοικητής και το εκτελεστικό συμβούλιο της αρχής ορίζονται με πενταετή θητεία. Προσδιορίζονται με σαφήνεια τα εξειδικευμένα προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο διοικητής της ΑΠΑ. Μεταξύ άλλων σημαντικά αποδεδειγμένη επαγγελματική εμπειρία, εμπειρία στη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομών, υψηλή επιστημονική κατάρτιση.

Όπως είναι αυτονόητο ο διοικητής της ΑΠΑ και τα μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους. Με βάση τον προηγούμενο νόμο η ΑΠΑ προβλεπόταν να διαθέτει τριακόσια ογδόντα επτά άτομα προσωπικό. Στο σημερινό νομοσχέδιο η νέα Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στελεχώνεται από εκατόν εβδομήντα δύο άτομα αριθμός απόλυτα ικανός για την κάλυψη των αναγκών της.

Οι θέσεις αυτές καλύπτονται κατ' αρχάς μετά από πρόσκληση ενδιαφέροντος προς το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Πλέον η ΥΠΑ και όχι η ΑΠΑ θα είναι αρμόδια για την απόδοση των χρηματικών ποσών από τα τέλη που συγκεντρώνουν το EUROCONTROL. Οι δικαιούχοι των ποσών αυτών θα είναι η ΑΠΑ, η ΕΜΥ και οι ΥΠΑ ενώ η κατανομή μεταξύ τους γίνεται με βάση τις λειτουργικές τους ανάγκες.

Σημαντική είναι η αλλαγή που γίνεται σε σχέση με τη μηνιαία αποζημίωση που λαμβάνει το προσωπικό της ΥΠΑ ως κίνητρο για καλύτερα παρεχόμενες υπηρεσίες και λιγότερες καθυστερήσεις πτήσεων. Για τη χορήγηση της αποζημίωσης μπαίνει ως προαπαιτούμενο η αξιολόγηση των επιδόσεων της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε σχέση με την πραγματοποίηση των ετήσιων στόχων.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκοπών της η νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας παύει να έχει χαρακτηρισμό δημόσιας υπηρεσίας και λαμβάνει τη νομική μορφή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Με αυτό τον τρόπο αποκτά την απαιτούμενη

οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Το νέο νομικό πρόσωπο υπεισέρχεται στη θέση του παλιού ως καθολικός διάδοχος. Η ΥΠΑ χρηματοδοτείται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής του EUROCONTROL από διάφορα τέλη, παράβολα και λοιπά που της αναλογούν, από την αξιοποίηση της περιουσίας της και επικουρικά εφόσον είναι αναγκαίο από επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις του κρατικού προϋπολογισμού του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να δημιουργήσει ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο στην Πολιτική Αεροπορία χωρίς αγκυλώσεις και με μόνη στόχευση την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτό μπορεί να γίνει πραγματικότητα μόνο αν υπάρχει ουσιαστικός διαχωρισμός ελέγχοντος και ελεγχόμενου.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με ευρύ δίκτυο αερομεταφορών το οποίο εξυπηρετεί μεταξύ άλλων τις αυξημένες τουριστικές ανάγκες. Περισσότερο από το 80% των τουριστών καταφθάνει στη χώρα μας αεροπορικώς. Η ασφάλεια στις αερομεταφορές είναι ένα μεγάλο ζητούμενο και οφείλουμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό για τη διασφάλισή της. Όλοι, επισκέπτες και πολίτες, πρέπει να αισθάνονται και να είναι πράγματι ασφαλείς, όταν χρησιμοποιούν τις αερομεταφορές στην Ελλάδα. Ήταν πολύ κρίσιμη η κατάσταση στην οποία βρεθήκαμε το 2019 να απειλείται η χώρα μας με υποβιβασμό από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας Αεροπορίας εξαιτίας της απουσίας εποπτικού φορέα.

Σημαντικός στόχος της αλλαγής που γίνεται είναι και η μείωση των καθυστερήσεων στις πτήσεις οι οποίες ήταν ένα από τα βασικά προβλήματα που παρουσίαζαν οι αερομεταφορές τα τελευταία χρόνια. Η υπερπήδηση του σημερινού νομοσχεδίου ανοίγει νέους δρόμους στην ανάπτυξη των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων ως ένα σημαντικό ακόμα κομμάτι της μεταρρυθμιστικής πορείας της Κυβέρνησης.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε. Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου αρχικά εκ μέρους του ΚΚΕ να χαιρετίσουμε τις αγωνιστικές κινητοποιήσεις στο πλαίσιο της απεργίας που εξήγγειλαν ομοσπονδίες, εργατικά κέντρα και πρωτοβάθμια σωματεία. Οι αγωνιστικές κινητοποιήσεις απλώθηκαν σε όλη τη χώρα παρά το κλίμα συκοφαντίας, παρά τους εκβιασμούς, τις απειλές, τις παρακολούθησεις, την τρομοκρατία τόσο από μεριάς της εργοδοσίας όσο και από μεριάς του κράτους της. Στηρίζουμε τους αγώνες των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων, της νεολαίας και των γυναικών. Αγώνες οι οποίοι είναι προσαρμοσμένοι στη βάση της ευλαβικής στήριξης των υποδείξεων των επιστημόνων στο πλαίσιο της πανδημίας. Αγώνες οι οποίοι γίνονται για το δικαίωμα στη ζωή και την εργασία. Αγώνες οι οποίοι γίνονται για να στηρίξουν τη δημόσια υγεία. Σε συνθήκες πανδημίας, όπως δεν αναστέλλεται ο οδοστρωτήρας της αντιλαϊκής πολιτικής της Κυβέρνησης, έτσι δεν μπορούν να ανασταλούν η πολιτική αλλά και συνδικαλιστική δράση.

Όποιος πιστεύει από την Κυβέρνηση, αλλά και αλλού ότι με τις απειλές και την τρομοκρατία θα ανασταλούν οι αγωνιστικές κινητοποιήσεις, πλανάται πλάνη οικτρά.

Ένα δεύτερο σημείο, κυρία Πρόεδρε, είναι για τη χθεσινή ψήφιση της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών. Σήμερα το πρωί έγινε ένα μπαράζ ψευδών ειδήσεων και αναπαραγωγής τους. Τόσο μεγάλο ψέμα που κοκκίνισε και το ίδιο το ψέμα. Δηλαδή τι ισχυριζόντουσαν στα μέσα μαζικής ενημέρωσης οι διάφοροι δημοσιογράφοι, αλλά και οι κυβερνητικοί εκπρόσωποι; Ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία ωφελημένοι είναι οι εργαζόμενοι γιατί θα τους αυξηθεί, λέει, ο μισθός.

Μα, καλά, λίγη τσίπα επάνω σας δεν έχετε να πείτε ποια είναι η πραγματικότητα; Ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία, μέσα από τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών μειώνεται ο μεικτός μισθός των εργαζομένων; Έχουμε μείωση του μεικτού μισθού. Και τι σημαίνει μεικτός μισθός; Ότι ένα κομμάτι πάει άμεσα ως καθαρός μισθός για να ικανοποιήσει τις άμεσες ανάγκες του και

ένα δεύτερο κομμάτι κατευθύνεται είτε στα ασφαλιστικά ταμεία είτε σε άλλες παροχές μέσω ΟΑΕΔ, που λαμβάνουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, το μεικτό κομμάτι που λέμε, το μη μισθολογικό κόστος, όπως το ονομάζετε. Άρα εδώ δεν έχουμε μείωση; Τι έχουμε; Έχουμε αύξηση; Τι καινούργια μαθηματικά είναι αυτά; Θα μας κάνουν να ξεχάσουμε και τα μαθηματικά που μάθαμε στην πρώτη δημοτικού ότι ένα και ένα κάνουν δύο και δύο μείον ένα δεν κάνει τρία, κάνει ένα; Έτσι είναι η ουσία του ζητήματος.

Αλλά τι θέλετε να αποδείξετε μέσα από αυτή τη διαδικασία; Γιατί το κάνετε αυτό; Γιατί θέλετε να συγκαλύψετε ότι μέσα από αυτή την απόφαση που πήρε η Βουλή χθες της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών στο χθεσινό νομοσχέδιο χαμένοι είναι οι εργαζόμενοι για μία ακόμη φορά και οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι επιχειρηματικοί όμιλοι, οι οποίοι θα δουν τη μισθολογική δαπάνη, γιατί δεν είναι κόστος ο μισθός του εργαζόμενου, συνολικά να μειώνεται και όλα αυτά στο όνομα της θωράκισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών ομίλων.

Και βεβαίως αυτή η διαδικασία της μείωσης της μισθολογικής δαπάνης δεν αμφισβητείται ούτε από εσάς ως Κυβέρνηση. Άλλωστε ο κύριος Υπουργός περιχαρής εχθές είπε ότι πρέπει να μειωθεί η μισθολογική δαπάνη, πρέπει να μειωθεί και η φορολογική δαπάνη των επιχειρήσεων ταυτόχρονα και τα δύο, για να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα, να γίνουν πιο κερδοφόρες οι επιχειρήσεις. Δηλαδή την κερδοφορία των επιχειρήσεων επιβεβαιώνεται ότι την πληρώνουν οι εργαζόμενοι και ο λαός για να είναι κάποιος κερδοφόρος. Γίνεται σε βάρος των αναγκών των εργαζομένων και σε βάρος των αναγκών του λαού. Παραδεχθείτε λοιπόν, και εσείς αυτή τη διαπίστωση.

Και το θέμα δεν είναι αν αυτή η βελτίωση του ρόλου των επιχειρήσεων, της θέσης των επιχειρήσεων και της ανταγωνιστικότητας θα γίνει μέσα από τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών και αν αυτή θα έχει επίπτωση στον ΟΕΑΔ ή δεν θα έχει, δηλαδή αν θα στηριχτεί από τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως είπε ο ΣΥΡΙΖΑ, που συμφωνεί στη λογική της μείωσης της μισθολογικής δαπάνης των εργαζομένων, αλλά λέει ότι θα πρέπει να την πληρώσουν οι εργαζόμενοι ως φορολογούμενοι. Δηλαδή το θέμα είναι από ποια τσέπη θα την πληρώσουν τη μείωση της φορολογικής δαπάνης; Θα την πληρώσουν ως φορολογούμενοι ή ως εργαζόμενοι; Αυτό είναι το πρόβλημα; Αφού έτσι και αλλιώς θα την πληρώσουν. Τους μόνους που ωφελεί είναι τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Από αυτή την άποψη θα δούμε και τη συνέχεια τις επόμενες ημέρες. Ποια θα είναι η συνέχεια; Είναι αυτή που εξήγγειλε και ο κύριος Πρωθυπουργός εχθές και εξήγγειλε και ο κ. Πισσαρίδης με την έκθεσή του ότι το επόμενο διάστημα στα μέτρα που θα φέρουμε θα είναι να μειώσουμε ακόμη περισσότερο την ασφαλιστική δαπάνη των επιχειρήσεων για τους εργαζομένους τους. Θα είναι, λέει, ένα σταθερό ύψος αυτό και όχι να υπάρχουν διακυμάνσεις ανάλογα με τον μισθό.

Πού θα οδηγήσει; Θα οδηγήσει σε μικρότερα έσοδα προς τα ασφαλιστικά ταμεία. Άρα, λοιπόν, αυτό τι θα σημαίνει; Θα σημαίνει ότι οι εργαζόμενοι θα αναγκαστούν να πληρώσουν τις δαπάνες για την υγεία, τη φαρμακευτική δαπάνη για την πρόνοια από την τσέπη τους. Θα βάλουν ακόμα πιο βαθιά το χέρι στην τσέπη τους, θα είναι μεγαλύτερη η συμμετοχή. Θα δουλεύουν περισσότερα χρόνια και θα πάρουν και μικρότερη σύνταξη. Και όλο αυτό για να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρηματικών ομίλων και η κερδοφορία.

Γι' αυτό λέμε ότι αυτό το οποίο τσακίζει τα δικαιώματα των εργαζομένων είναι υπόθεση της ανταγωνιστικότητας. Αυτή είναι η αιτία που τσακίζει τα δικαιώματα των εργαζομένων, που αμφισβητεί συγκροτημένα δικαιώματα εργασιακά, ασφαλιστικά και μισθολογικά γιατί θέλει έναν πολύ φθηνό εργαζόμενο, χωρίς δικαιώματα, αναλώσιμο στις ανάγκες της κάθε επιχείρησης. Από αυτή την άποψη σε αυτό πρέπει να στοχεύσουμε, στα μονοπώλια, αυτός είναι ο εχθρός της εργατικής τάξης, και τα συμφέροντα των μονοπωλίων και όχι απλά και μόνο στη μία ή στην άλλη μορφή διαχείρισης των συμφερόντων του κεφαλαίου από την εκάστοτε κυβέρνηση.

Τρίτο ζήτημα, κυρία Πρόεδρε, για το νομοσχέδιο. Αναφέρθηκε αναλυτικά οισηγητής μας Μανώλης Συντυχάκης στο νομοσχέ-

διο. Τι θα ήθελα εγώ να τονίσω; Ότι αποτελεί ένα ακόμη κρίκο στην αλυσίδα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών, που αυτό ήταν μια πολιτική συνολικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι μόνο, αλλά εδώ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ξεκίνησε από τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Γιατί το έκανε αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση; Για να έχουμε καλύτερες αερομεταφορές; Ή το βασικό ζητούμενο ήταν για να προσαρμοστούν και οι αερομεταφορές, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, στις ανάγκες των μονοπωλίων και του κεφαλαίου; Γιατί ταυτόχρονα είδαμε απελευθέρωση στην ηλεκτρική ενέργεια, στις αερομεταφορές, στις τηλεπικοινωνίες και σε μία σειρά άλλους κλάδους της οικονομίας.

Γιατί ξαφνικά έγινε όλο αυτό; Είναι πολύ απλό, υπήρχαν υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια, που έπρεπε να βρουν νέες διεξόδους επενδύσεων και στήριξης της κερδοφορίας τους. Και οι τομείς των αερομεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας και με βάση της νέες εξελίξεις στην τεχνολογία ήταν επικερδείς πλέον τομείς για το κεφάλαιο και τον βαθμό συσσώρευσής του.

Έτσι, λοιπόν, ξεκίνησε ένα μαπαράζ σταδιακά ιδιωτικοποίησης των υποδομών, ιδιωτικό αεροδρόμιο, δημιουργήθηκε κεντρικό αεροδρόμιο το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Προχώρησε μετά στην ιδιωτικοποίηση των δεκαεσσάρων αεροδρομίων με πόνο καρδιάς ο ΣΥΡΙΖΑ. Καταργήθηκε το κρατικό μονοπώλιο του μεταφορέα και οι κρατικοί αερομεταφορείς σε όλη την Ευρώπη και στην Ελλάδα.

Καταργήθηκαν και απελευθερώθηκαν οι γραμμές του εξωτερικού για οποιονδήποτε μπορεί να πετάει και στο εσωτερικό. Μετέπειτα απ' όλα αυτά, εφόσον υπήρξε αυτή η εξέλιξη, απ' όλες τις κυβερνήσεις έγινε βήμα το βήμα, έχουμε και την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας, τη διαχείριση της αεροπλοΐας με τον διαχωρισμό ανάμεσα στον έλεγχο του πτητικού έργου και στους κανόνες. Αυτή η διάσπαση βεβαίως κάνει ένα βήμα παραπέρα στην πορεία ιδιωτικοποίησης και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Δεν το ξέρετε; Γιατί το κρύβετε ότι οποιαδήποτε υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, να το πω έτσι να γίνει κατανοητό, έχει αδειοδοτηθεί σε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να ασκεί τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στη χώρα μας. Οποιαδήποτε έχει αδειοδοτηθεί, δεν απαγορεύεται. Αρα, λοιπόν, και ιδιωτικές επιχειρήσεις που υπάρχουν και πορεία ιδιωτικοποίησης και των ήδη υπό δημόσιο έλεγχο επιχειρήσεις, τον οποίο κάνετε εσείς.

Και όλα αυτά στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Γιατί δημιουργήθηκε ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός; Για να μπορέσει να προσαρμοστούν οι διάδρομοι των αερομεταφορών στη βάση της συρρίκνωσης του κόστους των αερομεταφορών των αεροπορικών εταιρειών. Για αυτό έγιναν οι ενιαίοι διάδρομοι. Και για αυτό επί της ουσίας καταργήθηκε ο εθνικός ενιαίος χώρος.

Επί της ουσίας η Ελλάδα ανήκει στον ενιαίο χώρο που ελέγχεται από την Ιταλία στο πλαίσιο του κομματιού αυτού της Ανατολικής Μεσογείου. Έχει χωριστεί σε έξι τμήματα, αν δεν κάνω λάθος, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Εκεί ανήκει ο εθνικός ενιαίος χώρος.

Και αυτό προστατεύει τα εθνικά μας σύνορα και συμφέροντα; Αυτό βάζει ζήτημα στην ασφάλεια; Είπατε, κύριε Υπουργέ, και άλλοι το λένε από τους ομιλητές της Κυβέρνησης, ότι δεν θα έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια. Εγώ να το δεχθώ αυτό ότι είναι έτσι όπως το λέτε. Αλήθεια, εσείς μας εγγυάστε ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία όταν τα πάντα υποτάσσονται στη μείωση του κόστους δεν θα προσαρμοστούν οι κανόνες ασφαλείας σε αυτό το καθεστώς, σε αυτή τη λογική; Και ότι μέσα από αυτή τη λογική της προσαρμογής των κανόνων ασφαλείας στη συρρίκνωση και στη συμπίεση του κόστους δεν θα έχουμε επιπτώσεις ή τυχόν ατυχήματα ή σε τυχόν ανθρώπινο λάθος που θα γίνει λόγω της εντατικοποίησης της εργασίας;

Μπορείτε να το εγγυηθείτε αυτό και να πείτε: «Θα είμαι εγώ υπεύθυνος ότι δεν θα γίνει κάτι τέτοιο»; Δεν μπορείτε να το εγγυηθείτε, γι' αυτό βάζουμε αυτά τα στοιχεία.

Τρίτο ζήτημα: Εκτός από το γενικό, αυτό θα έχει επίπτωση; Βεβαίως θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στους εργαζόμενους, στα λαϊκά στρώματα και στην ικανοποίηση των αναγκών του, όπως είδαμε ότι έχει επίπτωση στην ενέργεια, ενεργειακή φτώχεια,

στις τηλεπικοινωνίες τεχνολογική αποδυνάμωση, όξυνση της ταξικής διαστρωμάτωσης με βάση τη δυνατότητα πρόσβασης στο ίντερνετ, έτσι έχει και στις αερομεταφορές επιπτώσεις. Και θα έχει επιπτώσεις στο κατά πόσο μπορούν να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες με την επάρκεια δρομολογίων με φτηνά δρομολόγια και ταυτόχρονα έχει επίπτωση και στους εργαζόμενους στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των υπόλοιπων κλάδων με την εντατικοποίηση, τις ανατροπές των εργασιακών σχέσεων, των συμβάσεων εργασίας και με την επιδείνωση της θέσεως τους.

Και τέλος, να τοποθετηθούμε και για την «ΑΕΓΕΑΝ», μιας και μπήκε στη συζήτηση. Πού είναι το βασικό; Ότι αστικό κράτος στηρίζει τους επιχειρηματικούς ομίλους είτε σε συνθήκες κρίσης είτε σε συνθήκες ανάπτυξης, όπως στήριξη ήταν η μη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, όπως στήριξη είναι η μείωση των φορολογικών βαρών, όπως στήριξη είναι η πολιτική των δημόσιων δαπανών, των δημόσιων συμβάσεων, των έργων των μεγάλων που κατασκευάζουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι. Αυτά είναι μορφές έμμεσης και άμεσης στήριξης. Όπως τους στηρίζει άμεσα με χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τα ευρωπαϊκά κονδύλια, έτσι και σε συνθήκες κρίσης εξακολουθεί να στηρίζει. Τώρα βέβαια το κάνει στο όνομα της σωτηρίας των επιχειρηματικών ομίλων σε συνθήκες κρίσης και σε συνθήκες ανάπτυξης στο όνομα της διασφάλισης της κερδοφορίας.

Ας δούμε διαχρονικά πού οδήγησε αυτή η πολιτική στήριξη των επιχειρηματικών ομίλων σε συνθήκες κρίσης. Να θυμίσω τις περιβόητες κρατικοποιήσεις και το ταμείο ανασυγκρότησης επιχειρήσεων, όπως το είχε ονομάσει πρώτη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, που μπήκαν μέσα όλες οι προβληματικές επιχειρήσεις. Τι έγινε; Κοινωνικοποιήθηκαν τα δάνεια και τα χρέη προς τα ασφαλιστικά ταμεία και εφορίες. Άμα ψάξετε τη λίστα ποιοι μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι χρωστώνε σε τράπεζες, σε ασφαλιστικά ταμεία και στην εφορία θα δείτε επιχειρήσεις οι οποίες έχουν σταματήσει τη λειτουργία τους, από αυτές που είχαν ενταχθεί στο ταμείο αποκρατικοποίησης.

Όποιες εξυγιάνθηκαν δόθηκαν μπιρ παρά στους ιδιώτες για να κλείσουν και πάλι μετά από λίγο. Και όσες δεν εξυγιάνθηκαν έκλεισαν τελείως και οριστικά. Και που πήγαν τα χρέη αυτών των επιχειρήσεων; Στον λαό γιατί είχαμε κρατικοποίηση, δεν είχαμε καν αγορά κάποιων μετοχών.

Να ξεχάσουμε την ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών; Τρεις έγιναν επί κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ και μία επί ΣΥΡΙΖΑ στις οποίες στηρίχτηκαν οι τράπεζες με χρήματα των φορολογουμένων, με 40 δισεκατομμύρια ευρώ αν δεν κάνω λάθος. Τι έμεινε από αυτά τα 40 δισεκατομμύρια; Περίπου 1,5 δισεκατομμύριο έχει μείνει τώρα. Τα υπόλοιπα πήγαν σε αυτόν τον κουβά του κρατικού χρέους που θα κληθούν να τον πληρώσουν οι φορολογούμενοι. Και τι έγινε η μη συμμετοχή του κράτους σε αυτές τις τράπεζες; Εκμηδενίστηκε ουσιαστικά ή τείνει να εκμηδενιστεί.

Και τώρα κάνετε ψευτο-αντιπαράθεση ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία για το τι μορφή θα πάρει η στήριξη στην «ΑΕΓΕΑΝ»; Δηλαδή είτε θα πάρει με μετοχές είτε είναι προνομιούχες που είπε το ΚΙΝΑΛ και ο ΣΥΡΙΖΑ είτε θα είναι τα warrants που λέει η Νέα Δημοκρατία; Τι αλλάζει; Της ξέφυγε μιας Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, είπε: «Αμα χρεοκοπήσει κι έχει πάρει warrants;». Δηλαδή αν έχει πάρει μετοχές τι θα γίνει που θα έχουν μετοχές χρεοκοπημένης εταιρείας; Ούτε καν -επειδή είναι άυλες τώρα- ταπεταρία δεν θα τις κάνουνε. Παλιά που ήταν έντυπες μπορούσαν να γίνουν ταπεταρία. Ποιον κοροϊδεύετε ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία; Είτε γίνει με μετοχές είτε με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, στηρίζετε τις επιχειρήσεις και όχι τα συμφέροντα του δημοσίου γενικά, με την ευρεία έννοια του όρου και πολύ περισσότερο του λαού. Το αποτέλεσμα είναι και μοναδικό.

Και εδώ επί της ουσίας δεν είναι αντίφαση ότι όλες οι κυβερνήσεις στο πλαίσιο του αστικού συστήματος κοινωνικοποιούν τις ζημιές των επιχειρήσεων και ιδιωτικοποιούν τα κέρδη. Αυτό δεν είναι αντίφαση, αλλά αυτό επί της ουσίας αποτελεί και τον ορισμό του παρασιτικού χαρακτήρα των καπιταλιστικών επιχειρήσεων και του κράτους τους. Και με αυτόν τον παρασιτισμό

πρέπει να ξεπερδύουν οι εργαζόμενοι μια και καλή, αν θέλουν να ικανοποιούν το σύνολο των σύγχρονων αναγκών αξιοποιώντας τον πλούτο που υπάρχει, τον πλούτο που δημιουργούν και το σύνολο των παραγωγικών δυνατοτήτων και των τεχνολογικών εξελίξεων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ και για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Θα δώσω τον λόγο στον κ. Σταμενίτη τώρα από τη Νέα Δημοκρατία γιατί πρέπει να πάει στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για να μιλήσει και αμέσως μετά τον λόγο έχει ο κ. Χήτας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης.

Ορίστε, κύριε Σταμενίτη, έχετε τον λόγο για επτά λεπτά.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ: Συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο για τη δημιουργία μίας ανεξάρτητης αρχής, το οποίο έρχεται να καλύψει το μεγάλο κενό που άφησε η προηγούμενη κυβέρνηση. Η τριετής χαρακτηριστική καθυστέρηση της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ να εφαρμόσει έναν νόμο που η ίδια ψήφισε, δεν αφήνει αμφιβολία ότι το νομοθετικό πλαίσιο του 2016 ή ήταν προβληματικό ή στην πραγματικότητα είναι ανεφάρμοστο ή ήταν ελλιπές ή συνειδητά η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα απολύτως για τον διαχωρισμό ανάμεσα στην εποπτική αρχή και στον πάροχο. Και τι έγινε μετά από αυτό; Οδήγησε τη χώρα μας ένα βήμα πριν τον υποβιβασμό της σε θέματα ασφάλειας από τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια της αεροπορίας. Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να εξηγήσουμε σε κανέναν τι θα σήμαινε αυτό για τη χώρα μας, μια ιδιαίτερα τουριστική χώρα.

Έρχεται, λοιπόν, η ηγεσία του Υπουργείου σε πλήρη συνεργασία με τους διεθνείς εμπλεκόμενους οργανισμούς και νομοθετεί για τη δημιουργία αυτής της Ανεξάρτητης Αρχής, της EASA, με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, ρυθμιστικές και εποπτικές και με νομική, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, η οποία διαχωρίζει πλήρως από τον πάροχο υπηρεσιών την ΥΠΑ εκπληρώνοντας έτσι τις υποχρεώσεις της χώρας απέναντι στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Έχουμε μπροστά μας ένα νομοθετικό κείμενο που συστήνει έναν οργανισμό ευέλικτο, λειτουργικό, χωρίς προβλέψεις για περριττές οργανικές θέσεις βάσει ευρωπαϊκών προτύπων, ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο που προάγει την εθνική στρατηγική για τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, ενισχύει την ανάπτυξη αγοράς αερομεταφορών μέσω ενός σαφούς πλαισίου κανόνων, εναρμονίζει την εθνική με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και αποτελεί το πέρασμα σε μια νέα εποχή που θα υπάρχει μια κεντρική δομή που θα εξασφαλίζει την αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων.

Θεσπίζει ένα ολοκληρωμένο επιχειρησιακό πλαίσιο το οποίο ενισχύει το σύστημα συντονισμού και ελέγχου και καθιερώνει ένα ενιαίο, αναλογικό και αποτρεπτικό σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τη νομοθεσία. Τέλος, μειώνει τις κρατικές δαπάνες καθώς η αρχή χαρακτηρίζεται από την οικονομική αυτοτέλεια.

Παράλληλα με τη δημιουργία της αρχής έχουμε τη συνολική αναμόρφωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με στόχο την αύξηση της αποδοτικότητάς της, την εξασφάλιση και την ενίσχυση της διαφάνειας και τη βελτίωση των πόρων της.

Συνεπώς το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που συζητάμε αποτελεί μια απαραίτητη νομοθετική μεταρρύθμιση, με την οποία η Ελλάδα στον τομέα των αερομεταφορών εναρμονίζεται πλήρως με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και κλείνει μια σημαντική εκκρεμότητα από τις παλιές που είχε αφήσει ο ΣΥΡΙΖΑ φεύγοντας από την κυβέρνηση.

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου στην Επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια, ακούσαμε κριτική από τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ, στην οποία θα ήθελα να σταθώ σε δύο σημεία.

Πρώτο σημείο ο αριθμός των οργανικών θέσεων. Ρωτάει δηλαδή ο ΣΥΡΙΖΑ: Γιατί από τετρακόσια εβδομήντα άτομα που υπήρχαν ως πρόβλεψη, η σημερινή ηγεσία πηγαίνει στα εκατόν εβδομήντα; Τι σημαίνει αυτή η κριτική; Επί της ουσίας τίποτα. Προφανώς ότι ο ΣΥΡΙΖΑ κλείνει το μάτι στους συνδικαλιστές και προφανώς είναι μια ακόμα απόδειξη λαϊκισμού αυτή η θέση του. Αποδεικνύεται για μία ακόμα φορά ότι το κόμμα της Αντιπολίτευσης είναι ο κύριος και διαχρονικός εκφραστής του λαϊκισμού στη χώρα.

Πρέπει να ξέρετε ότι δεν ισχυριζόμαστε μόνο εμείς ότι ο αριθμός που προβλέπεται είναι επαρκής ούτε το βγάλαμε από το μυαλό μας. Οκτώ μήνες στελέχη της ΥΠΑ με τις οδηγίες της EASA αξιολόγησαν το οργανόγραμμα και συμφωνεί μαζί μας και ευρωπαϊκή πρακτική, Ιταλία, Γαλλία χώρες με τριπλάσια κίνηση στον τομέα των αερομεταφορών και ο ΣΥΡΙΖΑ έρχεται και μας λέει ότι ο ίδιος αριθμός δεν επαρκεί για την Ελλάδα.

Συγγνώμη, αλλά εμείς θα προτιμήσουμε την ευρωπαϊκή πρακτική.

Δεύτερο σημείο της κριτικής μας είναι για τη δημιουργία της ανεξάρτητης αρχής. Δημιουργεί ένα ζήτημα ασφάλειας, λένε οι του ΣΥΡΙΖΑ. Λένε, επίσης, ότι οι ανεξάρτητες αρχές είναι προθάλαμος της ιδιωτικοποίησης. Πιθανότατα δεν μπορεί να φανταστείτε μια δημόσια λειτουργία που δεν είναι κάτω από τον ασφυκτικό έλεγχο του κράτους, ίσως του κομματικού κράτους. Διαφωνείτε, λέτε με την ανεξάρτητη αρχή γιατί δεν υπάγεται στο κεντρικό έλεγχο εκ μέρους του Υπουργού. Μας λέτε ότι μετατρέπουμε μια δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και άρα στο πίσω μέρος του μυαλού μας είναι η ιδιωτικοποίηση της υπηρεσίας αυτής.

Το μόνο που κάνετε στην πραγματικότητα με την κριτική σας αυτή, είναι να φανερώνετε την ιδεολογική άποψη που έχετε για το κράτος και τη λειτουργία του, αλλά και τον τρόπο με τον οποίον αντιλαμβάνεστε τη διακυβέρνηση της χώρας.

Οι ανεξάρτητες αρχές είναι νομικά πρόσωπα του κράτους. Προφανώς και δεν υπάγονται σε ιεραρχικό έλεγχο εκ μέρους του Υπουργού. Και ποιο είναι το πρόβλημα; Αυτό όμως, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, ούτε τις εμποδίζει να αναπτυχθούν ούτε να επιτελέσουν το έργο που καλούνται να φέρουν εις πέρας ούτε τις καθιστά αφερέγγυες ούτε φανερώνει ότι αποτελούν προθάλαμο ιδιωτικοποίησης.

Ξέρετε, αυτή είναι η διαφορά μας. Εσείς εκπροσωπείτε το χθες, το αποτυχημένο μοντέλο του απόλυτου ελέγχου του κράτους, του απόλυτου ελέγχου των δομών της κρατικής διοίκησης από το κόμμα. Εμείς πιστεύουμε στον διαχωρισμό των εξουσιών, στον καταμερισμό των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών. Αυτό αποδεικνύει... (Δεν ακούστηκε)... της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών, η οποία πρέπει να κινείται ακριβώς σε αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή του διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων, της εποπτείας και των επιδόσεων του παρόχου.

Νομίζω ότι σε αυτό πρέπει να συμφωνήσουμε. Γι' αυτό και πρέπει όλοι μαζί επί της αρχής να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Τι είναι αυτό το πράγμα με τις ανεξάρτητες αρχές; Δηλαδή και να θέλουμε, κύριε Υπουργέ, μας σταματάτε και μας φρενάρετε. Άκουσα και με ενδιαφέρον τον συνάδελφο προηγουμένως: «ανεξάρτητες αρχές», «ανεξάρτητες αρχές». Το Σύνταγμα μας ορίζει ότι πρέπει να έχουμε πέντε ανεξάρτητες αρχές. Πέντε, βρε παιδιά, όχι σαράντα πέντε. Πέντε. Ανεξάρτητες αρχές παντού! Ξέρει ο συνάδελφος που μιλούσε πριν; Για να λειτουργήσει το κράτος χρειάζεται ανεξάρτητες αρχές; Τι κάνει, δηλαδή; Υποκαθιστά τη λειτουργία του κράτους η κάθε ανεξάρτητη αρχή; Γι' αυτό δεν υπάρχουν οι κυβερνήσεις, οι Υπουργοί, τα επιτελεία;

Ξέρετε -τα είπε χθες ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης- τι κόστος έχουν οι ανεξάρτητες αρχές; Από 300 έως 600 εκατομμύρια τον χρόνο, κύριε Υπουργέ. Οι ανεξάρτητες αρχές. Οι περισσότεροι είναι αργόμοθοι εκεί μέσα. Επιτροπή Ανταγωνισμού 5 εκατομμύρια, ΑΣΕΠ 20 εκατομμύρια, Συνήγορος του Πολίτη 28 εκατομμύρια τον χρόνο! Ξέρετε πόσα λεωφορεία θα είχατε πάρει, μιας και είστε Υπουργός Μεταφορών, αν δεν μάθαινε το κράτος να λειτουργεί μόνο με ανεξάρτητες αρχές;

Είμαστε κάθετα αντίθετοι στις ανεξάρτητες αρχές. Το έχουμε πει. Υπάρχει κράτος που πρέπει να λειτουργεί. Δεν θα κάνει τη δουλειά τη δικιά μας, του κράτους, της πολιτείας η ανεξάρτητη

αρχή. Μην πάω στο ΕΣΡ τώρα, κύριε Υπουργέ, που οι ίδιοι έχουν παραδεχτεί ότι είναι αργόμισθοι. Αφήστε, το έχουμε εξαντλήσει το θέμα αυτό.

Πάμε παρακάτω τώρα. Πάμε σε ένα άλλο θέμα, κύριε Υπουργέ, μιας και εκπροσωπείτε δύο Υπουργούς την Κυβέρνηση σήμερα εδώ. Πάμε τώρα για παράταση γενικής απαγόρευσης μέχρι τη Δευτέρα 7 του Δεκεμβρίου. Να πούμε ότι από σήμερα αλλάζει η ζωή μας. Το 7, να ξέρετε, είναι ο αριθμός του ψεύτη γενικά. Έτσι το λένε. Δεν λέω ότι είναι κάποιος ψεύτης, αλλά το 7 είναι ο αριθμός του ψεύτη. Επτά του μηνός η παράταση και μπαίνει και ο μαγικός αριθμός 7 στα κινητά μας πλέον. Στέλναμε 6 να κάνουμε περίπατο με τα σκυλάκια μας, στέλναμε 3 να πάμε στο γιατρό. Θα στείλουμε 7 τώρα για να ψωνίζουμε χριστουγεννιάτικα στολίδια, δώρα κ.λπ.. Προστίθεται στο 13033 και ο αριθμός 7, κύριε Παππά. Αν θέλετε να πάρετε λαμπάκια για το δέντρο σας, θα στείλετε 7 στο 13033 και θα πάρετε λαμπάκια για το δέντρο σας. Προστέθηκε και αυτό.

Αυτά δεν γίνονται. Και πρέπει να παραδεχτείτε κάποια στιγμή ότι δεν τα έχετε πάει καλά, καθόλου. Μην πω ότι τα έχετε κάνει μπάχαλο με το δεύτερο κύμα της πανδημίας. Και αν δεν πιστεύετε εμάς, ακούστε τον κόσμο, ακούστε την κοινωνία, ακούστε τις δημοσκοπήσεις, τους δημοσκόπους φίλους σας που σας έχουνε 40%, 38%.

Χθεσινή δημοσκόπηση. Θα την καταθέσω στο τέλος για τα Πρακτικά. «Πανδημία, βασικές αιτίες για το δεύτερο κύμα: Εισαγόμενα κρούσματα από τον τουρισμό το 48,4%». Το έχουμε πει πολλές φορές ότι αφήσατε την κατάσταση ανεξέλεγκτη, χρησιμοποιήσατε λάθος αλγόριθμο και τα κάνατε μπάχαλο. Μπορούσαμε, λοιπόν, να το ελέγξουμε το θέμα. «Μέσα μαζικής μεταφοράς, τρίτος σημαντικότερος λόγος. Δεύτερος: Απειθαρχία συγκεκριμένων ομάδων». Μάλιστα, εκεί ίσως να μην μπορούσατε να κάνετε κάτι. «Καθυστερήσεις στη λήψη μέτρων». Βασικές αιτίες που ζούμε το δεύτερο κύμα και έρχεται και τρίτο κύμα.

Πάμε τώρα στο κομμάτι του εμβολίου, γιατί ακούγονται πολλά. Δεν θα πλατειάσω. Θα πούμε τρία πράγματα ξεκάθαρα. Υπάρχει μια σημερινή δήλωση, κύριε Υπουργέ, του κ. Πέτσα. Δεν ξέρω τι έχετε στο μυαλό, γιατί αρχίζετε και μας μπερδεύετε. Θα είναι υποχρεωτικός ο εμβολιασμός; Δεν έχουμε τέτοια αίσθηση. Ο Πέτσας λέει ότι «μέχρι το τέλος Ιουνίου θα έχουν εμβολιαστεί όλοι οι Έλληνες». Τι εννοεί, δηλαδή, τώρα εδώ; Τώρα πριν από λίγο έκανε τη δήλωση ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος και είπε ότι θα έχει εμβολιαστεί μέχρι το τέλος Ιουνίου το σύνολο του πληθυσμού.

Ακούστε λίγο κάτι. Επειδή πριν από δεκαπέντε λεπτά, κύριοι Υπουργοί -και δεν είναι στο elliniki-lisi.gr, στο «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» ή σε άλλα μεγάλα sites τα οποία τα ακούτε- οι «FINANCIAL TIMES» έγραψαν: Αμφιβολία για την αποτελεσματικότητα του εμβολίου της «ASTRAZENECA». Ορίστε, πριν δεκαπέντε λεπτά, φρέσκο.

Τι λέμε; Ότι δεν είμαστε βέβαιοι ακόμα. Δεν είμαστε σίγουροι ακόμα. Ποιος δεν θέλει να ανακουφιστεί ο πλανήτης όλος; Ποιος δεν θέλει να ανακουφιστεί η κοινωνία, η Ελλάδα μας ή όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, να βγουν από τα σπίτια μας; Είμαστε έτοιμοι; Υπάρχει ρίσκο ή όχι; Εσείς θα το κάνετε το εμβόλιο; Δεν ξέρετε; Θα μου απαντήσετε μετά. Δεν νιώθετε ασφαλής ακόμη.

Γιατί για το εμβόλιο το έχουμε πει: Όχι στην υποχρεωτικότητα του εμβολιασμού. Δεν λέμε τίποτε άλλο. Όποιος θέλει και όταν είναι σίγουρα, 100% τσεκαρισμένο ότι έχουμε μειώσει στο ελάχιστο τις παρενέργειες, όποιος θέλει να πάει να εμβολιαστεί. Δεν μπορεί να υποχρεώσεις κάποιον να πάει να εμβολιαστεί. Δεν κατάλαβα τη δήλωση του κ. Πέτσα, πραγματικά: «Θα έχει εμβολιαστεί το σύνολο των Ελλήνων μέχρι το τέλος Ιουνίου». Αυτά σε ό,τι αφορά στα εμβόλια.

Πάμε τώρα στη συνέχεια της παλινωδίας, της τρικυμίας κ.λπ.. Τρέμουν οι γονείς. Τους έχετε τρελάνει τελείως. Άλλο τώρα. Λέτε ότι σε μία εβδομάδα θα τα ανοίξετε τα σχολεία πάλι. Ακούστε τώρα! Δηλαδή, το καλοκαίρι τα κλείσατε. Γιατί τα κλείσατε; Γιατί τα παιδιά ήταν υγειονομικές βόμβες. Το φθινόπωρο τα ανοίξατε. Γιατί τα ανοίξατε; Γιατί οι μαθητές δεν μεταδίδουν τον ιό, δεν αποτελούν εστίες. Τον Νοέμβριο τα κλείσατε ξανά τα σχολεία χωρίς να μας εξηγήσετε για ποιον λόγο πήρατε την απόφαση αυτή. Τώρα του λέτε του Έλληνα, τον οποίο υποχρεώνετε να

κάνει Χριστούγεννα μακριά από την οικογένειά του, να στείλει πάλι τα παιδιά του στο σχολείο, να συναντήσει άλλες είκοσι πέντε διαφορετικές οικογένειες εκεί το παιδί και να ξαναγυρίσει μετά σπίτι. Δεν πήρατε και κανένα μέτρο για τα σχολεία. Ούτε αίθουσες ούτε θρανία ούτε βάρδιες ούτε τίποτα. Αυτά σε ό,τι αφορά στον κορωνοϊό.

Πάμε σε κάποια άλλα θέματα και πήρα αφορμή με τη χθεσινή συζήτηση που μίλησαν και οι πολιτικοί Αρχηγοί. Είδαμε εδώ την πολιτική αψιμαχία του Πρωθυπουργού με τον κ. Τσίπρα και τα αστεία και τα ανέκδοτα και τα router και στα δελτία «παίζανε» όλα και τα sites τα αναπαρήγαν. Μια χαρά. Όλα καλά, εντάξει. Αλλά έχουμε σοβαρά θέματα, ξέρετε.

Κύριε ναύαρχε, το «Ορυς Reis» συνεχίζει και κάνει βόλτες. Δυστυχώς, Μπήκαμε στη διαδικασία να μετράμε αν είναι 5,8, αν είναι 6, αν είναι 6,1. Πάνε τα 12 μίλια. Πήγαμε στα 6 τώρα. Πάμε 5,8 και τώρα ξαναμετράμε. Αλλιώς τα μετράνε οι Τούρκοι, από άλλη αφετηρία, αλλιώς τα μετράμε εμείς. Δεν είναι ακόμα στα 6. Δεν υπάρχει σοβαρότητα και κάθε λεπτό που περνάει το «Ορυς Reis» έρχεται συνέχεια πιο κοντά στην Αθήνα. Δεν μπορώ να καταλάβω τι περιμένουμε.

Θέλω να πω μόνο κάτι. Η εθνική κυριαρχία, κύριε Υπουργέ, δεν είναι κυβερνητική επιλογή. Είναι κυβερνητική υποχρέωση. Θα πρέπει, λοιπόν, να το δούμε πολύ πιο σοβαρά, γιατί η Χάγη έρχεται.

Και θα πάμε σε ένα θέμα στο οποίο είμαστε πάρα πολύ ευαίσθητοι. Το τόνισε χθές ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης και θέλω να επανέλθω, παρακαλώ πάρα πολύ. Όσο, λοιπόν, οι Τούρκοι έχουν αποθρασυνθεί, εμείς σε αυτή τη Διακομματική Επιτροπή της Θράκης, που πραγματικά προσήλθαμε και εμείς να κουβεντιάσουμε και να συζητήσουμε στην επιτροπή αυτή με θερμότητα και σοβαρότητα, γιατί ήταν μια διακομματική επιτροπή, διαπιστώνουμε στην πορεία ότι κάτι δεν πάει καλά και με την Πρόεδρο της Επιτροπής, την κ. Μπακογιάννη.

Πώς είναι δυνατόν να δέχεται η επιτροπή αυτή e-mails από κάποια μουσουλμάνα κυρία, που δηλώνει εκπρόσωπος τουρκικής μειονότητας στη Θράκη; Και καθόμαστε εμείς στο τραπέζι να κουβεντιάσουμε με αυτούς τους ανθρώπους; Τους δίνουμε επίσημα δηλαδή χρίσμα να μιλήσουν; Τι κάνουμε δηλαδή; Αναγνωρίζουμε τουρκική μειονότητα στη Θράκη μας;

Γιατί η επιτροπή αυτή λειτουργεί εν κρυπτώ; Εδώ δεν λειτουργεί εν κρυπτώ, αγαπητέ μου ναύαρχε -κι εγώ πολλές φορές έχω εκφράσει τη δυσαρέσκειά μου γιατί είμαι μέλος της Επιτροπής Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών- η Επιτροπή Εθνικής Άμυνας! Μόνο σε κάποιες περιπτώσεις, οι άλλες καλύπτονται τηλεοπτικά. Δηλαδή στην επιτροπή για τη Θράκη γιατί δεν έχουμε πρακτικά; Δεν το κατάλαβα! Γιατί δεν υπάρχουν κάμερες, πρακτικά, να ξέρουμε τι γίνεται, τι συζητείται, τι απόψεις ανταλλάσσονται, τι έρχεται, τι fax; Να ξέρουμε!

Οι Τούρκοι μιλάνε κάθε μέρα για τη Θράκη. Χρόνια τώρα εμείς τι κάνουμε; Σπρώχνουμε τους Έλληνες μουσουλμάνους της Θράκης, τα αδέρφια μας, στην αγκαλιά των Τούρκων. Αυτό κάνουμε!

Γιατί πήγε η κ. Μπακογιάννη; Είναι πρόεδρος μιας διακομματικής επιτροπής και έχει έναν θεσμικό ρόλο. Γιατί πήγε χωρίς να ενημερώσει κανέναν και συναντά συλλόγους που αυτοπροσδιορίζονται ως τουρκοί σύλλογοι στη Θράκη; Δεν πάνε καλά τα πράγματα εκεί. Το είπε χθες ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης. Εμείς σκεφτόμαστε την αποχώρηση, αν δεν συμμορφωθεί η κατάσταση, πραγματικά. Είναι επικίνδυνα πράγματα αυτά.

Κύριοι Υπουργοί, δεν ξέρω αν είδατε χθες το πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «ΕΣΤΙΑ». Δεν θα μείνω στο πρωτοσέλιδο της εφημερίδας. Θα μείνω στην ουσία του πρωτοσέλιδου που επικαλείται απόρρητη έκθεση της Ελληνικής Αστυνομίας και όχι συμπεράσματα της Ελληνικής Λύσης. Απόρρητη έκθεση της Ελληνικής Αστυνομίας: Το 25% των κατοίκων στην Αθήνα είναι μετανάστες. Το 25%! Είναι ανατριχιαστικό το νούμερο! Στα Πατήσια και στον Άγιο Παντελεήμονα το ποσοστό πλησιάζει το 50%. Το λέει η απόρρητη έκθεση της Αστυνομίας.

Αυτή την Ελλάδα θέλουμε; Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Κονγκό, Σομαλία, Αφγανιστάν, όλες οι φυλές του Ισλάμ. Φτάνει πια! Πεθαίνει η Ελλάδα στα χέρια σας -δεν το βλέπετε;- καθημερινά.

Υπάρχει χάρτης, για να καταλάβετε και το μέγεθος της απάτης που συντελείται σε βάρος της Ελλάδος. Τι δουλειά έχουν όλοι αυτοί εδώ; Θα τον καταθέσω στα Πρακτικά. Εδώ είναι το Κονγκό, εδώ είναι η Σομαλία, εδώ είναι η Ελλάδα! Τι είναι αυτοί που έρχονται εδώ; Για να καταλάβω! Θα το καταθέσω στα Πρακτικά και αυτό, όλα μαζί στο τέλος της ομιλίας μου.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μια έρευνα της EURO-STAT –που ξαναλέω δεν είναι δικά μας αυτά, αλλά δεν μπορούν αυτά να περνούν, «μπάι», έτσι, να μην τα βλέπει κανείς!- επίσημα στατιστικά δεδομένα που καταδεικνύουν ότι οι παράνομες μεταναστευτικές ροές που φθάνουν στην Ελλάδα δεν είναι η πλειονότητά τους προσφυγικές.

Σε αυτούς που υπέβαλαν για πρώτη φορά αίτηση ασύλου, οι άρρενες ήταν 62%. Από αυτούς, αν εξαιρέσει κανείς τα παιδιά ηλικίας δεκατέσσερα έως δεκαεπτά ετών, οι άρρενες ήταν 68%. Εδώ είναι ο πίνακας. Θα σας τα καταθέσουμε όλα. Αντίστοιχα στη στρατεύσιμη ηλικία δεκαοκτώ έως τριάντα τεσσάρων χρονών οι άνδρες ήταν 69%. Κατά κανόνα, λοιπόν, δεν έρχονται ούτε ζευγάρια ούτε οικογένειες ούτε μωρομάνες. Εδώ έρχονται άνθρωποι που προσποιούνται τους πρόσφυγες με άλλους σκοπούς!

Και θα κλείσω με κάτι άλλο, με αφορμή –κάτι που μας προβληματίσε- τη σύλληψη των γυναικών χθες. Ήταν πολύ ιδιαίτερη μέρα χθες γιατί δεν είναι μόνο να προστατεύεις τη γυναίκα. Είναι πώς μεγαλώνεις και τον γιο σου γιατί αυτός αύριο θα είναι άντρας, τρόπος του λέγειν, εντός εισαγωγικών, γιατί δεν είναι άντρας αυτός που κακοποιεί μια γυναίκα.

Βγάλατε όλη την τρέλα και την αυστηρότητά σας πάνω στις έντεκα γυναίκες! Δεν το καταλαβαίνω πραγματικά. Πώς δικαιολογείται μια απόφαση όταν συλλαμβάνετε δέκα γυναίκες; Τα έχετε κάνει λίγο άνω κάτω, δεν ξέρετε τι σας γίνεται. Δηλαδή συλλαμβάνετε τις γυναίκες, αλλά πώς δικαιολογείται το εφετείο; Είκοσι χιλιάδες κόσμος! Πώς δικαιολογείτε το Πολυτεχνείο; Πώς δικαιολογείτε, το αντίθετο, ότι η 28^η είναι διαφορετικά; Μετά όμως βγάζουμε την αυστηρότητά μας στις έντεκα γυναίκες που πήγαν ως το Σύνταγμα!

Είναι περίεργα πράγματα. Δεν υπάρχει δημοκρατία, χωρίς να υπάρχει ισονομία. Ή θα πάρουμε απόφαση και θα πούμε ότι μέχρι να βγούμε από τον γολγοθά του ιού δεν θα γίνεται τίποτα! Και υπάρχει και ένα κενό εδώ. Γιατί αυτό για τη 17 Νοέμβρη ήταν τέσσερις μέρες η ισχύς της απαγόρευσης. Τώρα ισχύει, δεν ισχύει; Τι ισχύει; Στις 6 του μηνός –το λέμε από τώρα πάλι- ημέρα Κυριακή είναι του Γρηγορόπουλου –δεύτερο ημίχρονο! Να

δούμε εκεί τι θα γίνει!

Και πάνω σε αυτό το κομμάτι της ισονομίας και της αδικίας, κύριε Υπουργέ, Βορειοελλαδίτης είστε –ο πατέρας έκλαιγε- εδώ είναι οι κλήσεις της Αστυνομίας, 900 ευρώ! Εννιακόσια ευρώ σε δεκαεπτάχρονο κορίτσι. Αστυνομικός βεβαίωσε τρία απανωτά πρόστιμα στη δεκαεπτάχρονη, με άνεργο πατέρα. Τα γράφει εδώ πάνω το χαρτί: 300 ευρώ πρόστιμο γιατί κυκλοφορούσε μετά τις 21.00' –ήταν 21.10', το λέει η κλήση επάνω-, άλλα 300 ευρώ πρόστιμο για αναίτια μετακίνηση και άλλα 300 ευρώ πρόστιμο για μη χρήση μάσκας, σύνολο 900 εννιακόσια ευρώ.

Θα το δείτε, κύριε Γκίκα, μετά. Εννιακόσια ευρώ πρόστιμο στο κοριτσάκι δεκαεπτά χρονών!

Τι να πω τώρα δηλαδή; Αυτό είναι το πρόσωπο του κράτους και των μέτρων που λαμβάνετε; Μας έχετε μπερδέψει! Πάρτε αποφάσεις και γενικότερα σοβαρευτείτε γιατί τα πράγματα δεν είναι καλά. Ο κόσμος είναι τρελαμένος. Είναι άνεργος, κλεισμένος σπίτι του, βλέπει τις επιχειρήσεις του να κλείνουν. Δεν έχει αύριο να κοιτάξει κάτι, φοβάται για την υγεία του, για τη ζωή του την ίδια και βλέπει αυτές τις ανισότητες. Αν σώσετε την κοινωνία με τα 900 ευρώ του κυρίου συναδέλφου, εγώ πραγματικά θέλω να το ψάξουμε και να δοθούν τα λεφτά πίσω σε αυτόν τον άνεργο πατέρα. Δεν τον ξέρω τον κύριο ποιος είναι. Να δοθούν πίσω.

Τα καταθέτω όλα στα Πρακτικά, για να έχετε όλοι πρόσβαση. Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χήτας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Πριν δώσω τον λόγο στον κ. Σαρακιώτη, θα δώσω τον λόγο για δύο λεπτά στον κύριο Υπουργό Μεταφορών να κάνει μια μικρή τοποθέτηση πάνω σε νομοτεχνικές ρυθμίσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ήθελα τον λόγο προκειμένου να ενημερώσω το Σώμα ότι καταθέτουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, λεκτικού κυρίως χαρακτήρα, και σας παρακαλώ όπως διανεμηθούν στο Σώμα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο
«Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας,
ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις
αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Στην εσωτερική παρ. 6 του άρθρου 2 της υπ' αρ. 591/15 25.11.2020 τροπολογίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι λέξεις «του άρθρου 1 της παρούσας τροπολογίας», αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 75 του παρόντος και τις καταργούμενες διατάξεις των περ. θ, ι και ια του παρόντος».

Αθήνα, 26 Νοεμβρίου 2020

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο
«Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας,
ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις
αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

1. Στον τίτλο του άρθρου 74 του Μέρους Γ' του Πίνακα Περιεχομένων του σχεδίου νόμου, μετά τη φράση «Θητεία μελών Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Α.Σ.Π.)» προστίθεται η φράση «και καθήκοντα Προέδρου και μελών της Αρχής».
2. Στην περ. δ της εσωτερικής παρ. 3 της παρ. 2 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου, μετά τη φράση «Με την επιφύλαξη» προστίθεται η φράση «των υποπερ. βα έως και βδ» και μετά τη φράση «για την καταβολή των αποζημιώσεων» προστίθεται η φράση «και επιδομάτων».
3. Στο άρθρο 49 του σχεδίου νόμου, το γράμμα «α» και το σημείο στίξης «.» πριν τη φράση «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» διαγράφονται.
4. Στο τέλος της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 49 του σχεδίου νόμου, η λέξη «και» διαγράφεται.
5. Στην παρ. 1 του άρθρου 49 του σχεδίου νόμου, η περ. «γ) εκ των μισθωμένων από το Ελληνικό Δημόσιο για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της Υ.Π.Α. εγκαταστάσεων, με ανάλογο επιμερισμό του μισθώματος» διαγράφεται.
6. Στην παρ. 1 του εσωτερικού άρθρου 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, η φράση «Civil Aviation Service (C.A.S.)» αντικαθίσταται από τη φράση «Hellenic Aviation Service Provider (H.A.S.P.)».
7. Στην περ. γ της παρ. 4 του εσωτερικού άρθρου 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, η φράση «το Γραφείο Νομικών Συμβούλων Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας» αντικαθίσταται από τη φράση «το Γραφείο Νομικού Συμβούλου Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας».
8. Στην περ. γ της παρ. 5 του εσωτερικού άρθρου 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, η φράση «το Γραφείο Νομικών Συμβούλων Υποδιοικητή» αντικαθίσταται από τη φράση «το Γραφείο Νομικού Συμβούλου Υποδιοικητή».
9. Στην περ. β της παρ. 6 του εσωτερικού άρθρου 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, η φράση «Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης, Συντονισμού και Συμβάσεων».
10. Στην περ. δ της παρ. 8 του εσωτερικού άρθρου 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, μετά τη λέξη «Αερολιμένων» προστίθεται η φράση «και άσκησης Αερολιμενικών Δραστηριοτήτων».
11. Στο εσωτερικό άρθρο 26 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, μετά την παρ. 10 προστίθεται νέα παρ. 11, η οποία έχει ως εξής «11. Η εποπτεία των οργανικών μονάδων των περ. η, ι, ια της παρ. 7, που υπάγονται στον Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας, και των περ. α, β, γ της παρ. 8, που υπάγονται στον Υποδιοικητή Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων, ασκείται από κοινού με τον Διοικητή της Υ.Π.Α.».
12. Στον τίτλο του εσωτερικού άρθρου 64Α του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου, διαγράφεται η φράση «και οικονομική διαχείριση» και, στο εσωτερικό άρθρο 64Α του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου, ο αριθμός «1» και το σημείο στίξης «.» πριν τη φράση «Πόροι της Υ.Π.Α. αποτελούν»

διαγράφεται, στην περ. ζ) η λέξη «επικουρικά» και το σημείο στίξης «,» διαγράφονται και στο τέλος της περ. ζ) μετά τη λέξη «οργανισμών.» προστίθενται εισαγωγικά “” και το σημείο στίξης «.».

13. Στην περ. Α) της παρ. 1 του Κεφαλαίου Ε' του Παραρτήματος Α' του σχεδίου νόμου, μετά τη φράση «εποπτεία και ανάπτυξη κανονισμών και προτύπων ασφαλείας,» προστίθεται η φράση «όπως του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (Ε.Π.Α.Π.Α.), του Εθνικού Εκπαιδευτικού Προγράμματος Αεροπορικής Ασφάλειας (Ε.Ε.Π.Α.Α.) και».
14. Στην περ. Β) της παρ. 1 του Κεφαλαίου Ε' του Παραρτήματος Α' του σχεδίου νόμου, η φράση «σε φορείς παροχής υπηρεσιών φορτίου και ταχυδρομείου» αντικαθίσταται από τη φράση «σε φορείς φορτίου και προμηθειών πτήσης».

Αθήνα, 26 Νοεμβρίου 2020

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Παρακαλώ να διανεμηθούν στους κυρίους συναδέλφους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επίσης, κάνουμε δεκτές δύο υπουργικές τροπολογίες, του Υπουργείου Ναυτιλίας με γενικό αριθμό 583 και ειδικό 13, και ασφαλώς τη δική μας, του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών με γενικό αριθμό 591 και ειδικό 15, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων εντός των χερσαίων ζωνών λιμένων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει τώρα μέσω Webex ο κ. Σαρακιώτης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, να παρακολουθείτε το ρολόι σας γιατί δεν ακούγεται το κουδούνι προειδοποίησης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Βεβαίως, κυρία Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Η συζήτηση για τη σύσταση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατ' εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής οδηγίας θα έπρεπε να έχει έναν τυπικό χαρακτήρα και να ολοκληρωνόταν άμεσα με τη συμφωνία όλων των πολιτικών κομμάτων.

Παρ' όλα αυτά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας διά της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καταφέρνει για μία ακόμη φορά να φορτίσει ιδεοληπτικά ένα γενικής πολιτικής ανώδυνο σχέδιο νόμου. Άλλωστε, το στίγμα της πολιτικής της Κυβέρνησης στον κρίσιμο τομέα των υποδομών και των μεταφορών δόθηκε την προηγούμενη μόλις εβδομάδα, μέσω του μειωμένου προϋπολογισμού για το αρμόδιο Υπουργείο ως προς το σκέλος του ΠΔΕ, του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Η φιλοδοξία σας εξαντλείται στην κατεπείγουσα, στην άρον άρον ιδιωτικοποίηση των πάντων και, προκειμένου να φτάσετε σε αυτόν τον στόχο για τον εκάστοτε φορέα, έχετε ένα πανομοιότυπο σχέδιο. Αρχικά τον απαξιώνετε και τον λοιδορείτε, έπειτα ρίχνετε τις ευθύνες της δικής σας ανικανότητας σε άλλες κυβερνήσεις ή ακόμα χειρότερα πολλές φορές στους εργαζόμενους και στο τέλος προβάλλετε την επιλογή της ιδιωτικοποίησης ως τη μοναδική σωτηρία και ως αναγκαίο κακό. Υποχρηματοδότηση, υποστελέχωση, απαξίωση και στο βάθος πώληση.

Άλλωστε, την εν λόγω αγωνία για ενδεχόμενη επανάληψη του έργου παρέθεσε και ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας, ο κ. Τριανταφύλλου, ο οποίος ανέφερε: «Δημιουργούμε ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τον φόβο, από την πλευρά των εργαζόμενων, να γίνει ιδιωτικού δικαίου. Αυτός είναι ο πραγματικός φόβος». Και στη συνέχεια τόνισε: «Έχουμε τη διαχείριση των είκοσι τριών περιφερειακών αεροδρομίων, τα οποία δεν έχουν παραχωρηθεί και δεν ξέρουμε ποια είναι η επόμενη μέρα για αυτά. Αλλά και να γίνει αυτή η διαχείριση και σωστά οι επενδύσεις, θα πρέπει να έχουμε και πόρους. Αυτοί οι πόροι αποστερούνται από την ΥΠΑ. Γιατί;».

Το επόμενο στάδιο της πάγιας στρατηγικής σας το περιέγραψε και ο κ. Καλογερόπουλος, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας, σε σχέση με την οικονομική διαχείριση και τις υπόνοιες που αιωρούνται με δική σας ευθύνη. Ανέφερε, λοιπόν: «Νομίζω ότι είναι γνωστό τοις πάσι ότι οι εργαζόμενοι δεν διαχειρίζονται τους πόρους. Τους πόρους τους διαχειρίζεται το ελληνικό κράτος. Εάν το ελληνικό κράτος δεν τους διαχειρίζεται σωστά, δεν φτάνει οι εργαζόμενοι».

Γιατί αυτό προκύπτει τώρα, ότι υπάρχει μια διαφάνεια. Δηλαδή πριν δεν υπήρχε διαφάνεια; Αυτό είναι προσβλητικό για όλους τους εργαζόμενους.

Κύριε Υπουργέ, αφουγκραστείτε, έστω για μια φορά τους ανθρώπους οι οποίοι γνωρίζουν το αντικείμενο και τους αφορά άμεσα το ζήτημα. Μην κατευθύνετε μόνο από τις ιδεολογικές σας αγκυλώσεις, με πιο ενδεικτικό και χαρακτηριστικό παράδειγμα το γεγονός ότι αποφεύγετε να δώσετε σαφείς απαντήσεις όσον αφορά τον μειωμένο αριθμό των εργαζομένων στην αρχή.

Είναι δυνατόν σε έναν τόσο κρίσιμο τομέα, ο οποίος άπτεται και ζητημάτων ασφαλείας να υπονομεύεται η ύπαρξη ενός μόνι-

μου εποπτικού μηχανισμού στους αερολιμένες, τη στιγμή μάλιστα που η ύπαρξη και η δράση της αεροπορικής αρχής προβλέπεται και στις συμβάσεις παραχώρησης; Από αυτό πρέπει να καταλάβετε ότι ακόμη και οι φορείς διαχείρισης ιδιωτικών συμφερόντων κατανοούν ότι είναι αναγκαία η λειτουργία και δραστηριοποίηση του κρατικού εποπτικού μηχανισμού. Μόνο -λυπάμαι που θα το πω- εσείς δεν μπορείτε ή δεν θέλετε να το αντιληφθείτε.

Από εκεί και πέρα, να δούμε τα στοιχεία της Ευρώπης και την ευρωπαϊκή πρακτική. Στη χώρα μας λειτουργούν τριάντα δύο αεροδρόμια υπό την ομπρέλα της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφαλείας Αεροπορίας και η πρότασή σας έχει να κάνει με την απασχόληση εκατόν εβδομήντα δύο μόνο εργαζομένων.

Την ίδια στιγμή αν δούμε τι συμβαίνει σε άλλες χώρες, στην Ιρλανδία λειτουργούν εννιά αεροδρόμια στα οποία απασχολούνται πεντακόσιοι είκοσι εργαζόμενοι, ενώ στη Γαλλία περί τους τριετήμισι χιλιάδες σε εκατόν οκτώ αεροδρόμια. Τα εν λόγω στοιχεία παρατέθηκαν και στην επιτροπή και ακούστηκαν και σήμερα από άλλους συναδέλφους και οι Βουλευτές σας, οι Βουλευτές της Κυβέρνησης δήλωσαν προς απάντηση το φοβερό, ότι τα μικρά αεροδρόμια των ακριτικών περιοχών δεν απαιτούν τη μόνιμη παρουσία προσωπικού.

Δεν είναι δυνατόν να διατυπώνονται τέτοιες απόψεις, ειδικά για ζητήματα τα οποία έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των αερολιμένων. Δεν είναι δυνατόν να αποθεώνεται με έναν ιδεοληπτικό και άρα μονομερή τρόπο ο ιδιωτικός τομέας και τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα, τη στιγμή που η ίδια η πραγματικότητα επαληθεύει τη σημασία της δεσποζουσας παρουσίας της κρατικής εποπτείας.

Έρχομαι τώρα και στο πρόσφατο παράδειγμα. Διοχετεύετε επιπλέον 120 εκατομμύρια ευρώ σε μια ιδιωτική εταιρεία, στην «AEGEAN», προκειμένου να ισοσκελίσει τις ζημιές που έχει υποστεί λόγω της πανδημίας. Είναι χαρακτηριστικές και οι δηλώσεις του κυβερνητικού εκπροσώπου, ο οποίος ανέφερε ότι το ελληνικό δημόσιο θα λάβει ειδικά δικαιώματα προαίρεσης τύπου warrants για αγορά μετοχών της εταιρείας, τα οποία θα δικαιούνται να ασκήσει υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Μάλιστα έσπευσε να καθησυχάσει τον κόσμο δικαιολογούμενος, λέγοντας ότι με την ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας και των μετακινήσεων θα υπάρχει αύξηση της τιμής της μετοχής της εταιρείας και ότι το ελληνικό δημόσιο ενδεχομένως να λάβει χρήματα.

Έγινε ξεκάθαρο δηλαδή το πώς διαχειρίζεστε τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων. Χορηγείτε πολλά εκατομμύρια ευρώ σε «ημετέρους» με αόριστες υποσχέσεις για επιστροφή τους στο μέλλον. Φαίνεται ότι ο κ. Πέτσας βρήκε τα «λεφτόδεντρα», αποδίδουν καρπούς. Άρα πρέπει να υπάρχει θέληση για να αποδώσουν.

Οι ίδιοι άνθρωποι οι οποίοι βιάστηκαν να ιδιωτικοποιήσουν κάποτε την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», επειδή επιβάρυνε με χρέη το δημόσιο, χρέη τα οποία οι ίδιοι όμως είχαν δημιουργήσει, τώρα σπεύδουν και πάλι με δημόσιο χρήμα να στηρίξουν αυτή τη φορά μια ιδιωτική εταιρεία, η οποία ειρήσθω εν παρόδω διαφήμιζε το προηγούμενο χρονικό διάστημα την υψηλή της κερδοφορία.

Και στην περίπτωση της «AEGEAN» η Κυβέρνηση φαίνεται ιδιαίτερα γενναϊόδωρη σε αντίθεση με το πώς μεταχειρίζεται ευάλωτους συμπολίτες μας, όπου εκεί φαίνεται πολύ φειδωλή. Επικαλείται την ανάγκη τήρησης της δημοσιονομικής πειθαρχίας αντί -αφού πλησιάζουν τα Χριστούγεννα, έρχεται ο Δεκέμβρης- ενός γενναίου κοινωνικού μερίσματος, το οποίο έχουν ανάγκη σήμερα περισσότερο από ποτέ χιλιάδες συμπολίτες μας.

Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ είχε διανείμει τον Δεκέμβριο του 2018 περί το 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Η Κυβέρνηση διαθέτει μόλις 54 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή ποσό μικρότερο ακόμη και από το 50% του αντίστοιχου που θα δοθεί στην εταιρεία του οικογενειακού φίλου του κυρίου Πρωθυπουργού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας μας οφείλει να προσδώσει ιδιαίτερη έμφαση στον κλάδο των αερομεταφορών και φυσικά στα ζητήματα ασφαλείας. Δεν νοείται τέτοια εν λόγω κρίσιμα θέματα να καθίστανται ευρύ πεδίο

αποθέωσης ιδεοληψιών και έκφρασης μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων, με τη δυσφήμιση εργαζομένων, με την υποχρηματοδότηση δομών και τη διαχειριστικού επιπέδου κύρωση ευρωπαϊκών οδηγίων με υποστελεχωμένες υπηρεσίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Γιόγιακας από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Καλησπέρα σας.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε σήμερα εδώ και νομοθετούμε για τη διάκριση αρχής και παρόχου στην αεροναυτιλία και τις αερομεταφορές, γιατί πολύ απλά ο ισχύων νόμος δεν λειτουργεί. Και δεν λειτουργεί γιατί η προηγούμενη κυβέρνηση δεν πήρε στα σοβαρά τη διάκριση αυτή.

Πρώτα απ' όλα, την είδε διαδραστικά ως μνημονιακή υποχρέωση, κάτι που έπρεπε να γίνει άρον άρον, ώστε να περάσει από την αξιολόγηση των θεσμών. Θυμίζω ότι η συζήτηση και ψήφιση του σχετικού νόμου, του ν.4427 του 2016, είχε γίνει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Είναι ενδεικτικό και της προσοχής και του χρόνου που είχε δώσει η τότε ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών. Το είδε όμως και ως κάτι άλλο η προηγούμενη κυβέρνηση, ως μια ακόμα ευκαιρία, ένα ακόμα παράθυρο προσλήψεων στο δημόσιο ή και της τακτοποίησης των φίλων.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν ένας νόμος που διόγκωσε τα υπάρχοντα προβλήματα, που κατάτμησε ενιαία αντικείμενα έργου χωρίς επιχειρησιακό ή λειτουργικό λόγο, που πολλαπλασίασε οργανικές μονάδες, επίσης χωρίς επιχειρησιακό και λειτουργικό λόγο και μια καθυστέρηση περίπου δύο χρόνων στην έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων για την Αρχή Πολιτικής Προστασίας και την ΥΠΑ.

Υδροκέφαλο και γεμάτο ρουσφετολογικές διατάξεις το είχε χαρακτηρίσει ο τότε εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας και σημερινός Υπουργός μας, ο Κώστας Καραμανλής. Κι έρχεται σήμερα η Αντιπολίτευση να χαρακτηρίσει, πάνω κάτω με τον ίδιο τρόπο, ως αθηνοκεντρικό και συγκεντρωτικό το μοντέλο που καταργεί τις περιφερειακές μονάδες στα κατά τόπους αεροδρόμια.

Εδώ νομίζω η απάντηση τόσο του Υπουργού όσο και του διοικητή της αρχής ήταν ξεκάθαρη. Επιλέχθηκε να δοθεί το βάρος σε ένα σχήμα ελεγκτών, που θα είναι όλοι τους άριστα εκπαιδευμένοι στους τομείς ευθύνης τους και οι οποίοι στην εποχή της τηλεργασίας, της τηλεκατάρτισης και της τηλεσυνεργασίας, θα αξιοποιούν τα εργαλεία τεχνολογιών και πληροφορικής για να αντιμετωπίζουν το κάθε θέμα στο κάθε περιφερειακό αεροδρόμιο, τον συντονισμό με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την Αστυνομία και κάθε άλλη δημόσια αρχή και υπηρεσία και για εργασίες που δεν χρειάζονται φυσική παρουσία επιτόπου, γιατί μπορεί να γίνουν και ηλεκτρονικά.

Έγινε επίσης λόγος για τις προβλεπόμενες θέσεις στο οργανόγραμμα της αρχής, που είναι κατά περίπου στο 35% αυτών που προβλέπονται σήμερα. Οι θέσεις αυτές δεν αποφασίστηκαν στον αέρα. Ήταν εισήγηση επιτροπής που δούλεψε για οκτώ μήνες, με τη συμμετοχή ειδικών και εμπειρογνομόνων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφαλείας Αεροπορίας, που έκριναν τις ανάγκες λαμβάνοντας υπ' όψιν τα κατάλληλα μεγέθη, με γνώση όλων των διαφορετικών μοντέλων που εφαρμόζονται πανευρωπαϊκά.

Είναι λοιπόν μια απόφαση θεμελιωμένη, αντίθετα με αυτή που έλαβε η προηγούμενη κυβέρνηση το 2016, με τη δομή των δεκατριών διευθύνσεων και των εξήντα πέντε τμημάτων και προφανώς των αναλόγων προϊσταμένων επιδομάτων.

Ξεκάθαρες είναι θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι προβλέψεις που κατοχυρώνουν την ανεξαρτησία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από την εκτελεστική εξουσία, όπως και η επιλογή του όρου «υποστηρίζεται» αντί του «εποπτεύεται» από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως ξεκάθαρη είναι και η σκοπιμότητα της αλλαγής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, γιατί μεταξύ άλλων σημαίνει μεγαλύτερη ευελιξία στην είσπραξη και τελών και την πλήρη διαφάνεια στη διαχείρισή τους, ώστε να αξιοποιούνται σωστά για τους σκοπούς που καταβάλλονται, δηλαδή για

τις ανάγκες του συστήματος αεροναυτιλίας σε υποδομές, τεχνολογία, προσωπικό και εκπαίδευση.

Με τις μεταρρυθμίσεις που ψηφίζονται σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίθενται νέες βάσεις για τη σωστή λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και του παρόχου της ΥΠΑ. Σε αυτές τις βάσεις μπορεί να προχωρήσει η στελέχωση νέας αρχής με το κατάλληλο προσωπικό, μπορεί να προχωρήσει η αναβάθμιση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας από την ΥΠΑ που έχει άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα των αερομεταφορών και τη διακίνηση των τουριστικών ροών. Άρα από την άποψη αυτή, το νομοσχέδιο δεν φέρνει μόνο μία αλλαγή με θεσμικό χαρακτήρα, αλλά είναι και μία παρέμβαση με έντονα αναπτυξιακό μήνυμα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Θα κλείσουμε τον κατάλογο των ομιλητών με τον κ. Αυλωνίτη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Παρά το γεγονός ότι μεσολάβησαν τέσσερις συνεδριάσεις στην αρμόδια επιτροπή και παρά το γεγονός ότι είχαμε πεντάκοσια εξήντα έξι σχόλια σε δημόσια διαβούλευση, βλέπω ότι ο Υπουργός αντιμετωπίζει το θέμα με μία μονολιθικότητα που με εντυπωσιάζει. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό θέμα. Δεν έχετε την επιφοίτηση του Αγίου Πνεύματος ούτε φτιάχνετε το καινούργιο Ευαγγέλιο.

Μου έκανε φυσικά εντύπωση και το γεγονός ότι υπάρχουν χαρακτηρισμοί προς τους ομιλητές του ΣΥΡΙΖΑ, τόσο από την πλευρά του κυρίου Υπουργού όσο και από την πλευρά του κ. Καϊρίδη. Πρόκειται για εκφράσεις οι οποίες είναι ειρωνικές. Για παράδειγμα, ο κ. Καϊρίδης είπε ότι είμαστε «γλοιώδεις», εμείς από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, ότι έχουμε περισσό θράσος, ότι είμαστε κωμικοί. Μα, αυτά τα πράγματα δεν έχουν καμιά σοβαρότητα.

Εκεί, λοιπόν, που κουβεντιάζαμε και ήμασταν έτοιμοι να συμβάλουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο σε αυτή τη συζήτηση, σκάει και η ιστορία με τα 120 εκατομμύρια ευρώ της «AEGEAN». Η αντίρρησή μας και οι προτάσεις μας για το θέμα αυτό δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με εξυπνακισμούς και βερμπαλισμούς. Θα πρέπει να αντιμετωπίσετε την κριτική μας με σοβαρότητα. Μάλιστα, ο εισηγητής μας κ. Παππάς το πρωί είχε πολλά και σοβαρά επιχειρήματα και νομίζω ότι αυτό δεν το πράξετε. Πρέπει, δηλαδή, να κλείσουμε και να βάλουμε φερμουάρ στο στόμα μας και να μην πούμε τι συμβαίνει με την «AEGEAN»;

Δεν θέλετε, για παράδειγμα, να σας πούμε αριθμητικά δεδομένα σαν αυτά που θα σας παραθέσω ευθύς αμέσως; Στο τέλος του 2019 η «AEGEAN» είχε ρευστότητα 510 εκατομμύρια ευρώ. Από το 2005 ως το 2019 είχε κέρδη 522 εκατομμύρια ευρώ. Από το 2015 μέχρι το 2019 δόθηκαν μερίσματα στα αφεντικά της 210 εκατομμύρια ευρώ. Ωραία! Μην πανηγυρίζετε, λοιπόν, που θα βάλει 20 εκατομμύρια. Δική της είναι η εταιρεία.

Όμως, δεν μπορούμε να μην καταθέσουμε τον προβληματισμό μας για το ότι στη διάρκεια αυτής της συζήτησης, στη διάρκεια αυτής της διαδικασίας οικονομικής ενίσχυσης προς την «AEGEAN», την οποία δεχόμαστε και εμείς, θα πρέπει να υπάρχουν κάποιες κατοχυρώσεις. Ο κ. Παππάς είπε ότι το 40% της αξίας των μετοχών είναι η επιχορήγηση των 120 εκατομμυρίων. Δεν πρέπει, δηλαδή, να εξασφαλιστεί το δημόσιο αποκτώντας και μετοχές;

Υπό αυτή, λοιπόν, την έννοια θεωρώ ότι δεν βλέπτε μια επιπλέον σοβαρότητα. Δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε ότι θα περιμέναμε από την Κυβέρνηση να επιδεικνύει την ίδια ευαισθησία και αντανάκλαστικά και για χιλιάδες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που εδώ και οκτώ μήνες βρίσκονται στο χείλος της καταστροφής και που αντί για επιχορηγήσεις και μη επιστρεπτέα ενίσχυση, στη συντριπτική τους πλειονότητα είτε δεν έχουν πάρει ούτε ένα ευρώ είτε έχουν λάβει μονάχα κάποια δάνεια με τη μορφή της επιστρεπτέας ενίσχυσης, αυξάνοντας έτσι το χρέος τους που θα μεταφερθεί τον Μάρτη, τον Απρίλη, τον Μάη.

Ξέρετε τι με λυπεί, κύριε Υπουργέ; Ότι δείχνετε πάρα πολύ με-

γάλη ευαισθησία στους μεγάλους και, δυστυχώς, η ευαισθησία σας είναι ανύπαρκτη στους μικρούς. Σταματήστε, λοιπόν, τις ειρωνείες προς τους ομιλητές του ΣΥΡΙΖΑ.

Και έρχομαι επί του νομοσχεδίου.

Κυρία Πρόεδρε, όπως ανέφερα και στην πρώτη μου ομιλία στην επιτροπή, τα έσοδα του EUROCONTROL πρέπει να αποδίδονται στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα έσοδα ήταν και είναι για να χρηματοδοτούν μόνο μισθούς, συντηρήσεις, λειτουργικά έξοδα και επενδύσεις σε νέα συστήματα και εξοπλισμούς του παρόχου. Δεν λέω κάτι νέο και κάτι συνταρακτικό. Το EUROCONTROL είχε κάνει έρευνα το 2016 και εκεί διαπιστώθηκε ότι το 50% των εσόδων πήγαιναν για εξυπηρέτηση δανείου. Αν θυμάμαι καλά, το 2001 συστήθηκε μια εταιρεία, η περίφημη «ΑΙΟΛΟΣ», και μέχρι πρόσφατα αποπληρώναμε το δάνειο από τα έσοδα του EUROCONTROL. Τα λεφτά αυτά χρηματοδοτούσαν τα έξοδα της γενικής κυβέρνησης.

Αποτέλεσμα όλης αυτής της ιστορίας είναι ότι την τελευταία δεκαετία δεν υπάρχει καμιά ουσιαστική αναβάθμιση συνολικά στον τομέα της εικόνας των αεροδρομίων. Έτσι, πουλήθηκαν και τα δεκατέσσερα αεροδρόμια. Θυμάστε τι προπαγάνδα γινόταν κατά τη διάρκεια της μεγάλης δημοσιονομικής κρίσης για την απαξίωσή τους. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης πήγαιναν σε διάφορα σημεία όπου η κατάσταση ήταν απαράδεκτη, όπως στις τουαλέτες κ.λπ.. Βεβαίως, λοιπόν, απαξιώθηκαν, δεκατέσσερα πουλήθηκαν και τώρα με δικά μας λεφτά η «FRAPORT» κάνει αυτό που πρέπει να κάνει, αν το κάνει όπως πρέπει.

Σε αυτό το σημείο, κυρία Πρόεδρε, θέλω επίσης να προσθέσω ότι η Ελλάδα είναι απαράδεκτα φθηνή ως προς τα τέλη αεροναυτιλίας, σε συνδυασμό με τη λεηλασία των εσόδων της, για τα οποία μίλησα μόλις πριν από λίγο. Δεν αντικατέστησε τα συστήματα τεχνολογικού χαρακτήρα με τη συμμετοχή σε νέες τεχνολογίες. Είμαστε ουραγοί. Αυτό δεν οφείλεται στο μεγάλο κοσμοϊστορικό γεγονός που προσπαθεί να θεσμοθετηθεί μέσω του νομοσχεδίου αυτού, ότι δηλαδή η ΥΠΑ από δημόσια υπηρεσία θα πρέπει να γίνει νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, στο μέλλον βλέπε «ιδιωτικοποίηση». Αυτό οφείλεται στην έλλειψη πολιτικής βούλησης.

Για παράδειγμα, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο περίφημος «Single European Sky» δεν απαιτεί πουθενά ιδιωτικοποιήσεις ούτε μετατροπές σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου. Απαιτεί, όμως, νέες τεχνολογίες, αύξηση της αυτοματοποίησης για την εξυπηρέτηση του αυξανόμενου αριθμού πτήσεων στην Ευρώπη, όταν θα επανέλθουν στα επίπεδα προ κορωνοϊού, και εξοικονόμηση χρόνου πτήσεων, άρα και καυσίμων, όπως ζητούν οι αεροπορικές εταιρείες.

Για τους εργαζόμενους, λοιπόν, που είναι γνώστες και θύματα των διαδικασιών δεν φαίνεται η αλλαγή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου να βελτιώνει την ταχύτητα υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων σε νέα συστήματα, ώστε να ανταποκριθούμε στους στόχους του σχεδίου επιδόσεων και στις δεσμεύσεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό που απαιτείται είναι επενδύσεις που θα βελτιώσουν τις επιδόσεις μας και θα δικαιολογήσουν μια αύξηση των τελών προς όφελος της χώρας μας.

Ρωτώ, κύριε Υπουργέ, το εξής: Τι κάνατε από την ώρα που αναλάβατε το Υπουργείο, ώστε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να αντικαταστήσει τον πανάρχαιο εξοπλισμό της και να προμηθευτεί εργαλεία νέας τεχνολογίας για τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας; Ποιες ήταν οι επενδύσεις όλο το προηγούμενο διάστημα; Το μόνο που ξέρετε ήταν να παίρνετε τα έσοδα και να βουλώνετε τρύπες. Και το μόνο σας επιχείρημα είναι να κάνετε συνεχώς κριτική στον ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτό που λέμε επανειλημμένα είναι ότι αυτό που ασκήθηκε ως πολιτική στη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν αυτούσια η προγραμματική του διακήρυξη, δεν ήταν αυτό που ήθελε. Πειθάρχησε απλά στις εντολές των δανειστών μας. Γιατί το παραλείπετε αυτό; Γιατί μια ζωή το εξαφανίζετε και συνεπώς κάνετε κριτική σαν ο ΣΥΡΙΖΑ να ασκούσε την πολιτική του με πλήρη διακριτική ευχέρεια;

Θέλετε, λοιπόν, να μετατρέψετε την ΥΠΑ από δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και μετά θα έρθει και

η ιδιωτικοποίησή της. Εδώ είμαστε και ας το θυμηθούν όσοι μας ακούν. Έτσι κι αλλιώς, θα ψηφίσετε το νομοσχέδιο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Την ίδια στιγμή, όλοι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη και τον κόσμο τρέχουν να ζητήσουν δανειοδότηση από τα κράτη τους για να συνεχίσουν να λειτουργούν. Αεροπορικές εταιρείες, όπως η «ALITALIA», κρατικοποιούνται ή το κράτος τις δανειοδοτεί με αντάλλαγμα σημαντικό ποσοστό μετοχών.

Και έρχομαι και σε κάτι άλλο και τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, είστε στα οκτώ λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ο διοικητής της ΑΠΑ στην ακρόαση των φορέων είπε τα εξής: «Δεν θα πρόκειται για αθνοκεντρική οργάνωση,...» -πράγμα που αποτελεί στοιχείο της κριτικής μας- «...αλλά εξ αντικειμένου η ΑΠΑ θα διαθέτει αρμόδιους εκπαιδευμένους στο αντικείμενο που μπορούν μέσω κέντρου και με την τεχνολογία που θα διαθέτει η ΑΠΑ να διεκπεραιώνουν όλα τα περιφερειακά ζητήματα. Προχθές, μάλιστα, ο Υπουργός επικαλέστηκε αυτή την τεχνολογία και μίλησε για τα ραντάρ που διαθέτει η ΥΠΑ ως εργαλείο απομακρυσμένου ελέγχου των αεροδρομίων.»

Είμαι σίγουρος -και θυμηθείτε αυτό που σας λέω- ότι οι εργαζόμενοι που τον άκουσαν θα χρησιμοποιούν την ατάκα του αυτή ως ανέκδοτο.

Δεν έχω άλλο χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, πρέπει να κλείσετε, σας παρακαλώ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ που με ακούσατε.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, που μου δώσατε τον χρόνο.

Είναι βέβαιο, λοιπόν, ότι δεν πρόκειται να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Θα δώσω τον λόγο στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στον κ. Κεφαλογιάννη.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή είχα διατελέσει κάποια χρόνια και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος τότε στην αξιωματική αντιπολίτευση, να μου επιτρέψετε μία, δύο παρατηρήσεις όσον αφορά και τη διαδικασία. Προφανώς και ο Κανονισμός επιτρέπει ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να κάνει μία κριτική και αναφορά στην καθημερινότητα, αλλά βεβαίως είδαμε σήμερα, για παράδειγμα, Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να μην αναφέρονται καν στο νομοσχέδιο το οποίο συζητείται και επίσης και Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους οι οποίοι στην ουσία αναφέρθηκαν πάρα πολύ λίγο και άλλοι αναφέρθηκαν σε ζητήματα τα οποία δεν είχαν καμμία σχέση με το σημερινό νομοσχέδιο.

Είναι σε όλους μας γνωστή -αν θέλετε- η ανάγκη για τη σύσταση μιας Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, μίας αρχής η οποία είναι επιφορτισμένη με την πιστοποίηση και την εποπτεία των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας και η λειτουργία της οποίας υπαγορεύεται τόσο από διεθνείς πρακτικές όσο και από ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Βεβαίως, το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου δεν είναι το πρώτο που έρχεται να καλύψει αυτή την ανάγκη. Αναφέρθηκε πολλάκις σε αυτή την Αίθουσα, υπάρχει ο ν.4427/2016, ο οποίος ψηφίστηκε από την τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο οποίος επιχείρησε να υλοποιήσει αυτόν τον επιβαλλόμενο διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ από εκείνον της ΑΠΑ, ο οποίος, όμως, νόμος στην ουσία δεν απέκτησε ποτέ εφαρμογή. Και ουσιαστική εφαρμογή σημαίνει ότι ο νόμος έχει ένα αντίκρισμα στην κοινωνική πραγματικότητα και ότι είναι ένας αποτελεσματικός νόμος και βεβαίως, δεν μένει ένα κενό γράμμα, ένα θνησιγενές κείμενο.

Βεβαίως, εδώ θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι ο συγκεκριμένος νόμος, ο ν.4427, δεν ήταν ο μοναδικός νόμος ο οποίος του-

λάχιστον σε επίπεδο της προηγούμενης κυβέρνησης έμεινε ανεφάρμοστος και αφορά τον τομέα των υποδομών και των μεταφορών.

Θα θυμίσω ότι μία σειρά από νομοθετήματα, ενώ ψηφίστηκαν, δεν εφαρμόστηκαν ποτέ, όπως για παράδειγμα οι άδειες οδήγησης, που ο τότε νόμος είχε οδηγήσει σε δέκα μήνες περίπου να μη γίνονται εξετάσεις και εκατόν πενήντα χιλιάδες συμπολιτών μας να περιμένουν να δώσουν τις εξετάσεις και να μην έχουν το δίπλωμα, ή ακόμα το 4^ο σιδηροδρομικό πακέτο με πολλαπλές επιτολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου στην ουσία μάς προειδοποιούσαν με κυρώσεις, από τη στιγμή που υπήρχε μία καθυστέρηση άνω των δύο ετών και δεν είχε ψηφιστεί, ή ακόμα και ο νόμος για τα υδατοδρόμια, ο οποίος επίσης ήταν ένας νόμος ο οποίος έμεινε ανεφάρμοστος.

Και πολλές φορές μπορεί να υπάρχουν οι καλύτερες των προθέσεων. Εγώ δεν θα κάνω εδώ πέρα δίκη προθέσεων για τους νόμους. Είχαν πράγματι ένα καλό πρόσημο, αλλά όταν ένας νόμος παραμένει ανεφάρμοστος, στην ουσία δεν υπηρετεί τον ρόλο τον οποίο και η εκάστοτε κυβέρνηση θέλει, αλλά βεβαίως και το νομοθετικό Σώμα.

Τέσσερα χρόνια μετά την ψήφιση του ν.4427, πλήρης διαχωρισμός των εποπτικών αρμοδιοτήτων και της πιστοποίησης των υπηρεσιών που παρέχουν οι αερομεταφορείς δεν έχει υπάρξει. Και αυτό είναι μια πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ακόμα και αυτοί που σήμερα αντιδρούν γνωρίζουν καλά ότι ο νόμος δεν συντάχθηκε με κύριο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αερομεταφορών και τη ρύθμιση αυτών, αλλά, δυστυχώς, για τον συγκεκριμένο επιμέρους συμφερόντων συντεχνιακού χαρακτήρα -για να μην πω αλλιώς- για την εξυπηρέτηση προσωπικών επαγγελματικών φιλοδοξιών.

Και για να το πω ίσως και πιο απλά, ο προηγούμενος νόμος κινήθηκε σε μια λογική «πόσους θέλουμε να βολέψουμε; Τόσους, αυτός θα είναι ο αριθμός, άρα, αυτή θα είναι και η αρχή», αντί του ορθού, του «πώς θα πρέπει να είναι μια σωστά και ορθά στελεχωμένη διοίκηση;» και βάσει αυτού να δούμε ποιοι θα στελεχωθούν και αυτή την αρχή.

Διότι, δυστυχώς, άμα ακολουθήσουμε την πρώτη τακτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν πάμε πουθενά. Αν ο στόχος του νομοθετικού Σώματος είναι μόνο ποιους θα βολέψουμε σε επίπεδο συντεχνιακό και προκεκμένου να εξυπηρετήσουμε κάποιες -επαναλαμβανώ- επαγγελματικές προσωπικές φιλοδοξίες, τότε, δυστυχώς, καταλήγουμε σε ανεφάρμοστους νόμους και αυτή ήταν και η τακτική η οποία ακολουθήθηκε, δυστυχώς, πολλές φορές στο παρελθόν από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Με το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπούμε στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, του συνόλου δηλαδή της ελληνικής κοινωνίας, που θέλουμε να επωφεληθεί από βελτιωμένες, πιο οικονομικές και βεβαίως, ασφαλέστερες εναέριες μεταφορές. Και για να συμβεί αυτό, πρέπει να διαθέτει μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία θα εποπτεύει σωστά τις παρεχόμενες υπηρεσίες, μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με ευέλικτη και αποτελεσματική δομή, σωστά στελεχωμένη, για την οποία οι πάροχοι των αερομεταφορών θα αισθάνονται ότι επιτελεί σωστά το καθήκον της σε θέματα ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

Θα μου επιτρέψετε δύο λόγια, επίσης, για την τροπολογία στην οποία αναφέρθηκε και ο Υπουργός και η οποία έγινε αποδεκτή, δηλαδή τη με γενικό αριθμό 591 και ειδικό 15. Είναι -νομίζω- γνωστό ότι σε αρκετά -κυρίως μικρά- λιμάνια στη χερσαία ζώνη τους, δυστυχώς, δεν έχουν θεσμοθετηθεί ή δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις γης ή όροι δόμησης. Πρόκειται για ένα πρόβλημα αρκετά σημαντικό, το οποίο επηρεάζει την ουσιαστική ανάπτυξη αυτών των λιμανιών και πολλές φορές αποτελεί και έναν ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση επενδύσεων τόσο δημοσίων όσο και ιδιωτικών. Και το πρόβλημα αυτό γίνεται πιο έντονο κυρίως στα μικρά νησιά, για τα οποία οι λιμένες είναι η κύρια, αν όχι ο μοναδικός κόμβος οικονομικής δραστηριότητας και επικοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα.

Βρεθήκαμε, λοιπόν, αντιμέτωποι με αυτό το πρόβλημα στην προσπάθειά μας να αδειοδοτήσουμε υδατοδρόμια σε μικρά νησιά, στα λιμάνια των οποίων δεν υπάρχουν όροι δόμησης και

χρήσεις γης. Και έτσι, με την προτεινόμενη τροπολογία επιχειρούμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα -και μόνο αυτό το πρόβλημα- και κυρίως την αδυναμία εγκατάστασης ή τοποθέτησης φορητών οικίσκων και λοιπών απαιτούμενων εγκαταστάσεων των υδατοδρομίων για ένα μεταβατικό διάστημα, μέχρι να καθοριστούν οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης.

Για αυτόν τον λόγο ζητούμε από όλες τις κοινοβουλευτικές δυνάμεις να στηρίξουν αυτή την τροπολογία, η οποία στην ουσία θα διευκολύνει όλη τη διαδικασία αδειοδότησης των υδατοδρομίων, κυρίως στα μικρά νησιά της χώρας μας. Με αυτόν τον τρόπο θα δώσουμε μία ώθηση στην ανάπτυξη τους και στην περαιτέρω άρση της απομόνωσής τους από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Και νομίζω ότι άμα διαβάσει κανείς την τροπολογία, δεν χρειάζεται να αναφερθώ περαιτέρω στο ότι προφανώς δεν θα επιφέρει καμία δημοσιονομική επίπτωση. Τουναντίον, νομίζω ότι η ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων σε όλη τη νησιωτική χώρα θα αποτελέσει έναν μοχλό ανάπτυξης και -επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά- έναν παράγοντα καθοριστικό για την άρση της απομόνωσης των περιοχών αυτών από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Και τώρα πάμε στους εισηγητές και να τους ρωτήσω εάν θέλουν να δευτερολογήσουν.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, εγώ θα ήθελα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ο κ. Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που απορρυθμίζει τις μεγάλες επιχειρήσεις στα αεροδρόμια προς όφελος της «FRAPORT», της «AEGEAN» και όλων των άλλων μεγάλων επιχειρήσεων, με θύμα τα δικαιώματα των επιβατών, με θύμα την ασφάλεια των αεροδρομίων, με θύμα το δημόσιο συμφέρον.

Κύριε Υπουργέ, όπως είπα στην ομιλία μου, υποχρεωθήκατε να πείτε πάρα πολλά ψέματα, πολλές ανακρίβειες και στη χθεσινή σας ομιλία και στις προηγούμενες. Είπατε ότι αυτό το νομοσχέδιο στην ουσία το επεξεργάστηκε μια επιτροπή, όπου συμμετείχε ο διοικητής της ΑΠΑ, όταν αυτό παραδόθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο στις 30 Ιούνη και ο διοικητής της ΑΠΑ διορίστηκε τον Ιούλιο. Είπατε ότι δεν χρειάζονται οι αερολιμενικοί στα ατυχήματα, γιατί υπάρχει η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων, όταν αυτή η επιτροπή διερευνά μόνο τεράστια ατυχήματα, όπως στην περίπτωση «HELIOS» και για όλες τις άλλες περιπτώσεις, καθημερινές περιπτώσεις, είναι μόνο οι αερολιμενικοί που μπορούν να το κάνουν. Είπατε ότι δεν χρειάζεται να είναι καν παρών ο αερολιμενικός στην Επιτροπή Ασφάλειας Αερολιμένα, όταν αυτός προεδρεύει. Είπατε ότι -εντάξει, τι ήταν;- ήταν εκατό συμβάντα, εκατό παράπονα στη Θεσσαλονίκη το 2020, «τι να τους κάνουμε τους τριάντα αερολιμενικούς για εκατό παράπονα;», όταν είναι είκοσι αερολιμενικοί σε είκοσι τετράωρη υπηρεσία, δηλαδή με βάρδιες και όταν αυτά τα εκατό παράπονα ήταν σε αεροδρόμια στα οποία έχει μειωθεί η κίνηση κατά 70% και όταν αυτά ήταν τα γραπτά παράπονα, ενώ ήταν εκατοντάδες τα καθημερινά προφορικά παράπονα που επιλύθηκαν.

Είπατε ότι δεν γίνονται έλεγχοι στα αεροσκάφη από αερολιμενικούς, όταν ξέρετε πολύ καλά ότι αυτοί οι έλεγχοι γίνονται -και προφανώς γι' αυτό δεν τους έχετε δει ποτέ- πριν και αφού μπουν οι επιβάτες στα αεροσκάφη κ. ο. κ..

Είπατε, επίσης, ότι υπήρξε διάλογος με τους εκπροσώπους των εργαζομένων. Αυτό που συνέβη ήταν το εξής: Συνάντησαν τον γενικό γραμματέα και έναν σύμβουλό σας, του παρέδωσαν το υπόμνημα και όταν ζητήθηκε να τους πουν τι αλλαγές θα γίνουν στο νομοσχέδιο με βάση το υπόμνημα και ποια είναι η απάντηση, τέλος πάντων, σε αυτό το υπόμνημα, ο γενικός γραμματέας απάντησε ότι αυτό μπορεί να το πει μόνο ο Υπουργός, τον οποίο δεν συνάντησαν ποτέ, ο δε σύμβουλος σας -απ' ό,τι μας μετέφεραν

τουλάχιστον- απάντησε ότι αυτό μπορεί να το πει μόνο ο Πρωθυπουργός.

Και είναι λογικό να λέτε όλα αυτά, γιατί προσπαθείτε να υπερασπιστείτε κάτι το οποίο φαίνεται να το έχει φέρει ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Φαίνεται ότι είναι ένας κεντρικός σχεδιασμός αυτή η παράδοση άνευ όρων των αεροδρομίων στα πολύ μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα. Είναι ένα νομοσχέδιο συγκεκριμένων εξυπηρετήσεων, μακριά από το δημόσιο συμφέρον.

Το ΜέΡΑ25 το καταδικάζει και σας καλεί να το αποσύρετε έστω και τώρα. Προφανώς, το καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης κ. Βασίλειος Βιλιάρδος για πέντε λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να αναφερθώ στα δύο άρθρα που ζητήσαμε να αποσυρθούν, στο 43 και στο 52 και επιγραμματικά στις δύο τροπολογίες.

Πρώτα απ' όλα, για το άρθρο 43, που αφορά τις δαπάνες αποζημίωσης προσωπικού, με την τροποποίηση του άρθρου 34 του ν.2682/1999, θέλω να πω τα εξής: Εδώ επιμένουμε ότι έχουμε παραβίαση της κοινοτικής οδηγίας ΕΕ/2/19/317. Το εν λόγω άρθρο του νομοσχεδίου αναφέρει ότι τα σχέδια επιδόσεων, βάσει της οδηγίας, καταρτίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές, για παράδειγμα στην περίπτωση μας της ΑΠΑ.

Επίσης, αναφέρει ότι αφού λάβουν όλα τα στοιχεία από τους παρόχους -δηλαδή της ΥΠΑ στη δική μας περίπτωση- θα προβούν στην κατάρτιση του σχεδίου απόδοσης.

Το γεγονός αυτό, κατά την άποψή μας, αντίκειται στις προϋποθέσεις του τέταρτου κεφαλαίου και στην παράγραφο 4.3.4.1 του παραρτήματος 1 της ευρωπαϊκής οδηγίας που έχουμε καταθέσει ήδη στα πρακτικά στην επιτροπή.

Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο το νομοσχέδιο βάζει τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στην ίδια κατηγορία με εργαζόμενους που πληρώνονται σε άλλους κλάδους, όπως, για παράδειγμα, στη βιομηχανία. Δηλαδή, τους δίνει μόνονους με βάση τα προϊόντα παραγωγής.

Εδώ το άρθρο θεωρεί ως προϊόντα τα αεροσκάφη που ίπτανται ενός του εθνικού εναερίου χώρου, αγνοώντας ότι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας μιας χώρας είναι πεπερασμένος και οι υλικοτεχνικές υποδομές, οι εξοπλισμοί είναι δεδομένοι. Ο αριθμός των ελεγκτών είναι δεδομένος, ενώ οι διαδικασίες ελέγχου της κυκλοφορίας αεροσκαφών, για παράδειγμα χρόνοι εισόδου ενός αεροσκάφους σε αεροδιάδρομο προσέγγισης κ.λπ., καθορίζονται από το EUROCONTROL, ενώ είναι μονοσήμαντα καθορισμένη για κάθε εθνικό εναέριο χώρο με συγκεκριμένες παραμέτρους.

Δεν είναι δυνατόν, με βάση τα ανωτέρω, να πραγματοποιείται εναέριος έλεγχος σε αεροσκάφη με βάση τη λογική, όσο πιο πολλά αεροσκάφη τόσο πιο καλά. Αυτά δεν συμβαίνουν, πραγματικά, ούτε σε τριτοκοσμικές χώρες.

Είναι προφανές εδώ, ότι η Κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο προσπαθεί να συνδέσει το μισθολογικό κόστος του συγκεκριμένου κλάδου με κίνητρα επιδόσεων για να προβεί σε μειώσεις μισθών, προκειμένου να διασφαλίσει πόρους για το προσωπικό της υπό σύσταση ΑΠΑ.

Όσον αφορά τώρα το άρθρο 52, που είναι η τροποποίηση του ν.4427/2016, «Σύσταση νομικού προσώπου...» κ.λπ., είναι προφανές ότι η Κυβέρνηση με αυτό το άρθρο καταργεί την υφιστάμενη νομική μορφή της ΥΠΑ από αμιγώς δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, προκειμένου να προβεί, σε δεύτερο χρόνο, στην ιδιωτικοποίησή της. Φαίνεται ξεκάθαρα.

Είναι πρωτόγνωρο μια δημόσια υπηρεσία, που αφορά θέματα ασφαλείας πτήσεων και εφαρμογής κανόνων αεροναυτιλίας, να μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και ενδεχομένως, αργότερα να μεταφέρεται σε ιδιώτες.

Επίσης, είναι εμφανές ότι η όλη νομοθετική προσέγγιση αυτού του σχεδίου νόμου είναι να ικανοποιήσει αιτήματα ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, για μεγαλύτερη υλοποίηση δρομολογίων και χαμηλότερα τέλη υπέρ πτήσεων ή άλλες επιβαρύνσεις δημοσίων τελών. Έχουμε συζητήσει με την υπηρεσία, με τον συγκεκρι-

κριμένο κλάδο, και βρίσκουμε τις τοποθετήσεις του απόλυτα σωστές.

Όσον αφορά τώρα τις δύο τροπολογίες, σε αυτή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, θεωρούμε ότι δεν μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια πληρωμάτων, επιβατών, πλοίων και εμπορευμάτων. Σε αυτή τη συγκεκριμένη τροπολογία επομένως, θα ψηφίσουμε «όχι».

Στη δεύτερη τροπολογία του Υπουργείου Υποδομών υποθέτουμε ότι έχει παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα σε κάποια συγκεκριμένη επένδυση. Μπορεί να κάνουμε λάθος. Δηλαδή, υποθέτουμε ότι η συγκεκριμένη τροπολογία είναι φωτογραφική. Αν υπάρχει πράγματι κάποιος άλλος λόγος, που δεν τον έχουμε καταλάβει, θα παρακαλούσαμε πολύ να μας εξηγηθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας, κ. Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν έχουμε να πούμε κάτι περισσότερο σε σχέση με το σχέδιο νόμου. Νομίζω ότι και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και εγώ καλύψαμε το σύνολο των απόψεων του κόμματός μας γύρω από αυτό το θέμα.

Επιτρέψτε μου όμως, να αναφερθώ στις τροπολογίες. Έχουμε δύο υποδυγκικές τροπολογίες και αν δεν κάνω λάθος άλλες δύο ή τρεις βουλευτικές τροπολογίες. Εμείς καταθέσαμε μία που αφορά το παράβολο των εκπαιδευτικών στις προκηρύξεις του ΑΣΕΠ.

Να αναφερθώ πρώτα στις υποδυγκικές τροπολογίες που δείχνει ποιο είναι το ταξικό πρόσημο της Κυβέρνησης, οι οποίες γίνονται αποδεκτές εφόσον είναι υποδυγκικές, σε σχέση με την τροπολογία που έχει καταθέσει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και η οποία απορρίπτεται. Σχετικά με την τροπολογία 591, που αφορά τη ρύθμιση θεμάτων υδατοδρομίων: Εμείς, κυρία Πρόεδρε, έχουμε καταψηφίσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, γιατί το κριτήριο στην κατασκευή των υδατοδρομίων δεν είναι η κάλυψη κάποιων κοινωνικών αναγκών, αλλά η ανάγκη επένδυσης συσσωρευμένων κεφαλαίων σε αυτόν τον συγκεκριμένο χώρο, προκειμένου να συνεχίσουν να κερδοφορούν οι ιδιώτες. Παρέχει επιπρόσθετες διευκολύνσεις στη δημιουργία και λειτουργία υδατοδρομίων, παραβλέποντας ζητήματα ασφαλείας τα οποία δεν διασφαλίζουν, κατά την άποψή μας, τη ζωή επιβατών και εργαζομένων.

Και είναι και η τροπολογία με αριθμό 583 που αφορά την παράταση πιστοποιητικών πλοίων σε περίπτωση ανωτέρας βίας. Εμείς έστω και αυτή τη στιγμή, κύριε Υπουργέ, σας ζητάμε να την αποσύρετε. Είναι απαράδεκτη η τροπολογία αυτή. Απαράδεκτη και επικίνδυνη. Υπονομεύει και τις ακτοπλοϊκές μεταφορές, υπονομεύει τους εργαζόμενους, υπονομεύει τον λαό συνολικά, που χρησιμοποιεί τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Δίπλα σε όλα τα άλλα προνόμια που έχετε δώσει στους εφοπλιστές, μέσα στην πανδημία και με πρόσχημα αυτήν, όπως τις μειώσεις οργανικών συνθέσεων στα καράβια, έρχεστε τώρα με μία τροπολογία και αποφασίζετε την παράταση του χρόνου λήξης των πιστοποιητικών ασφαλείας των πλοίων που θα έχει άμεση συνέπεια στη μείωση των επιθεωρήσεων και των ελέγχων στα πλοία. Καλά, δεν γνωρίζετε ότι πολλά πλοία είναι ασυντήρητα, σαπιοκάραβα και κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες και όχι μόνο; Γιατί δεν βάζετε ζήτημα να ελεγχθούν τα πλοία που είναι πάνω από δεκαπέντε χρόνια, αλλά πάτε από παράταση σε παράταση την πιστοποίηση; Ποιον εξυπηρετείτε σε αυτή την περίπτωση; Δεν εξυπηρετείτε τους εφοπλιστές, τους πλοιοκτήτες;

Και ερχόμαστε στην τροπολογία, για να δείτε το ταξικό σας πρόσημο. Δεν είναι καμμία επαναστατική διάταξη, που σας ζητάμε να υιοθετήσετε. Έλεος! Αφορά δέκα χιλιάδες εκπαιδευτικούς. Κλήθηκαν αυτοί οι εκπαιδευτικοί να υποβάλουν αιτήσεις για την διαδικασία κατάταξης για την πλήρωση κενών θέσεων στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Κατά τον έλεγχο των αιτήσεων διαπιστώθηκε ότι ένας πολύ μεγάλος αριθμός αιτούντων -δέκα χιλιάδες ανά προκήρυξη, είναι δύο οι προκηρύξεις- για λόγους ασάφειας, εσφαλμένης ερμηνείας των

προκηρύξεων ή λόγω τεχνικών προβλημάτων που παρουσιάστηκαν, δεν συνυπέβαλαν το παράβολο των 3 ευρώ που απαιτείτο και πετάχτηκαν εκτός διαδικασίας. Είναι δυνατόν; Και δεν το κάνετε δεκτό; Ποιος είναι ο λόγος; Να μας τον πείτε αμέσως μετά. Να μας πείτε γιατί δεν κάνετε δεκτή την τροπολογία αυτή! Δεν κάνετε επίσης, δεκτή μια άλλη τροπολογία που κατατέθηκε σε σχέση με ρυθμίσεις θεμάτων καθηγητών ΔΕΠ. Δεν καταλαβαίνω τον λόγο να μην κάνετε δεκτές αυτές τις τροπολογίες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Γκόκας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Νομίζω κι εγώ ότι πράγματι έχουμε πει τα πάντα όλες αυτές τις ημέρες. Έχουν ειπωθεί όλες οι απόψεις και όλα τα επιχειρήματα. Επιγραμματικά θέλω να πω ότι παρά τη συζήτηση που έγινε, δεν μπορέσαμε να βρούμε κάποια σύγκλιση με την Κυβέρνηση και το Υπουργείο στα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν στην κάλυψη αρμοδιοτήτων στα διοικητικά και οικονομικά θέματα, που αφορούν και τους φορείς και τους εργαζόμενους. Τα έχουμε πει αναλυτικά.

Στο θέμα των περιφερειακών αρχών νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνουμε ότι σε οποιοδήποτε γεγονός, σε οποιαδήποτε ανάγκη του επιβάτη, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα άμεσα να απευθυνθεί σε κάποιον. Δεν μπορεί εκείνη την ώρα που θα είναι στον αεροδιάδρομο, στο αεροπλάνο, στον χώρο γενικά του αεροδρομίου να βρει ένα κομπιούτερ για να υποβάλει ένα παράπονο και να λυθεί το πρόβλημά του. Είναι πολύ απλό. Και βέβαια πάντα στο μέτρο της λογικής. Δεν λέμε σε ένα αεροδρόμιο, που μπορεί να έχει ένα δρομολόγιο την εβδομάδα, να απασχολούνται πολλοί άνθρωποι. Στο μέτρο της λογικής θα πρέπει να υπάρχουν οι περιφερειακές αρχές. Υπάρχουν μεγάλα αεροδρόμια με πολλές πτήσεις. Λίγοι είναι εκείνοι, που όπως ανέφερε ο Υπουργός, εκφράζουν ηλεκτρονικά κάποιο πρόβλημα ή παράπονο. Οι πολλοί περισσότεροι ψάχνουν να βρουν λύση εκείνη την ώρα. Σε ένα έκτακτο γεγονός, βίας, ατυχήματος πρέπει να υπάρχει αυτοπρόσωπη παρουσία της αρμόδιας αρχής.

Το άλλο ζήτημα αφορά στο σχέδιο επιδόσεων. Είναι κομβικό σημείο, διότι εκεί εμπλέκονται αρμοδιότητες και θέματα οικονομικής λειτουργίας των δύο φορέων. Ο ένας φορέας στην ουσία καθορίζει ποια θα είναι τα ποσά που θα διατεθούν. Ο άλλος φορέας, η ΥΠΑ, στη συνέχεια χρηματοδοτεί τον ελέγχοντα φορέα. Ο ελεγκτής καθορίζει τους πόρους μέσα από το σχέδιο επιδόσεων και την απόδοση στο τέλος και ο ελεγχόμενος πρέπει να αποδώσει στη συνέχεια. Δεν λειτουργεί αυτό. Οι πόροι, όπως προβλέπονται από το EUROCONTROL, από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων, από αναχωρούντες επιβάτες και από τον κρατικό προϋπολογισμό -είδα μια διόρθωση στο άρθρο 71, έφυγε το «επικουρικά», δεν ξέρω τι ακριβώς σημαίνει- πρέπει να αποδίδονται σε σχέση με το έργο που παράγει ο καθένας και με το έργο το οποίο έχει να εκτελέσει, με το αντικείμενο. Διατίθενται πόροι για ανάπτυξη σε έναν φορέα, ο οποίος δεν έχει σχέση με την ανάπτυξη και τις υποδομές.

Επίσης, δεν πήραμε κάποια απάντηση αυτές τις μέρες, ενώ κάναμε τόσες συνεδριάσεις, για το πόσοι είναι αυτοί οι πόροι συνολικά, τι έπαιρνε ο κάθε φορέας σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις και τι θα παίρνει με τις καινούργιες. Όλα αυτά τα θέματα έμειναν αναπάντητα.

Επομένως είναι μεγάλο πράγματι το ποσό που διατίθεται και τίθεται υπό αίρεση μέσα από αυτή τη διαδικασία του σχεδίου επιδόσεων και για τα έσοδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και για τις αποζημιώσεις και τα επιδόματα των εργαζομένων.

Το άλλο σημείο αφορά στο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου στο οποίο μετατρέπεται η ΥΠΑ. Δεν απαντήθηκε η σκοπιμότητα. Δεν θα επαναλάβω αυτά που είπαμε ήδη τόσες φορές. Νομίζω ότι δεν έχουμε αντιληφθεί τον λόγο για τον οποίο γίνεται και τι ακριβώς εξυπηρετεί. Επόμενο είναι να παραμένουμε στην άποψη ότι αυτή η κρατική υπηρεσία, όπως ήταν αυτοτελής κρατική υπηρεσία με τη στενή έννοια, θα πρέπει να παραμείνει σε αυτό το καθεστώς, ιδιαίτερα για τον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας.

Επομένως έχουμε να τοποθετηθούμε και τοποθετηθήκαμε όχι στον διαχωρισμό, αλλά σε ρυθμίσεις και διατάξεις που επηρεάζουν καθοριστικά τον τρόπο που θα λειτουργήσουν και την αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή, εφόσον εφαρμοστούν και για τους δύο φορείς.

Θα κλείσω με τις τροπολογίες. Αναφορικά με την πρώτη τροπολογία σε σχέση με τα υδατοδρόμια δεν έχουμε αντίρρηση. Είχαμε ψηφίσει θετικά και στο αντίστοιχο νομοσχέδιο. Βλέπω ότι είναι προσωρινές κατασκευές. Υποθέτω, κύριε Υπουργέ, ότι θα είναι πραγματικά προσωρινές και όχι κατά το «ουδέν μονιμότερο του προσωρινού». Καταλαβαίνω τη χρησιμότητα, την εξυπηρέτηση και τη διευκόλυνση που θα δώσουν. Ελπίζω να διευκολύνουν περισσότερους από έναν σε σχέση με αυτό που ανέφερε προηγούμενος συνάδελφος. Δεν θέλω να έχω κάποια αμφιβολία. Είναι μια πρακτική λύση να δοθεί με τον χαρακτήρα που προβλέπεται.

Όσον αφορά στην τροπολογία για την παράταση των πιστοποιητικών πλοίων θα μπορούσαμε να είμαστε θετικοί και σε αυτήν, εφόσον θα αναφερθούν στη ρύθμιση τομείς που αφορούν οι επιθεωρήσεις και τα κυβερνητικά πιστοποιητικά -παραδείγματος χάριν ναυτική ασφάλεια, προστασία περιβάλλοντος κ.λπ.- για να μην υπάρχει σύγχυση και παρερμηνεία στην εφαρμογή. Στις προηγούμενες ρυθμίσεις υπήρχε αυτή η αναφορά.

Δεύτερον, να τεκμηριωθεί η επιλογή του μέγιστου χρονικού διαστήματος χορήγησης παράτασης των τεσσάρων μηνών για τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων και τη χορήγηση πιστοποιητικών και λοιπών εγγράφων.

Τρίτον, να καθοριστούν τεχνικές της απομακρυσμένης επιθεώρησης τουλάχιστον για τον κλάδο ελέγχου των πλοίων μέσω αντίστοιχης νομοθετικής ρύθμισης και κατάλληλης προετοιμασίας για τον εξοπλισμό, για την εκπαίδευση, για την πιστοποίηση του προσωπικού που διενεργεί τις επιθεωρήσεις. Με αυτές τις προϋποθέσεις θα μπορούσαμε να είμαστε και σε αυτή την τροπολογία θετικοί.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Παππάς, εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ξεκινάω από τις τροπολογίες. Έχει καταθέσει ο ΣΥΡΙΖΑ κατ' αρχάς μία τροπολογία η οποία αφορά τον διορισμό μελών ΔΕΠ οι οποίοι διορίζονται ύστερα από δημοσίευση σε ΦΕΚ του διορισμού τους και μετά από δικαστικές αποφάσεις. Είναι μια τροπολογία η οποία θα μπορούσε να δώσει λύση και λυπούμαστε που δεν γίνεται αποδεκτή.

Σχετικά με την τροπολογία για τα υδατοδρόμια δεν είμαστε αρνητικοί. Θεωρούμε ότι είναι πανομοιότυπες οι τροπολογίες που έχουμε καταθέσει, και έχει αντίστοιχη και το ΚΚΕ, για το ζήτημα του παράβολου των 3 ευρώ για τις συγκεκριμένες προκηρύξεις εκπαιδευτικών, διότι δεν αφορά ούτε τα τυπικά τους προσόντα ούτε το άξιόν το δικό τους για να επιτελέσουν τα καθήκοντά τους και εμπίπτει σε ένα ζήτημα το οποίο νομίζω ότι μπορεί να θεραπευτεί.

Σχετικά με την τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας είμαστε αρνητικοί καθ' όλα, διότι με αφορμή την πανδημία δίνουμε παρατάσεις για τους ελέγχους για το αξιόπλοο πλοίων. Και να καταλάβω ότι ποντοπόρα πλοία τα οποία δεν βρίσκονται στην επικράτειά μας δεν μπορούν να ελεγχθούν, αλλά γιατί δεν μπορούν να ελεγχθούν αυτά που είναι στα ελληνικά λιμάνια; Και ποιος είναι αυτός ο γενικός ορισμός της ανωτέρας βίας; Διά του κορωνοϊού δηλαδή μπορεί να επικαλεστούμε οποιοδήποτε πρόβλημα και να αναβάλλουμε τον έλεγχο για το αξιόπλοο; Προφανώς έχει δίκιο οποίος είπε ότι ο κορωνοϊός είναι τελικά διά πάσα νόσο. Άρα νομίζω ότι είναι απαράδεκτη και πρέπει να την αποσύρετε, κύριε Υπουργέ, πάρα πολύ σύντομα.

Ερωτήσεις κάναμε, αλλά απαντήσεις δεν πήραμε. Υπάρχουν δύο μείζονα ζητήματα τα οποία θα σας έλεγα ότι τα ανέδειξαν όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Μιλώ για τη μείωση προσωπικού. Μας είπατε: «Θα τα πούμε μετά και θα τα πούμε». Όμως, μίλησαν οι Βουλευτές σας, μίλησε ο Υφυπουργός σας, αλλά απάντηση δεν πήραμε. Περιμένουμε έστω μια τεκμηρίωση

στην καταληκτική σας ομιλία για τη μείωση προσωπικού.

Μην προσπαθήσετε να μας πείτε ότι αυτή η ανεξάρτητη αρχή είναι αντίστοιχη του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης πάλι και μπορεί να κάνει τη δουλειά της από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δεν αντέχει στη δημόσια κριτική αυτό το επιχείρημα, κατά τη γνώμη μου. Δεν σας τιμά να το χρησιμοποιείτε. Απευθυνόμαστε σε ανθρώπους νοήμονες. Όταν ταξιδεύει ο κόσμος προκύπτουν εκατό προβλήματα. Θα τα λύνει ένας υπάλληλος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στο κέντρο της Αθήνας;

Νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Συγγνώμη, αλλά πάλι δεν ακούσαμε τίποτα. Σας λέγαμε ότι έχουμε ανησυχίες και μας λέγατε ότι δεν είναι αυτό που νομίζουμε. Πώς, λοιπόν, δεν είναι αυτό που νομίζουμε όταν δεν υπάρχει τεκμηρίωση ούτε στην αιτιολογική έκθεση, ούτε βέβαια στις τοποθετήσεις σας; Κι έρχεστε εδώ και μας λέτε κατηγορίες απέναντι στον ΣΥΡΙΖΑ για τις καθυστερήσεις, το οποίο είναι μια εύκολη πολιτική διαφυγή, αλλά να προσέχετε τι καταθέτετε στα Πρακτικά, διότι καταθέσατε έγγραφο το οποίο τεκμηριώνει ότι η Κομισιόν σας λέει ότι χάσατε οκτώ προθεσμίες για να γίνουν τα δεκαπέντε αεροδρόμια συμβατά με τις προϋποθέσεις. Χάσατε οκτώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τα πούμε μετά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Βεβαίως να τα πείτε επιτέλους γιατί τέσσερις μέρες συζητάμε το νομοσχέδιο και δεν τα λέτε, λέτε άλλα. Νομίζω ότι σήμερα ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος έβαλε το δάχτυλο στην πληγή και φαίνεται ότι έχετε ενοχληθεί.

Πάμε λίγο στο θέμα της «ΑΕΓΕΑΝ». Θέλω να το έχετε φρέσκο πριν ανέβετε στο Βήμα. Σας εξήγησα ότι υπάρχει μία πάρα πολύ υποπτη αλληλουχία γεγονότων, διότι η συγκεκριμένη εταιρεία στο τέλος του Σεπτεμβρίου παραδέχεται ότι εάν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχει κι άλλες ζημιές από τα παράγωγα. Όταν, λοιπόν, ανακοινώνεται η συμφωνία με το δημόσιο, είναι πέραν του βέβαιου και διά της παραδοχής της εταιρείας και διά των ανακοινώσεων της ΙΑΤΑ ότι θα έχουμε και το τέταρτο τρίμηνο ακόμα πολύ χαμηλό πτητικό έργο -ήρθε το δεύτερο lockdown- και το 2021. Υπάρχει, λοιπόν, η βεβαιότητα ζημιάς. Και καλείτε τον Έλληνα φορολογούμενο να εγγυηθεί το δάνειο το οποίο θα χρησιμοποιήσουν για να μπουν υποτίθεται με «δικά τους» λεφτά, διότι δεν είναι δικά τους, είναι λεφτά τα οποία προέκυψαν από το εγγυημένο δάνειο από το κράτος και άλλα 120 εκατομμύρια που θα βάλει ο Έλληνας φορολογούμενος. Και θα πάρει τι; Το δικαίωμα να ξαναδώσει λεφτά στο μέλλον. Να σας κάνω μια απλή ερώτηση: Εάν συνεχίσει να παίρνει επισφαλείς επιλογές ή επιλογές υψηλού ρίσκου αυτή η διοίκηση ποιος θα απολογηθεί;

Θα σας πω το εξής απλό, και με αυτό ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για τα λίγα δευτερόλεπτα παράτασης. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου αποφάσισαν το 2019 να δώσουν στον εαυτό τους 2,5 εκατομμύρια αμοιβές. Θα έχουμε δώσει δηλαδή εμείς 120 εκατομμύρια και μπορεί οι κύριοι αυτοί να αποφασίσουμε να ανταμείψουν τον εαυτό τους για το καλό έργο και για το έγκαιρο της αντίδρασης απέναντι στο φαινόμενο του κορωνοϊού.

Η «LUFTHANSA», λοιπόν, σας λέω και επαναλαμβάνω -και κλείνω και καταβαίνω από το Βήμα- έχει αυτή τη στιγμή 20% κρατική δημόσια συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο διότι στηρίχτηκε από τον Γερμανό φορολογούμενο. Δεν καταλαβαίνω τι είμαστε εδώ, να θυμόμαστε τον φορολογούμενο κάθε φορά που χρειάζεται βοήθεια και να εγγυώμεθα συλλογικά τα κέρδη και την εκμετάλλευση μιας τόσο ζωτικής για τη χώρα μας, θα σας έλεγα στα όρια δημόσιας υπηρεσίας, η οποία κατά παραχώρηση ασκείται.

Παρακαλώ πάρα πολύ να το εξετάσετε το θέμα. Επαναλαμβάνω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν θα μείνει στις διαμαρτυρίες στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Θα πέσετε πάνω και στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς κρατικών ενισχύσεων.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Στο σημείο αυτό την προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γκίκας.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα ειπώθηκαν πάρα πολλά, πάρα πολλά ήταν εκτός θέματος. Θα ξεκινήσω και εγώ με κάτι εκτός θέματος, όμως πολύ σημαντικό.

Σήμερα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπερψήφισε με μεγάλη πλειοψηφία την αυστηρή επιβολή κυρώσεων στην Τουρκία υιοθετώντας τροπολογία της Ελληνικής και Κυπριακής Αντιπροσωπείας με πρωτοβουλία των κυρίων Μείμαράκη και Χριστοφόρου. Είναι μια πολύ σημαντική εξέλιξη για την περίοδο που περνάμε τώρα.

Θα αναφερθώ σε δύο, τρία σημεία αν και είμαι βέβαιος ότι ο κύριος Υπουργός θα αναλύσει διεξοδικώς και θα απαντήσει σε όλα όσα ειπώθηκαν. Δεν μπορώ, όμως, να μη στηλιτεύσω χαρακτηρισμούς από Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως και διαβάζω ότι «με το νομοσχέδιο αυτό υπάρχει απώλεια ασφαλείας, υπάρχει απώλεια στα δημόσια ταμεία, υπάρχει συρρίκνωση κόστους συντήρησης, κ.λπ.».

Νομίζω ότι είναι κινδυνολογίες που πραγματικά δεν έχουν θέση σε αυτό το νομοσχέδιο. Όλα αυτά γίνονται διότι είναι απαίτηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας των Πτήσεων και Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας. Και γνωρίζετε κάλλιον εμού ότι ο οργανισμός αυτός έχει τις πιο αυστηρές προδιαγραφές και τις επιβάλλει σωστά για την ασφάλεια των πτήσεων. Άρα όλα αυτά η κινδυνολογία που ακούστηκε ότι πάμε από ένα επίπεδο σχετικά καλό σε ένα επίπεδο χειρότερο είναι τελείως αβάσιμη και λανθασμένη.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και έγινε πολύς λόγος για αυτό. Ο μόνος λόγος που γίνεται αυτό είναι για να αποκτήσει την ευελιξία που χρειάζεται σύμφωνα με τα πρότυπα ευρωπαϊκών αντίστοιχων αρχών.

Κάποιος συνάδελφος από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος -αν δεν κάνω λάθος- είπε ότι κινδυνεύουν οι υπάλληλοι να μην πάρουν το επίδομα ή κάπως έτσι, συγχωρέστε με αν δεν είναι ακριβώς η ίδια διατύπωση. Εγώ θα σας πω ότι αύριο, 27-11, πιστώνονται τα επιδόματα στους εργαζόμενους. Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, παρ' ότι έχω τα στοιχεία, διότι κάποια από αυτά θα έλεγα ότι είναι εξαιρετικά υψηλά. Άρα, αύριο, 27-11 θα πάρουν τα επιδόματά τους οι εργαζόμενοι.

Θα πω μια κουβέντα για το θέμα της αποτελεσματικότητας της ελεγκτικής αρχής της ΑΠΑ. Αυτή τη στιγμή στην ΥΠΑ υπηρετούν δύο χιλιάδες τριακόσιοι ογδόντα δύο υπάλληλοι. Από αυτούς οι εκατόν εβδομήντα περίπου ίσως και λιγότεροι θα πάνε στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Εάν διατηρήσουμε τον ίδιο αριθμό υπαλλήλων η αντιστοιχία ελεγκτών - ελεγχόμενων είναι 1 ελεγκτής προς 12,8 ελεγχόμενους. Άρα, λοιπόν, με το δεδομένο ότι υπάρχει η τεχνολογία που υπάρχει, ότι υπάρχουν τα κέντρα επιχειρήσεων που όλοι γνωρίζουμε ότι την ψηφιακή εποχή που ζούμε έχουν τεράστιες δυνατότητες και μπορούν να επικοινωνούν με την περιφέρεια ο αριθμός των εκατόν εβδομήντα δύο είναι απόλυτα λογικός και προέρχεται μάλιστα μετά από συνεργασία του Υπουργείου με τον ευρωπαϊκό οργανισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι το νομοσχέδιο αυτό που προέρχεται από υποχρέωση της χώρας μας απέναντι στην ευρωπαϊκή νομοθεσία θα έπρεπε να γίνει από όλες τις πτέρυγες αποδεκτό. Έστω και έτσι όμως δόθηκε η ευκαιρία όλες αυτές τις τέσσερις μέρες να ανταλλάξουμε επιχειρήματα και βεβαίως οι πολλές να βγάλουν τα συμπεράσματά τους.

Σε ό,τι αφορά τις τροπολογίες και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Υποδομών και τις υπόλοιπες που έχουν τεθεί και έχουν γίνει αποδεκτές συμφωνούμε απολύτως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Γκίκα.

Πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για να κλείσει με την ομιλία του τη σημερινή διαδικασία θα πάρει τον λόγο για τρία λεπτά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, ο κ. Χρήστος Σπίρτζης.

Ορίστε, κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος για να βοηθήσουμε και τους Βου-

λευτές όλων των παρατάξεων και κυρίως της Νέας Δημοκρατίας.

Κατ' αρχάς καταθέτω -και θα ήθελα να σταλεί ό,τι καταθέτω- τη μετάφραση των επιστολών και των εγγράφων που κατέθεσε ο κ. Καραμανλής. Αν δεν ξέρει κάποιος καλά αγγλικά μπορεί να δει ότι δεν έχει καμμία απολύτως αναφορά στην ασφάλεια των αεροδρομίων και σε όλα τα άλλα που είπε. Έχεις τη σύγκρουση συμφερόντων, έχεις την πιστοποίηση που για να γινόταν πιστοποίηση έπρεπε να υπάρχει ΑΠΑ, μια υπουργική απόφαση έπρεπε να βγάλει τον Αύγουστο του 2019 όχι του 2020.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δεύτερον, καταθέτω τον ορισμό του προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων. Πότε αλλάξαμε, κύριε Καραμανλή; Επειδή είπατε μερικά πράγματα και εγώ δεν ξέρω τι γινόταν σε αυτή την επιτροπή. Εμείς αλλάξαμε, κύριε Καραμανλή, όπως θα δείτε στο ΦΕΚ, 15 Φεβρουαρίου του 2019 την επιτροπή διερεύνησης. Ήταν η προηγούμενη διοίκηση η δική σας, γιατί εμείς σεβόμαστε τις ανεξάρτητες αρχές. Σε αντίθεση με εσάς που στο άρθρο 74 την Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων την καταργείτε τώρα για να βάλετε δικού σας κομματικούς για να μην πούμε και ποιους.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τρίτον, είναι αυτά που μας λέγατε για τους διαγωνισμούς. Τα είπε και ο Κρίτωνα Αρσένης πριν, απλά έχω ετοιμάσει έναν πίνακα για να δούμε ποιους φωτογραφίζει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με την «AEGEAN». Κατ' αρχάς η Μέρκελ και ο Σόιμπλε πρέπει να είναι δογματικοί κομμουνιστές που πήρανε μετοχές από τη «LUFTHANSA» και καλό είναι να πάτε να τους συνεντέσετε στο λαϊκό κόμμα, αλλά να το ξεπεράσουμε αυτό.

Οφείλτε ως παράταξη, κύριε Καραμανλή είτε μόνος σας τώρα στην τοποθέτησή σας είτε με τον κ. Χατζηδάκη να μας πείτε τον απολογισμό, το ταμείο δηλαδή από την ιδιωτικοποίηση, από το χάρισμα για την ακρίβεια της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» στον μακαρίτη τον Βγενόπουλο. Και δεν λέω για τα 40 εκατομμύρια που του κάνατε δόνη από τις άγονες γραμμές. Παραδείγματος χάριν είχατε την άγωνα γραμμή Αθήνα - Πάρος 4,5 εκατομμύρια το χρόνο, το συνεχίσατε και με την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» της «AEGEAN» μετά.

Αλλά τι μας έδωσε; Μας έδωσε καλύτερες διεθνείς συνδέσεις, ιδιωτικοποίηση απευθείας από την Αθήνα σε όλο τον πλανήτη η ιδιωτικοποίηση της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» όπου υπάρχει τουλάχιστον μεγάλος αριθμός των Ελλήνων της Διασποράς; Έδωσε χαμηλότερες τιμές στις πτήσεις εξωτερικού και εσωτερικού για τους Έλληνες; Έδωσε αυτό που πιστεύετε εσείς ότι η αγορά και ο ανταγωνισμός τα ρυθμίζει όλα;

Θα μας πείτε τι κόστισαν στον ελληνικό λαό οι εργαζόμενοι της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» που φορτώθηκαν στην ΥΠΑ; Θα μας πείτε τι κόστισε στον ελληνικό λαό η περιουσία της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», όπως το στέγαστρο στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και πού είναι, τι πληρώνουνε χρόνια τώρα οι πολίτες σε ένα μονοπώλιο με πολύ υψηλά αεροπορικά εισιτήρια; Θα μας πείτε για τις επιτυχίες αυτής της πολιτικής σας για να συνεννοηθούμε κάποια στιγμή και να καταλάβουν και οι πολίτες που το πάτε και με αυτό το νομοσχέδιο.

Εύχομαι και πάλι να διαψευστούμε μέσα από την καρδιά μου, γιατί αν επιβεβαιωθούμε και εμείς και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα είναι οδυνηρές οι συνέπειες για τη χώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ζήτησε τον λόγο ο κ. Χήτας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης και θα έχει τον ίδιο χρόνο, δηλαδή δύο λεπτά.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Δεν θα έπαιρνα τον λόγο, απλά όταν συμβαίνει κάτι καλό, καλό είναι να χαιρόμαστε όλοι για την πατρίδα μας απλά δεν κάνει να το καπηλεύεται κανείς. Θέλω λίγο να επαναφέρω την τάξη, γιατί σήμερα είχαμε όντως μια πολύ σπουδαία νίκη, κύριε Πρόεδρε, στο Ευρωκοινοβούλιο.

Υπερψηφίστηκαν τροπολογίες μας διά του Ευρωβουλευτή μας κ. Μανώλη Φράγκου, που ζητούσαν να αντιταχθεί έμπρακτα η Ευρωπαϊκή Ένωση στην αναγνώριση του ψευδοκράτους «μαριονέτα», που θέλει να προωθήσει η Τουρκία μαζί με τους συμμάχους, το Αζερμπαϊτζάν, το Πακιστάν κ.λπ..

Αυτές οι τροπολογίες φέρνουν την υπογραφή του Μανώλη Φράγκου, αλλά ήταν μια κοινή πρόταση ψηφίσματος εξ ονόματος της Ομάδας του ECR στο Ευρωκοινοβούλιο.

Κι επειδή ακούσαμε πριν από λίγη ώρα -χωρίς σκοπό, βέβαια- ονόματα Ευρωβουλευτών του κυβερνώντος κόμματος, θα ήθελα για λόγους ουσίας και για τα Πρακτικά, να το μάθουν και οι Έλληνες και οι Έλληνες, ότι ο ένας, αλλά λέων πραγματικά Ευρωβουλευτής της Ελληνικής Λύσης, ένας νέος άνθρωπος στο Ευρωκοινοβούλιο κάνει πολύ σημαντική δουλειά και την πατρίδα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Και τώρα θα κλείσουμε τη σημερινή πολύωρη διαδικασία με την τοποθέτηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Κύριε Υπουργέ, ο λόγος σε εσάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μιας που κλείνει σήμερα η συζήτηση για το νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να προβώ σε κάποιες συμπερασματικές παρατηρήσεις πάνω σε όσα ακούστηκαν μετά από τέσσερις συνεδριάσεις στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και μετά από τη σημερινή, όπως είπατε και εσείς, κύριε Πρόεδρε, πολύωρη συζήτηση που είχαμε στην Ολομέλεια που έρχεται σε πλήρη αντίθεση, κύριε Παππά, με τη διαδικασία του κατεπείγοντος με την οποία εσείς νομοθετούσατε συνήθως, αλλά και στη συγκεκριμένη περίπτωση, για το διαχωρισμό της ΥΠΑ και της ΑΠΑ το 2016, όταν ήσασταν με την πλάτη στον τοίχο, υποτίθεται, όταν σας πίεζε η τρόικα και ψηφίζατε βέβαια αυτά που ψηφίζατε, τα οποία μετά δεν εφαρμόζατε, γιατί εσείς έτσι αντιλαμβάνεστε προφανώς την πολιτική.

Πρώτον, είναι τελικά λειτουργικός ο διαχωρισμός αυτός που κάνουμε; Ασφαλώς και είναι. Και μάλιστα, η χώρα μας έχει καλυτερεύσει δραματικά στην υλοποίηση της δέσμευσής της, με ευθύνη ολοκληρωτικά του ΣΥΡΙΖΑ, για μια αρχή που θα ασκεί αντικειμενικό και αμερόληπτο έλεγχο στους τομείς των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας.

Με τον ν.4427 -θα το επαναλάβω- δεν διαφωνούσαμε επί της ουσίας, αφού απλά υιοθετούσε το απαραίτητο και επιτυχημένο μοντέλο που έχει δοθεί σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό στην ουσία θεσπίζεται σήμερα. Το πρόβλημα του νόμου αυτού προέκυψε από το ότι αυτός ο νόμος ήταν δυσλειτουργικός, γι' αυτό εξάλλου ποτέ δεν εφαρμόστηκε.

Η μη υλοποίηση, λοιπόν, του διαχωρισμού επί τρία και πλέον έτη είχε οδηγήσει τον EASA, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να ξεκινήσει τη διαδικασία για τον υποβιβασμό όλων, και των είκοσι τριών αεροδρομίων που ήταν στη διαδικασία και στον έλεγχο της ΥΠΑ. Το ότι η χώρα μας επί ΣΥΡΙΖΑ είχε οδηγήσει την EASA να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβαθμίσεων των ελληνικών αεροδρομίων είναι γεγονός και έχω καταθέσει όλες τις επιστολές, στην αρχή μάλιστα της συνεδρίασης, για να έχετε όλοι πλήρη εικόνα.

Επιτρέψτε μου σε αυτό το σημείο να εξηγήσω κάποια πράγματα για να γίνουν αντιληπτά όχι μόνο σε εσάς, αλλά και σε όσους μας ακούνε. Τι είναι ο EASA; Ο EASA είναι ο επίσημος ευρωπαϊκός οργανισμός για τα θέματα ασφαλείας. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Όταν ο EASA δημοσιοποιήσει ένα εύρημα, ότι τα αεροδρόμια της χώρας δεν πληρούν κάποιες προϋποθέσεις

πιστοποίησης ή ασφαλείας, καμμία αεροπορική εταιρεία δεν θα πάρει την ευθύνη να πετάξει στα αεροδρόμια αυτά.

Στη χώρα μας ποιο ήταν το θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Επειδή δεν είχε δημιουργηθεί ΑΠΑ, με ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ, δεν μπορούσε να πιστοποιηθεί η ασφάλεια των διαδρόμων των απογειώσεων των είκοσι τριών αεροδρομίων των ΥΠΑ, γιατί δεν ήταν δυνατόν η ΥΠΑ να αξιολογήσει την ΥΠΑ. Ο ΕΑΣΑ λοιπόν ετοιμαζόταν να ανακοινώσει επισήμως ότι δεν εγγυάται για την ασφάλεια των πτήσεων στα αεροδρόμια αυτά.

Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Μπορεί ο ΣΥΡΙΖΑ να μην τη δέχεται και το καταλαβαίνω αυτό, αλλά τα στοιχεία είναι ξεκάθαρα. Αντιλαμβανόμαστε τι θα σήμαινε αυτό για τα είκοσι τρία αεροδρόμια; Αντιλαμβανόμαστε τις ολέθριες συνέπειες που θα είχε στον τουρισμό;

Και επειδή κάποιοι στον ΣΥΡΙΖΑ αμφιβάλλουν γι' αυτά που λέω, κατέθεσα όπως σας είπα και θα καταθέσω ξανά όλες τις επιστολές της ΕΑΣΑ. Θα μου δώσετε εδώ την ευκαιρία να σας πω ότι λυπάμαι, αλλά νομίζω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ και ο κ. Σπίρτζης δεν έχει καταλάβει ή κάνει πως δεν καταλαβαίνει. Κι εξηγούμε.

Πάμε λοιπόν από την αρχή να τα πούμε όλα εδώ πέρα καθαρά. Την 1^η Οκτωβρίου η ΕΑΣΑ έστειλε στον εκλεκτό σας, τον κ. Λιντζεράκο, την επιστολή την οποία κατέθεσα στα Πρακτικά. Η επιστολή αυτή κοινοποιήθηκε στην Κομισιόν. Από αυτά που αναγράφονται στην επιστολή, τι δεν καταλάβατε ακριβώς;

Σας λέει ότι για τουλάχιστον δεκαπέντε αεροδρόμια δεν τηρούσατε κανένα χρονοδιάγραμμα, δεν εκτελούσατε καμμία προθεσμία παράτασης και ότι τα ευρήματα πήγαιναν στην κατηγορία D, δηλαδή στην κατηγορία πριν τον υποβιβασμό. Γνωρίζουμε λοιπόν ότι η κατηγορία D σημαίνει ότι, αν δεν υπάρχει συμμόρφωση, ως εκ τούτου δημιουργούνται προβλήματα πιστοποίησης, τυποποίησης και ασφαλείας πτήσεων.

Αυτά τα είπαμε στην επιτροπή τέσσερις φορές. Τα ξαναλέμε. Θα καταθέσουμε και τα ντοκουμέντα. Εδώ είναι να τα διαβάσετε και να δείτε αν τα χαρτιά που καταθέτουμε εμείς με αυτά τα οποία καταθέτει ο κ. Σπίρτζης έχουν κάποια σχέση. Είναι απλά τα πράγματα.

Τι άλλο έλεγε στην επιστολή του ο ΕΑΣΑ; Ότι στέλνει την επιστολή του στην Κομισιόν για το αν θα ενεργοποιηθεί το άρθρο 22 του Κανονισμού 628. Τι άλλο δηλαδή θα θέλατε να σας πει για να μας κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου; Σας λέει: «ενημερώνω την επιτροπή, ώστε να κινηθεί τις διαδικασίες υποβιβασμού». Αυτό έλεγε.

Λάβαμε την επιστολή αυτή από την ΕΑΣΑ και την Κομισιόν, γιατί -ακούστε!- ο εκλεκτός, ο κ. Λιντζεράκος δεν μας την είχε δώσει! Όταν λάβαμε την επιστολή, δεν μας έμεινε άλλη επιλογή από το να συζητήσουμε με τους εκπροσώπους της ΕΑΣΑ και να βρούμε μία λύση για να σώσουμε όλα αυτά τα οποία δεν καταφέρατε εσείς να κάνετε.

Τι κάναμε λοιπόν εμείς; Ακούστηκε κι αυτό. «Τι κάνατε τόσο καιρό»; Οι διαδικασίες αυτές πήραν τουλάχιστον δέκα μήνες. Ζητήσαμε παράταση από τη DG MOVE και την ΕΑΣΑ, έτσι ώστε να καταφέρουμε να κάνουμε το MOU, το οποίο είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση αλλά ποτέ δεν είχε εφαρμόσει, να συσταθεί επιτροπή για να φτάσουμε στο αποτέλεσμα που φτάνουμε σήμερα, εντός των προθεσμιών που μας έδωσε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επομένως δεν υπάρχει κανένα ζήτημα καθυστερήσης.

Το δεύτερο θέμα που τέθηκε και το απάντησα στην επιτροπή, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να το απαντήσω και εδώ. Λέει, την αρχή την πηγαίνουμε από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Κατ' αρχάς να κάνω μία διευκρίνιση, κύριε Παππά, και νομίζω ότι θα συμφωνήσετε μαζί μου. Δεν πηγαίνουμε την αρχή από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Πηγαίνουμε την αρχή από το μηδέν στα εκατόν εβδομήντα δύο, διότι επί των ημερών σας δεν είχατε εφαρμόσει τον νόμο. Δεν υπήρχε επιτροπή, δεν υπήρχε ΑΠΑ, για να ξέρουμε τι λέμε και να μη λέμε εξυπνάδες σε αυτή την Αίθουσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κι εσείς να μη λέτε ψέματα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς λοιπόν πιστεύουμε -και εδώ είναι η δια-

φωνία μας και μπορούμε να έχουμε μια τέτοια διαφωνία- σε μία λειτουργική, ευέλικτη και αποτελεσματική αρχή. Εσείς πιστεύετε στο κράτος «πατερούλη» και σε έναν υδροκέφαλο οργανισμό. Δικαίωμά σας είναι. Ας κρίνουν οι πολίτες ποια είναι η σωστή πολιτική επιλογή, η οποία θα κριθεί μάλιστα και εν τοις πράγμασι.

Κατόπιν λοιπόν της αξιολόγησης, κρίθηκε ότι η στελέχωση αυτής της νέας αρχής, με ένα προσωπικό της τάξεως των εκατόν εβδομήντα δύο ατόμων, είναι απολύτως επαρκής. Σε αντίθεση, λοιπόν, με την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, εμείς δεν θέλαμε να εξυπηρετήσουμε μικροκομματικά και συνδικαλιστικά συμφέροντα υπαλλήλων που πληρώνονται δύο και τρεις φορές παραπάνω από τον μέσο όρο των υπαλλήλων που πληρώνονται σε άλλους τομείς του δημοσίου.

Αλήθεια, πού ζούμε; Ζούμε στη δεκαετία του 1960; Φτάσαμε στο 2020. Ζούμε σε μία ηλεκτρονική εποχή. Αυτή τη στιγμή γίνεται διεθνώς συζήτηση για πύργους ελέγχου που θα λειτουργούν εξ αποστάσεως. Και εσείς μας μιλάτε για την ανάγκη ύπαρξης μιας γιγαντιαίας αρχής;

Έχετε, λοιπόν, εμμονή με την εξυπηρέτηση των φίλων σας συνδικαλιστών, όπου όλα αυτά τα ζητήματα ξεκινούν και καταλήγουν στις απολαβές τους.

Σας το επαναλαμβάνω, για να μη δημιουργηθεί καμμία παρεξήγηση. Καλώς παίρνουν οι υπάλληλοι της ΥΠΑ -και θα παίρνουν και οι υπάλληλοι της ΑΠΑ- τα επιδόματα από τη EUROCONTROL, σε αντίθεση με ό,τι ισχύει στο υπόλοιπο δημόσιο.

Εμείς, μάλιστα, κάναμε και ένα βήμα παραπέρα. Για πρώτη φορά τους είπαμε ότι θα τους δώσουμε παραπάνω χρήματα και συνδέσαμε την απόδοσή τους για να τους δώσουμε ένα πριμ παραγωγικότητας της τάξεως των 9 εκατομμυρίων.

Δεν θα θυσιάσουμε όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, την εξέλιξη της χώρας στο θέμα των αερομεταφορών για χάρη μικροσυμφερόντων. Γιατί, ξέρετε, εδώ είναι η ειδοποιός διαφορά. Πελάτες μας στην παράταξή μας δεν είναι οι συνδικαλιστές. Πελάτες μας είναι οι επιβάτες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Είναι τα συμφέροντα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παππά, τα συμφέροντα είναι δικοί σας πελάτες και εσείς ειδικά μη μιλάτε για συμφέροντα. Εσείς μη μιλάτε. Μην προκαλείτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θα μου πεις εσύ να μη μιλάω;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επομένως εμείς είπαμε ότι βλέπουμε το δημόσιο συμφέρον, το καλό της αεροναυτιλίας, το καλό των επιβατών και το καλό της ελληνικής οικονομίας.

Επειδή ο κ. Πάππας -και πολύ σωστά- μου είπε σε κάποια φάση «πού στηρίχτηκε αυτή σας η μελέτη;», καταθέτω στα Πρακτικά την έκθεση ομάδας εργασίας με όλους τους συνοδευτικούς πίνακες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, θα ήθελα, αφού είναι εδώ ο κ. Σπίρτζης και του αρέσει τόσο πολύ να καταθέτει και αυτός στα Πρακτικά, να μας δώσετε κι εσείς τη δική σας μελέτη όπου είχατε καταλήξει ότι δεν πρέπει να πάει στα τετρακόσια ογδόντα άτομα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως, με χαρά. Αν μου το ζητούσατε νωρίτερα, θα το φέρναμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν υπάρχει, κύριε Σπίρτζη, δυστυχώς.

Άμα θέλετε, για να μη πληρώνετε φωτοτυπίες, θα έρθω να το πάρω εγώ. Απ' ό,τι ξέρω, οι φωτοτυπίες στο Κοινοβούλιο είναι δωρεάν, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τα φωτοτυπούμε στο γραφείο μας για να μην επιβαρύνουμε τον προϋπολογισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Α, μπράβο.

Τώρα, θα σταθώ σε κάτι άλλο που δείχνει για άλλη μια φορά την απόπειρα εξαπάτησης, που με πολύ μεγάλη μαεστρία κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Μας είπατε για το τι ισχύει στη Γαλλία. Σωστά; Ωραία!

Μας λέει, λοιπόν, ο κ. Σπίρτζης και ο ΣΥΡΙΖΑ ότι «ο διαχωρισμός που κάναμε εμείς ως Ελληνική Δημοκρατία με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016 ακολούθησε το παράδειγμα της Γαλλίας». Αυτό είναι το επιχείρημα. Τι άλλο θα ακούσουμε, πραγματικά;

Ακούστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αφού, λοιπόν, μιλάμε για τη Γαλλία, πάμε να δούμε τι ισχύει στη Γαλλία και θα καταθέσω στα Πρακτικά τα επίσημα έγγραφα του πώς λειτουργεί αυτό το σύστημα στη Γαλλία.

Ξέρετε πόσες αεροπορικές μονάδες έχει η Γαλλία; Εμείς έχουμε εκατό εξήντα. Η Γαλλία έχει χίλιες επτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Οκτακόσια τριάντα ένα δημόσια και ιδιωτικά αεροδρόμια συν εννιακόσια πέντε ελικοδρόμια. Σας καταθέτω στα Πρακτικά από την επίσημη έκθεση της γαλλικής ΑΠΑ, για να τη διαβάσετε κι αυτή, κύριε Σπίρτζη, να μη βγάξετε φωτοτυπίες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ξέρετε τι πεδίο ευθύνης έχουν; Αν νομίζετε ότι το πεδίο ευθύνης τους είναι μόνο η Γαλλία, κάνετε λάθος. Έχουν και τα υπερράκια εδάφη, Γαλλική Πολυνησία, Νέα Καληδονία.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές -και αναφέρομαι και σε σας, κύριε Αρσένη, γιατί το αναφέρατε πολλές φορές αυτό ως επιχείρημα- τι προσωπικό έχει η γαλλική ΑΠΑ; Χίλια πενήντα άτομα για χίλιες επτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Και πόσα άτομα έχει η γαλλική ΑΠΑ για την επίβλεψη στα αεροδρόμια, δηλαδή αερολιμενικούς; Το 8%, δηλαδή ογδόντα τέσσερα άτομα. Ολόκληρη η ΑΠΑ Γαλλίας λειτουργεί με ογδόντα τέσσερις αερολιμενικούς στα αεροδρόμια. Αυτό είναι το μοντέλο της Γαλλίας, κ. Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν ισχύει αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Διαβάστε το. Αν κάνω λάθος, πολύ ευχαρίστως να ανακαλέσω.

Τα ανέφερα αυτά, για να καταλάβουμε όλοι πόσο εύκολα και -επιτρέψτε μου να πω- πόσο κωμικά είναι καμμία φορά τα επιχειρήματα αυτά.

Μιας που μιλάμε για αερολιμενικούς, πάμε στο τρίτο θέμα, το θέμα της ασφάλειας. Το είπα και στην επιτροπή. Θεωρώ αδιανόητο να καθόμαστε μέσα στο Κοινοβούλιο και να προσπαθούμε να δημιουργήσουμε φοβίες εκεί που δεν υπάρχουν, όταν είναι γνωστό και το αποδεικνύουν περὶτρανα τα έγγραφα και όλη η αλληλογραφία ότι θα είχαμε θέματα ασφαλείας, εάν δεν γινόταν ο διαχωρισμός.

Μας είπανε μερικοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης -ευτυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ το ψέλλισε, αλλά το πήρε πίσω- ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε το FIR, ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε την ΑΠΑ, γιατί είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Σας είπα στην επιτροπή για ποιον λόγο κάνουμε την ΑΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Κάνουμε την ΑΠΑ για λόγους διαφάνειας, για να έχει ισολογισμούς.

Να σας ρωτήσω κάτι; Να φανταστώ ότι με αυτά που λέτε, δηλαδή ότι η ΑΠΑ είναι ΝΠΔΔ, κινδυνεύει να την ιδιωτικοποιήσουμε. Τότε, κινδυνεύει και η Ακαδημία Αθηνών, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο «Δημόκριτος», ο ΕΟΦ, τα ΕΚΑΒ, τα πανεπιστημιακά ιδρύματα και τα νοσοκομεία της χώρας.

(Γέλωτες από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Αυτό μας λέτε; Συγγνώμη, αλλά αυτό δεν στέκει με καμμία, μα καμμία, λογική, το να υπάρχουν αερολιμενικοί σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Σας εξηγήσαμε για ποιον λόγο δεν χρειάζεται να υπάρξει και από ένας αερολιμενικός σε κάθε αεροδρόμιο.

Σας ενημερώνω και με ένα άλλο επιχείρημα ότι ο έλεγχος της αεροναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνεται, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, από δύο φορείς: τη EUROCONTROL, για τον έλεγχο της καταβολής των τελών και την EASA, για θέματα ασφαλείας. Και αυτό το κάνουν απομακρυσμένα, η πρώτη από τις Βρυξέλλες και η δεύτερη από την Κολωνία.

Συνεπώς με βάση τα επιχειρήματα που ακούστηκαν, επειδή δεν έχουν εκπροσώπηση στα αεροδρόμια όλης της χώρας, θα έπρεπε να έχει καταρρεύσει η αεροναυτιλία στην Ευρώπη.

Για να κλείνουμε την κουβέντα μία και καλή, ζητήματα ασφαλείας δεν υπάρχουν ούτε στο FIR. Δεν τίθενται τέτοια ζητήματα.

Πάω και στο τέταρτο θέμα αυτών των δήθεν «φωτογραφικών» διατάξεων. Μάλιστα, ακούστηκε από τα χείλη κάποιας Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, που ψέλλισε και κάτι για ΕΡΕ και για παλινόρθωση της Δεξιάς.

Βλέπετε, όταν δεν έχουμε επιχειρήματα τι κάνουμε; Καταφεύγουμε στο παρελθόν και δημιουργούμε «δαίμονες». Αυτό έκανε μία ζωή ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό κάνει και τώρα.

Πραγματικά, «στο σπίτι του κρεμασμένου μιλάμε για σκοινί»; Για ποια «φωτογραφική» διάταξη μιλάτε, εσείς που είχατε επιλέξει να κάνετε τον διοικητή της ΥΠΑ διοικητή της ΑΠΑ; Που μπλοκάρτε τη διαδικασία για τον διοικητή της ΥΠΑ, ώστε να ολοκληρωθεί πρώτα η διαδικασία της ΑΠΑ; Που δεν προβλέψατε καν γνώση ξένης γλώσσας, γιατί ο αρεστός σας δεν ήξερε; Είναι λίγο νομίζω υπερβολή να μιλάμε για «φωτογραφικές» διατάξεις.

Μάλιστα, ο κ. Σπίρτζης έκανε και ένα άλλο απόστημα, που δείχνει ότι αν και θήτευσε Υπουργός, δεν ξέρει πολύ καλά διάφορα ζητήματα. Ακούστε τι μας είπε στην επιτροπή ο κ. Σπίρτζης, να πάμε, λέει, στον εισαγγελέα για να κινηθούμε νομικά και πειθαρχικά κατά της επιτροπής που εφάρμοσε, ως όφειλε, το άρθρο 7 του π.δ.84. Πώς είναι δυνατόν να το κάνουμε αυτό, αφού ψηφίστηκε;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το θέμα της «AEGEAN», διότι απασχόλησε πάρα πολύ το ζήτημα αυτό και την επιτροπή και την Ολομέλεια. Πράγματι, τη στηρίζουμε την «AEGEAN» με 120 εκατομμύρια.

Βλέπετε, εμείς δεν είμαστε πολιτικοί απατεώνες, να λέμε ότι με πόνο ψυχής υπογράφουμε την παραχώρηση των δεκαεσσάρων αεροδρομίων στη «FRAPORT» και να καθυστερήσουμε δύο χρόνια, αφού κάνουμε την επαναστατική μας γυμναστική.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Έλα τώρα... Για την «ταμπακίερα» τώρα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποια «ταμπακίερα»; Σας ενοχλεί;

Ξέρετε, κύριε Παππά, σε αυτή την Αίθουσα μπορεί να μη σας αρέσουν αυτά που λέω, αλλά θα τα ακούσετε. Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και δεν διέκοψα κανέναν.

Πράγματι, λοιπόν, στηρίζουμε με ένα ποσό πολύ χαμηλότερο των 32 δισεκατομμυρίων που θα λάβουν αθροιστικά όλες οι άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες. Και μάλιστα, το είπαμε και στην επιτροπή κι έχει γραφτεί, προβλέπουμε και ιδιωτική συμμετοχή κατά το ήμισυ, δηλαδή 60 εκατομμύρια, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει πουθενά αλλού στην Ευρώπη, πλην της Αυστρίας, όπου βέβαια μέτοχος είναι η «LUFTHANSA» και το κράτος της Γερμανίας δίνει τα χρήματα.

Εδώ, λοιπόν, μας λέτε «πώς εξασφαλίζετε τα συμφέροντα του δημοσίου». Αυτό είναι ένα ερώτημα; Σωστά; Ωραία. Στηρίζουμε μια μεγάλη εταιρεία, αλλά ξεκαθαρίζουμε πρώτον ότι η απόφασή μας είναι να στηρίζουμε συνολικά αυτόν τον κρίσιμο για την εθνική οικονομία κλάδο. Και δεν στηρίζουμε μόνο την «AEGEAN». Στηρίζουμε και τις άλλες εταιρείες, όπως τη «SKY EXPRESS», η οποία προσφάτως κι αυτή έκανε μια σημαντική επένδυση στον χώρο, στηρίζουμε και τη «FRAPORT», στηρίζουμε και τον «ΑΙΑ» και στηρίζουμε τον κλάδο των αερομεταφορών στο σύνολό του.

Με άλλα λόγια, στηρίζουμε δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους, στηρίζουμε τη μεγαλύτερη βιομηχανία στον τόπο μας που είναι τουρισμός. Τι θέλετε να κάνουμε; Να τους παρατήσουμε στην τύχη τους; Δεν νομίζω ότι κάτι τέτοιο εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Θα ήθελα, επίσης, να μιλήσω λίγο -είναι ένα τεχνικό ζήτημα- για το θέμα των warrants, γιατί νομίζω ότι πρέπει να γίνει κατανοητό. Εδώ έχει ο κ. Παππάς μια άλλη προσέγγιση. Και θα προσπαθήσω όσο πιο απλά μπορώ να εξηγήσω τι ακριβώς κάνει η Κυβέρνηση.

Τα warrants είναι ένα παράγωγο το οποίο δίνει το δικαίωμα στον κάτοχό του, δηλαδή στο ελληνικό δημόσιο, να αγοράσει ή να πουλήσει το μετοχικό κεφάλαιο σε συγκεκριμένη τιμή πριν από τη λήξη. Με άλλα λόγια, τα warrants δίνουν στον κάτοχο τη δυνατότητα να ασκήσει όποτε αυτός αποφασίσει, έναντι ενός χρονικού διαστήματος, το δικαίωμά του επί των μετοχών, όταν,

δηλαδή, η τιμή της μετοχής θα έχει αυξηθεί. Και δεν παίρνει το ρίσκο να συμμετάσχει άμεσα παίρνοντας μετοχές.

Σας εξήγησα, λοιπόν, ότι με αυτόν τον τρόπο μειώνει το ρίσκο το ελληνικό δημόσιο. Σας είπα και χαρακτηριστικά παραδείγματα, η Πορτογαλία είναι πιο κοντά, αν θέλετε, με την ελληνική πραγματικότητα, όπου μία εταιρεία πήρε 1,1 δισεκατομμύρια. Έκανα λάθος πριν. Είπα 1,3 δισεκατομμύρια. Οι πορτογαλικές αεροπορικές γραμμές πήραν 1,1 δισεκατομμύριο από το πορτογαλικό δημόσιο.

Εδώ πέρα, λοιπόν, κάνουμε μέρος κρατική ενίσχυση, μέρος αύξηση κεφαλαίου. Δηλαδή, τι λέμε; Λέμε να έρθουν ιδιώτες και να βάλουν το χέρι στην τσέπη, να βάλουν 60 εκατομμύρια. Αυτό είναι και συμβατή κρατική ενίσχυση, διότι είναι η πιο ελαφριά μορφή κρατικής ενίσχυσης που δόθηκε.

Κλείνω με ένα γενικό σχόλιο, κύριε Πρόεδρε, και λέω ότι πολλές φορές, όταν βρίσκομαι σε αυτή την Αίθουσα, βλέπω ότι εγκλωβίζεται η πολιτική μας ζωή πραγματικά σε ανούσιες πολιτικές αντιπαραθέσεις, σε μια προσπάθεια να επιδείξουν, ειδικά τα κόμματα της Αριστεράς, έναν εικονικό σπαραγμό, ότι όλα ιδιωτικοποιούνται και τα πάντα βρίσκονται στο κόκκινο.

Επενδύετε στη φωνική πανδημία, παραδείγματος χάριν, ως Αντιπολίτευση. Κάνετε, κατά την άποψή μου, ό,τι πιο επικίνδυνο για το πολιτικό σύστημα. Σπεκουλάρετε στην επιδείνωση της πανδημίας και σε περισσότερους νεκρούς -το λένε ακόμα και στελέχη σας- την ώρα που όλη η Ευρώπη προσπαθεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρωτοφανή πανδημία.

Χρωματίζετε διάφορα ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να χρωματίζετε πολιτικά και τελικά, δεν συναινείτε σε συγκεκριμένες πολιτικές για τις οποίες, όπως το παρόν νομοσχέδιο, θα έπρεπε να συναινέσετε, όπως σας είπα, τουλάχιστον επί της αρχής. Διότι στην ουσία εφαρμόζουμε αυτό που εσείς ψηφίσατε, αλλά ποτέ δεν εφαρμόζετε.

Κλείνοντας, θέλω να πω και κάτι άλλο. Η Νέα Δημοκρατία σέβεται απολύτως τον εποπτικό ρόλο που πρέπει να έχει το κράτος. Μη μιλάτε σε εμάς για νεοφιλελευθερισμό. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος δήμευσε όλη την περιουσία του δημοσίου για ενενήντα εννέα χρόνια στο υπερταμείο. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ που ιδιωτικοποίησε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως την ιδιωτικοποίησε. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ για ιδιωτικοποιήσεις, όταν σας πήρε δύο χρόνια, με πόνο ψυχής, να κάνετε αυτό που έπρεπε να κάνετε από το 2015.

Εμείς αυτά που λέμε τα πιστεύουμε. Εσείς αυτό που κάνετε

είναι πολιτικές πιρουέτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

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

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, εβδομήντα πέντε άρθρα, δύο τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Και βεβαίως, θα πρέπει να βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου. Αφού καταχωρηθεί η ψήφος σας, έχετε τη δυνατότητα την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

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

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Σύσταση, Λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» έγινε δεκτό, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α' ΣΥΣΤΑΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Α.Π.Α.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας

Άρθρο 1 – Αντικείμενο

Άρθρο 2 – Σκοπός

Άρθρο 3 – Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)

Άρθρο 4 – Σκοπός της Α.Π.Α.

Άρθρο 5 – Έσοδα της Α.Π.Α.

Άρθρο 6 – Όργανα διοίκησης

Άρθρο 7 – Αρμοδιότητες της Α.Π.Α.

Άρθρο 8 – Ανεξαρτησία Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 9 – Θητεία Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 10 – Προσόντα διορισμού Διοικητή

Άρθρο 11 – Επιλογή και διορισμός Διοικητή

Άρθρο 12 – Αρμοδιότητες Διοικητή Α.Π.Α.

Άρθρο 13 – Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και εξουσιοδότηση υπογραφής

Άρθρο 14 – Αποδοχές Διοικητή

Άρθρο 15 – Εκτελεστικό Συμβούλιο Α.Π.Α.

Άρθρο 16 – Συγκρότηση Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 17 – Συνεδριάσεις Εκτελεστικού Συμβουλίου - Λήψη αποφάσεων

Άρθρο 18 – Αρμοδιότητες Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 19 – Αποδοχές μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 20 – Παύση, παραίτηση και αναπλήρωση του Διοικητή και των λοιπών μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου

Άρθρο 21 – Κωλύματα διορισμού Διοικητή, μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού

Άρθρο 22 – Ασυμβίβαστα Διοικητή, μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού

Άρθρο 23 – Δομή Α.Π.Α.

Άρθρο 24 – Υποχρεώσεις προσωπικού Τμήματος Νομικών Υποθέσεων

Άρθρο 25 – Εσωτερικός έλεγχος

Άρθρο 26 – Επιθεωρητές και ελεγκτική διαδικασία

Άρθρο 27 – Οργανισμός και Εσωτερικοί Κανονισμοί Α.Π.Α.

Άρθρο 28 – Υποχρεώσεις Διοικητή, μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού

Άρθρο 29 – Διαδικαστικές υποχρεώσεις για την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων

Άρθρο 30 – Καταγγελία ενώπιον της Α.Π.Α.

Άρθρο 31 – Διαδικασία επίλυσης διαφορών

Άρθρο 32 – Διαιτησία

Άρθρο 33 – Διοικητικές κυρώσεις

Άρθρο 34 – Αίτηση αναθεώρησης - Δικαστικός έλεγχος αποφάσεων Α.Π.Α.

Άρθρο 35 – Δικαστική εκπροσώπηση της Αρχής

Άρθρο 36 – Προϋπολογισμός, απολογισμός και οικονομική διαχείριση

Άρθρο 37 – Στελέχωση Α.Π.Α.

Άρθρο 38 – Ευθύνη Διοικητή, μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου και προσωπικού

Άρθρο 39 – Πειθαρχικά και Υπηρεσιακά Συμβούλια του προσωπικού

Άρθρο 40 – Ειδικό Πειθαρχικό Συμβούλιο

Άρθρο 41 – Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Α.Π.Α. και της Επιτροπής Ανταγωνισμού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' Τροποποιήσεις διατάξεων σχετικά με ζητήματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων της Α.Π.Α.

Άρθρο 42 – Διαχείριση ποσών που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) - Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4427/2016

Άρθρο 43 – Δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού - Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2682/1999

Άρθρο 44 – Προϋποθέσεις καταβολής αποζημίωσης στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας σε περίπτωση οριστικής απόλυσης ειδικότητας - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 5 του π.δ. 8/2004

Άρθρο 45 – Μεταφορά αρμοδιοτήτων από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α. και λοιπές ρυθμίσεις - Τροποποίηση των άρθρων 8, 9, 11, 13, 16, 18, 20 και 24 του ν. 4663/2020

Άρθρο 46 – Διάθεση ποσών από τέλη λειτουργίας υδατοδρομίων - Τροποποίηση του άρθρου 19 του ν. 4663/2020

Άρθρο 47 – Έκδοση Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης - Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 3913/2011

Άρθρο 48 – Ρυθμίσεις για το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων και εξουσιοδοτικές διατάξεις - Τροποποίηση του άρθρου 40 του ν. 2065/1992

Άρθρο 49 – Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Άρθρο 50 – Καταργούμενες διατάξεις και ανακαλούμενες πράξεις

Άρθρο 51 – Μεταβατικές διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Β' - ΡΥΘΜΙΣΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.)

Άρθρο 52 – Σύσταση Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» - Τροποποίηση του άρθρου 26 του ν. 4427/2016

Άρθρο 53 – Διαδοχή - περιέλευση περιουσιακών στοιχείων στην Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 26Α στον ν. 4427/2016 και μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 54 – Διοίκηση Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας - Προσθήκη του άρθρου 26Β στον ν. 4427/2016

Άρθρο 55 – Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 26Γ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 56 – Προσόντα διορισμού - Προσθήκη του άρθρου 26Δ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 57 – Ανεξαρτησία Διοικητή, Υποδιοικητών και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 26Ε στον ν. 4427/2016

Άρθρο 58 – Ασυμβίβαστα Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 26ΣΤ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 59 – Τήρηση εμπιστευτικότητας και καθήκον εχεμύθειας - Προσθήκη του άρθρου 26Ζ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 60 – Πειθαρχική ευθύνη Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 26Η στον ν. 4427/2016

Άρθρο 61 – Διοικητικό Συμβούλιο Υ.Π.Α.

Άρθρο 62 – Επιλογή και θητεία λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 30Α στον ν. 4427/2016

Άρθρο 63 – Συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Β στον ν. 4427/2016

Άρθρο 64 – Συνεδρίαση και λήψη αποφάσεων Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Γ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 65 – Αποζημίωση μελών Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 30Δ στον ν. 4427/2016

Άρθρο 66 – Έναρξη λειτουργίας της Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Ε στον ν. 4427/2016

Άρθρο 67 – Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας - Προσθήκη του άρθρου 39Α στον ν. 4427/2016

Άρθρο 68 – Αρμοδιότητες Τμήματος Προϋπολογισμού και Δαπανών - Προσθήκη περ. κβ' και κγ' και τροποποίηση των περ. θ' και κ' στην παρ. Α' του άρθρου 57 του ν. 4427/2016

Άρθρο 69 – Αρμοδιότητες Τμήματος Εσόδων - Τροποποίηση των περ. δ', ε' και η' της παρ. Β' του άρθρου 57 του ν. 4427/2016

Άρθρο 70 – Αρμοδιότητες Τμήματος Προϋπολογισμού και Δα-

πανών - Προσθήκη περ. κβ' και τροποποιήσεις των περ. η', θ', ιζ', κ' και κα' στην παρ. Α' του άρθρου 60 του ν. 4427/2016

Άρθρο 71 - Πόροι της Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 64Α στον ν. 4427/2016

Άρθρο 72 - Οικονομική διαχείριση Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 64Β στον ν. 4427/2016

ΜΕΡΟΣ Γ' - ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 73 - Οργανωτικά ζητήματα Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Τροποποίηση του π.δ. 123/2017

Άρθρο 74 - Θητεία μελών Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Α.Σ.Π.) και καθήκοντα Προέδρου και μελών της Αρχής

Άρθρο 75 - Ρυθμίσεις για τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων εντός χερσαίας ζώνης λιμένα (Χ.Ζ.Λ.) - Τροποποίηση του άρθρου 2 του ν. 4663/2020

Άρθρο 76 - Παράταση πιστοποιητικών πλοίων σε περίπτωση ανωτέρας βίας

Άρθρο 77 - Παραρτήματα

Άρθρο 78 - Έναρξη ισχύος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΥΣΤΑΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Α.Π.Α.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Άρθρο 1 Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος νόμου είναι η σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) και η ρύθμιση κάθε ζητήματος σχετικού με την οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητές της, καθώς και συναφών ζητημάτων σε σχέση με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

Άρθρο 2 Σκοπός

Ο παρών νόμος επιδιώκει να διαμορφώσει το κατάλληλο πλαίσιο, προκειμένου ο επιβαλλόμενος διαχωρισμός της αρμοδιότητας κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών να υλοποιηθεί άμεσα υπό όρους αυξημένης αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και διαφάνειας.

Άρθρο 3 Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)

1. Συστήνεται ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή με έδρα την Αττική η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) και για τις διεθνείς σχέσεις «Hellenic Civil Aviation Authority», που υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η Α.Π.Α. έχει νομική προσωπικότητα και παρίσταται αυτοτελώς σε κάθε είδους δίκες.

2. Η Α.Π.Α. απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα. Η Α.Π.Α. υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο, κατ' ανάλογη εφαρμογή του τελευταίου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3051/2002 (Α' 220), και υποβάλλει ετησίως έκθεση πεπραγμένων σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 18 και την παρ. 2 του άρθρου 36 του παρόντος στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος με τη σειρά του την διαβιβάζει στον Πρόεδρο της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 138Α του Κανονισμού της Βουλής.

3. Η Α.Π.Α. είναι ανεξάρτητη, λειτουργικά και διοικητικά, από τη διοίκηση και τις οργανικές μονάδες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

Άρθρο 4 Σκοπός της Α.Π.Α.

Σκοπός της Α.Π.Α. είναι η εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων, η εφαρμογή της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων, σχετικά με την επιβολή τελών, τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Κανονισμός (ΕΚ) 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (L 96)), την ασφάλεια (ενδεικτικά Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (L 212)), την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (ενδεικτικά Κανονισμός (ΕΚ) 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (L 97)) και την προστασία του περιβάλλοντος από δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας. Η Α.Π.Α. ασκεί καθήκοντα ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας στον χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων, σύμφωνα με το άρθρο 7.

Άρθρο 5 Έσοδα της Α.Π.Α.

Τα πάσης φύσεως κόστη, έξοδα και δαπάνες της Α.Π.Α. καλύπτονται, σύμφωνα και με όσα προβλέπονται στην παρ. 3 του άρθρου 36:

α) από έσοδα που προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής,

β) από έσοδα που προέρχονται από κάθε είδους επιβαλλόμενο τέλος, όπως ιδίως μέσω του Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που προβλέπεται στο άρθρο 40 του ν. 2065/1992 (Α' 113), καταπτώσεις εγγυήσεων, παράβολα ή ειδικές φορολογικές επιβαρύνσεις, την παροχή τεχνογνωσίας ή συμβουλευτικής δραστηριότητας ή τη διενέργεια εξετάσεων και πιστοποιήσεων,

γ) από κάθε άλλη πηγή που σχετίζεται με την άσκηση των δραστηριοτήτων της ή συμβάλλει στην εκτέλεση του έργου της,

δ) μέσω επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων, οικονομικών ενισχύσεων, πιστώσεων και χρηματοδοτήσεων του τακτικού Κρατικού Προϋπολογισμού, στην περίπτωση που οι πόροι των περ. α', β' και γ' δεν επαρκούν, λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων συνθηκών, για την κάλυψη του συνόλου των δαπανών της Α.Π.Α.,

ε) μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων, της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλων διεθνών οργανισμών.

Άρθρο 6 Όργανα διοίκησης

Όργανα διοίκησης της Α.Π.Α. είναι ο Διοικητής και το Εκτελεστικό Συμβούλιο.

Άρθρο 7 Αρμοδιότητες της Α.Π.Α.

1. Η Α.Π.Α. έχει ως αρμοδιότητα την εισήγηση ως προς τη χάραξη εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών, τη ρύθμιση και θέσπιση των κανονισμών που εντάσσονται στις αρμοδιότητές της και την άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της πολιτικής αεροπορίας, την εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων, όπως της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της 7ης Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβασης του Σικάγο»), που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 211/1947 (Α' 35) για την πολιτική αεροπορία.

2. Η Α.Π.Α. ορίζεται ως:

α) «εθνική αρμόδια αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 62 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (L 212),

β) «εθνική εποπτική αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (L 96), του άρθρου 4 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους (L 62) και του άρθρου 12 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (L 56),

γ) «ανεξάρτητη εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 11 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό Τέλη, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το άρθρο 8 του π.δ. 52/2012 (Α' 102),

δ) «εθνική εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 139/2014 της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια (L 44),

ε) «εθνική αρμόδια αρχή ασφάλειας από έκνομες ενέργειες», για τους σκοπούς του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και του παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία (L 97),

στ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 17 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/947 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 24ης Μαΐου 2019, για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών (L 152),

ζ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (L 46),

η) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 14 του Κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (L 204),

θ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της παρ. 3 του άρθρου 6 και της παρ. 12 του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (L 122),

ι) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά στις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (L 63),

ια) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς των άρθρων 4, 12 και 13 του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (L 293), και

ιβ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (L 138).

3. Επίσης, η Α.Π.Α. είναι αρμόδια για:

α) τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών και των χρηστών των αερολιμένων σχετικά με τη δίκαιη και αντιπροσωπευτική επιβολή τελών, εντός των ορίων που θεσπίζονται από το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο,

β) την εξέταση καταγγελιών, όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 30,

γ) την επίλυση διαφορών, όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 31,

δ) τη διενέργεια διαιτησίας, όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 32,

ε) την έκδοση, ανανέωση, κατάργηση, διατήρηση, αναστολή και ανάκληση κάθε είδους άδειας, όπως η νηολόγηση, καθώς και πιστοποίησης δραστηριοτήτων πολιτικής αεροπορίας, όπως η πιστοποίηση της πτητικής ικανότητας, της λειτουργίας, του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησης των αεροσκαφών και γενικά του εξοπλισμού πολιτικής αεροπορίας,

στ) την αναγνώριση και αποδοχή των τίτλων, των αδειών και των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί από άλλες αρχές και είναι απαραίτητα για την άσκηση του οποιουδήποτε επαγγέλματος ή δραστηριότητας στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας,

ζ) τη λήψη αποφάσεων, μέτρων και την επιβολή κυρώσεων στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας,

η) τη συνεργασία σε τεχνικό επίπεδο και τη συμμετοχή σε εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς σε θέματα αρμοδιότητάς της, καθώς και τη συνεργασία με τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), προκειμένου να διεξάγουν από κοινού επιθεωρήσεις και ελέγχους στην Ελλάδα σε φορείς που εποπτεύονται από την Α.Π.Α. και σε φορείς σε τρίτες χώρες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των ευρωπαϊκών οργανισμών, καθώς και τη συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL),

θ) την εισαγωγή ρυθμίσεων αναφορικά με όλους τους τομείς που εμπίπτουν στο πεδίο της αρμοδιότητάς της και την προσαρμογή τους σε ευρωπαϊκούς ή διεθνείς κανονισμούς,

ι) την εισήγηση ρυθμίσεων προς τα αρμόδια εθνικά όργανα αναφορικά με την προσήκουσα ενσωμάτωση του ενωσιακού δικαίου στην εθνική έννομη τάξη στους τομείς της αρμοδιότητάς της, με σκοπό την ομοιομορφία, ταχεία και προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος εφαρμογή αυτού, καθώς και τη διατύπωση γνώμης για σχέδια νόμων που ρυθμίζουν ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της,

ια) την έκδοση οδηγιών και κανονισμών, συμπεριλαμβανομένων των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης των Αερολιμένων, σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 3913/2011 (Α' 18), καθώς και την εποπτεία στον χώρο των τελών αερολιμένων, τη διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και την εισαγωγή και εφαρμογή ενός κοινού συστήματος επιβολής τελών είτε στην περίπτωση των αερολιμένων που λειτουργούν σε ενιαίο δίκτυο για την εξυπηρέτηση ευρύτερης περιοχής είτε στην περίπτωση των αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια πόλη. Επίσης, με την επιφύλαξη των προβλεπόμενων στις οικείες Συμβάσεις Παραχώρησης, είναι αρμόδια για την έγκριση συστημάτων χρέωσης ή/και του ύψους των τελών αερολιμένων, περιλαμβανομένων των μεθόδων επιβολής τελών βάσει κινήτρων ή ρύθμισης των ανώτατων τιμών, σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο ενωσιακό ή διεθνές κανονιστικό πλαίσιο,

ιβ) τη διεξαγωγή διμερών και πολυμερών διαπραγματεύσεων για τη σύναψη αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες, καθώς και τη συμμετοχή στις διαπραγματεύσεις που διεξάγει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τρίτες χώρες για τη σύναψη συνολικών και ευρύτερων αεροπορικών συμφωνιών, κατόπιν διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς,

ιγ) την έκδοση κανονισμών και οδηγιών, καθώς και τον καθορισμό των διαδικασιών που αφορούν στην εκμετάλλευση και πτητική λειτουργία αεροσκαφών, δημόσια ή ιδιωτική,

ιδ) την εποπτεία της λειτουργίας της αεροπορικής αγοράς, την τήρηση των κανόνων στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και εν γένει υπηρεσιών και τη λήψη των αναγκαίων σχετικών μέτρων,

ιε) τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και ελέγχων για την εφαρμογή των κανόνων του διεθνούς, ενωσιακού και εθνικού δικαίου που αφορούν στην πολιτική αεροπορία, είτε κατόπιν αιτήσεως είτε αυτεπαγγέλτως, για τη διαπίστωση παραβάσεων των ανωτέρω κανόνων, όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 26 του παρόντος και τον Κανονισμό Επιθεωρήσεων, δυναμένη να επιβάλει διοικητικές κυρώσεις ιδίως κατά το άρθρο 33,

ιστ) τον συντονισμό και τη συνεργασία με άλλους φορείς και αρχές, όπως με τη Στρατιωτική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (ΓΕΑ) που αφορά στις στρατιωτικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στα αεροδρόμια αρμοδιότητάς της,

ιη) την εφαρμογή του ν. 1815/1988 (Α' 250) (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου) και των κατ' εξουσιοδότηση εκδοθέντων και εφαρμοστικών νομοθετημάτων σχετικά με την επιβολή κυρώσεων και

ιθ) την έκδοση κανονιστικών πράξεων προσδιορισμού παραβάσεων, που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της και επαπειλούμενων κυρώσεων.

Άρθρο 8

Ανεξαρτησία Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου

Ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεσμεύονται από τον νόμο και τη συνείδησή τους, υποχρεούνται δε να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας. Απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους και δεν υπόκεινται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα, κρατικούς φορείς ή άλλες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές.

Άρθρο 9

Θητεία Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου

1. Η θητεία του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου είναι πενταετής.

2. Η θητεία των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

3. Ο χρόνος της θητείας του Διοικητή Α.Π.Α. λογίζεται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για κάθε έννομη συνέπεια.

Άρθρο 10

Προσόντα διορισμού Διοικητή

1. Ο Διοικητής της Α.Π.Α., ο οποίος είναι Έλληνας πολίτης, πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον: α) πτυχίο Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, β) άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατά προτίμηση της αγγλικής και γ) σημαντική αποδεδειγμένη επαγγελματική εμπειρία.

2. Ιδιαίτερα προσόντα που λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή του Διοικητή της Α.Π.Α. είναι: α) η πολυετής εργασιακή εμπειρία στη διοίκηση, β) η προϋπηρεσία σε ανώτατου επιπέδου διοίκηση σε υψηλού κύρους φορείς, γ) η εμπειρία στη διαχείριση συμβάσεων, δ) η εμπειρία στη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομών, ε) η υψηλή επιστημονική κατάρτιση με την κατοχή μεταπτυχιακών ή διδακτορικών τίτλων σπουδών της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, στ) η γνώση και εμπειρία σε θέματα ανταγωνισμού και εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας, ζ) η επαγγελματική εξειδίκευση σε τεχνικά, οικονομικά και νομικά ζητήματα, η) η διεθνής εμπειρία και θ) τα χεγγύα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

Άρθρο 11

Επιλογή και διορισμός Διοικητή

1. Ο Διοικητής επιλέγεται μετά από ανοικτή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που αναρτάται στον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τέσσερις (4) τουλάχιστον μήνες πριν από τη λήξη της θητείας του υπηρετούντος Διοικητή. Στην ανοικτή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος γίνεται ρητή αναφορά στα κριτήρια επιλογής και προσδιορίζονται τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Διοικητή.

2. Για την επιλογή του Διοικητή απαιτείται αιτιολογημένη γνώμη από πενταμελή Επιτροπή Αξιολόγησης, που υποβάλλεται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Η Επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με αποκλειστικό έργο την αξιολόγηση των υποψηφίων. Τα μέλη της ως άνω Επιτροπής Αξιολόγησης χαίρουν ακαδημαϊκής και επαγγελματικής αναγνώρισης. Η Επιτροπή Αξιολόγησης απαρτίζεται από τρία (3) μέλη, που επιλέγονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και δύο (2) μέλη, που ορίζονται από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA).

3. Κατόπιν της διαδικασίας της παρ. 1 και της διατύπωσης γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, στην οποία απευθύνεται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο Διοικητής της Α.Π.Α. επιλέγεται με Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου και διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 12

Αρμοδιότητες Διοικητή Α.Π.Α.

1. Ο Διοικητής προϊστάται των υπηρεσιών της Α.Π.Α. και εποπτεύει τη λειτουργία της, σύμφωνα με την κείμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Ο Διοικητής της Α.Π.Α. εκπροσωπεί αυτή στο εσωτερικό και διεθνώς, εγκρίνει διαδικασίες εσωτερικής λειτουργίας και συνεργασίας των Διευθύνσεων και των Γραφείων της, παρακολουθεί την εκτέλεση των αποφάσεων, των πορισμάτων και οποιωνδήποτε άλλων πράξεων της και την εκπροσωπεί ενώπιον κάθε δικαστικής αρχής.

2. Όλες οι αρμοδιότητες της Α.Π.Α., που προβλέπονται στον παρόντα, όπως αυτές που περιγράφονται στα άρθρα 7, 30 και 31, ασκούνται από τον Διοικητή της, πλην αυτών που ρητώς ορίζεται ότι ασκούνται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο και αυτών που με απόφασή του μεταβιβάζονται σε επιμέρους οργανικές μονάδες ή σε υφιστάμενα όργανα της Αρχής, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 13.

3. Ο Διοικητής έχει ενδεικτικά τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) μεριμνά για την εύρυθμη λειτουργία της Α.Π.Α. και την εκπλήρωση της αποστολής της,

β) εισηγείται στο Εκτελεστικό Συμβούλιο τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό της Α.Π.Α.,

γ) εισηγείται στο Εκτελεστικό Συμβούλιο το ετήσιο επιχειρησιακό σχέδιο της Α.Π.Α., με το οποίο καθορίζονται οι ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι, οι δείκτες μέτρησης των αποτελεσμάτων, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τα κριτήρια αξιολόγησης των οργανικών μονάδων της, των Προϊσταμένων αυτών και του προσωπικού τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα,

δ) διασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες των επιμέρους οργανικών μονάδων της Α.Π.Α. συμβαδίζουν με το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο της Α.Π.Α. και εποπτεύει όλες τις δραστηριότητες της Α.Π.Α.,

ε) εισηγείται στον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό για την υποβολή πρότασης για την έκδοση διαταγμάτων ή για την έκδοση υπουργικών αποφάσεων συναφών με τις αρμοδιότητες της Α.Π.Α., με την επιφύλαξη των προβλεπόμενων στην περ. ζ' της παρ. 1 του άρθρου 18 σχετικά με την εισήγηση του Εκτελεστικού Συμβουλίου στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τη λήψη αποφάσεων οικονομικής φύσης,

στ) υποβάλλει σχέδια απαντήσεων της Α.Π.Α., για ερωτήσεις,

επερωτήσεις, επίκαιρες ερωτήσεις, αναφορές, καθώς και αιτήσεις κατάθεσης εγγράφων βουλευτών προς την κατά περίπτωση, ανάλογα με το αντικείμενο, αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την υποβοήθηση της άσκησης των κοινοβουλευτικών αρμοδιοτήτων,

ζ) λαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση της διαφάνειας και την καταπολέμηση της διαφθοράς στις υπηρεσίες της Α.Π.Α., συμπεριλαμβανομένης και της κίνησης της διαδικασίας πειθαρχικής δίωξης ενώπιον των αρμόδιων Πειθαρχικών Συμβουλίων,

η) παρακολουθεί την εκτέλεση των αποφάσεων και οποιωνδήποτε άλλων πράξεων της Α.Π.Α., εκδίδει εντολές ελέγχου και επιθεώρησης και εγκρίνει τα πορίσματα ελέγχου και επιθεώρησης αντίστοιχα,

θ) αποφασίζει για τη συμμετοχή της Α.Π.Α. σε ομάδες εργασίας ή επιτροπές ή σε οποιαδήποτε άλλα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνών οργανισμών και ορίζει τα πρόσωπα που συμμετέχουν σ' αυτές και εκπροσωπούν την Α.Π.Α.,

ι) εκπροσωπεί την Α.Π.Α. διεθνώς, καθώς και ενώπιον κάθε δικαιοκρατικής ή αλλοδαπής αρχής για κάθε ζήτημα που αφορά στους σκοπούς και τις αρμοδιότητές της,

ια) υποδεικνύει εκπροσώπους της Α.Π.Α. σε συλλογικά όργανα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, όπως σε συλλογικά όργανα υπουργείων και φορέων,

ιβ) διατυπώνει απόψεις προς τις δικαστικές αρχές επί επίδικων υποθέσεων,

ιγ) εκδίδει τις απαιτούμενες άδειες και πιστοποιητικά, σύμφωνα με την εθνική, ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα,

ιδ) προϊστάται ιεραρχικά του συνόλου του προσωπικού, όπως ειδικότερα ορίζεται στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α.,

ιε) επιλέγει και διορίζει τους προϊσταμένους των υπηρεσιών της περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 23, που υπάγονται απευθείας σε αυτόν,

ιστ) με την επιφύλαξη της περ. ιε) διορίζει τους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων κάθε επιπέδου στην Α.Π.Α. μετά από την επιλογή τους από το Εκτελεστικό Συμβούλιο και αποφασίζει τη μετακίνησή τους, όπως ειδικότερα ορίζεται στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α.,

ιζ) εισηγείται στο Εκτελεστικό Συμβούλιο για τα ειδικότερα προσόντα, τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια πρόσληψης προσωπικού στην Α.Π.Α. και για την υποβολή στους αρμόδιους φορείς και στο Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.) των αντίστοιχων αιτημάτων για τις σχετικές προκηρύξεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, όπως το άρθρο 16 του ν. 2190/1994 (Α' 28),

ιη) εισηγείται στο Εκτελεστικό Συμβούλιο τον καθορισμό του τρόπου, της διαδικασίας και των οργάνων ελέγχου της επίτευξης των στόχων, τα κριτήρια, τον τρόπο, τη διαδικασία και τα όργανα αξιολόγησης των υπαλλήλων της Α.Π.Α. και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διαδικασία, βάσει της οποίας θα καθορισθεί ειδικό σύστημα προαγωγών και βαθμολογικής και υπηρεσιακής εξέλιξης των υπαλλήλων της Α.Π.Α.,

ιθ) εισηγείται στους κατά περίπτωση αρμόδιους Υπουργούς τον καθορισμό του μισθολογικού καθεστώτος του προσωπικού της Α.Π.Α.,

κ) είναι πειθαρχικός προϊστάμενος του συνόλου του προσωπικού της Α.Π.Α. και δύναται να επιβάλει ποινή επίπληξης ή προστίμου έως τις αποδοχές ενός μηνός,

κα) προτείνει στο Εκτελεστικό Συμβούλιο τα μέλη του Υπηρεσιακού και του Πειθαρχικού Συμβουλίου του προσωπικού της Α.Π.Α.,

κβ) συστήνει και συγκροτεί ομάδες εργασίας ή έργου, συμβούλια και ειδικές επιτροπές αξιολόγησης, για τη συνδρομή στην αποδοτικότερη διεξαγωγή του έργου της Α.Π.Α., σε θέματα όπου απαιτείται ειδική επιστημονική κατάρτιση και τεχνογνωσία,

κγ) ορίζει τον Πρόεδρο, τα μέλη, τον εισηγητή και τον γραμματέα των διαρκών και ευκαιριακών συλλογικών οργάνων της Α.Π.Α. και καθορίζει τα ειδικότερα θέματα λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Οργανισμού και του Κανονισμού

Λειτουργίας της Α.Π.Α. και

κδ) εισηγείται στο Εκτελεστικό Συμβούλιο την έκδοση και τροποποίηση του Οργανισμού και των Εσωτερικών Κανονισμών της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 27.

Άρθρο 13

Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και εξουσιοδότηση υπογραφής

1. Ο Διοικητής της Αρχής δύναται, με απόφασή του, να μεταβιβάζει στους Προϊσταμένους όλων των οργανικών μονάδων της Αρχής αρμοδιότητες, ή να εξουσιοδοτεί αυτούς να υπογράφουν «με εντολή Διοικητή» αποφάσεις, πράξεις ή άλλα έγγραφα, τηρουμένων όσων προβλέπονται στο άρθρο 65 του ν. 4270/2014 (Α' 143) ως προς τα ασυμβίβαστα του διατάκτη.

2. Επιτρέπεται η περαιτέρω εξουσιοδότηση υπογραφής από τα όργανα στα οποία μεταβιβάστηκαν οι αρμοδιότητες ή τα οποία εξουσιοδοτήθηκαν να υπογράφουν από τον Διοικητή της Αρχής, σε ιεραρχικά υφιστάμενα όργανα αυτών, αν αυτό προβλέπεται από τις αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1. Αν η ως άνω περαιτέρω εξουσιοδότηση παρέχεται από όργανο στο οποίο: α) είχε μεταβιβασθεί η αρμοδιότητα, το εξουσιοδοτούμενο όργανο υπογράφει με εντολή του οργάνου που του παρείχε την εξουσιοδότηση, ή β) αν είχε παρασχεθεί η εξουσιοδότηση υπογραφής, το εξουσιοδοτούμενο όργανο υπογράφει «με εντολή Διοικητή». Οι αποφάσεις που προβλέπονται στην παρούσα, δύνανται να τροποποιούνται εν όλω ή εν μέρει από το ίδιο όργανο, ανεξαρτήτως αλλαγής του προσώπου που τις εξέδωσε, εφόσον η εξουσιοδότηση δεν είναι ονομαστική.

Άρθρο 14

Αποδοχές Διοικητή

1. Οι κάθε είδους αποδοχές του Διοικητή, τακτικές ή πρόσθετες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

2. Για τον υπολογισμό του ανώτατου ορίου των αποδοχών και των εν γένει πρόσθετων αμοιβών του Διοικητή της Α.Π.Α., είτε είναι ιδιώτης, είτε δημόσιος υπάλληλος ή λειτουργός ή μισθωτός με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου σε φορέα της Γενικής Κυβέρνησης κατά το άρθρο 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), εφαρμόζεται η παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176).

Άρθρο 15

Εκτελεστικό Συμβούλιο Α.Π.Α.

1. Τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου είναι πρόσωπα τα οποία διακρίνονται για το κύρος, την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα στον τομέα της αεροπορίας, και ειδικότερα σε τεχνικά, οικονομικά ή νομικά θέματα στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας ή των αεροδρομίων, καθώς και σε θέματα στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού και τα οποία διαθέτουν εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

2. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο είναι πενταμελές και αποτελείται από τον Διοικητή, ως Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου επιλέγονται και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 16

Συγκρότηση Εκτελεστικού Συμβουλίου

1. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο συγκροτείται σε σώμα, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Μετά από τη συγκρότησή του, το Εκτελεστικό Συμβούλιο εκλέγει Αντιπρόεδρο.

2. Καθήκοντα γραμματέα του Συμβουλίου ασκεί ο Προϊστάμε-

νος της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων της Α.Π.Α..

Άρθρο 17

Συνεδριάσεις Εκτελεστικού Συμβουλίου - Λήψη αποφάσεων

1. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο συνεδριάζει εγκύτως, εφόσον είναι παρόντα τέσσερα (4) τουλάχιστον μέλη του. Στις συνεδριάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου δύνανται να παρίστανται χωρίς δικαίωμα ψήφου οι Γενικοί Διευθυντές, καθώς και οι καθ' ύλην αρμόδιοι Διευθυντές, προκειμένου να ενημερώνουν τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου και να επικουρούν στη λήψη των αποφάσεων.

2. Οι αποφάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και φανερά ψηφοφορία. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του Διοικητή. Οι αποφάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένες. Οι αποφάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου αναρτώνται στην ιστοσελίδα της Α.Π.Α. και κοινοποιούνται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς.

3. Τα ειδικότερα θέματα που σχετίζονται με τις συνεδριάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου, καθώς και το πλαίσιο λειτουργίας και λήψης αποφάσεων ρυθμίζονται στον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α..

Άρθρο 18

Αρμοδιότητες Εκτελεστικού Συμβουλίου

1. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες και όσες άλλες ειδικώς προβλέπονται στον παρόντα νόμο, όπως στο άρθρο 25:

α) εγκρίνει το επιχειρησιακό πλάνο δράσης και τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό της Α.Π.Α., παρακολουθεί την εφαρμογή του και ασκεί τη γενική εποπτεία και τον έλεγχο της λειτουργίας της Α.Π.Α. στο πλαίσιο υλοποίησης του επιχειρησιακού πλάνου δράσης,

β) εισηγείται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τις αναγκαίες νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις σε ζητήματα αρμοδιότητας της Α.Π.Α.,

γ) εγκρίνει τον προϋπολογισμό και τον απολογισμό της Α.Π.Α. και την ετήσια έκθεση πεπραγμένων, κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας οργανικής μονάδας της Α.Π.Α., την οποία υποβάλλει στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος με τη σειρά του τη διαβιβάζει στον Πρόεδρο της Βουλής,

δ) κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, εγκρίνει και υποβάλλει στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών το Εθνικό Σχέδιο Επιδόσεων για έγκριση, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 και τις διατάξεις περί διαβουλευσεων με τους ενδιαφερομένους, όπως προβλέπονται στα Παραρτήματα II και III του εν λόγω Κανονισμού και τη λοιπή συναφή ενωσιακή νομοθεσία,

ε) επιλέγει, μετά από γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, τους προϊστάμενους Γενικών Διευθύνσεων, Διευθύνσεων και λοιπών οργανικών μονάδων της Α.Π.Α., με την επιφύλαξη της περ. ιε) της παρ. 3 του άρθρου 12,

στ) επιλέγει, μεταξύ των μελών του, και διορίζει τα μέλη της Επιτροπής Ελέγχου της Α.Π.Α., στην οποία υποβάλλονται οι αναλυτικές εκθέσεις σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 25,

ζ) κατόπιν εισηγήσεων του Διοικητή, εγκρίνει την εισήγηση στην κατά περίπτωση αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη λήψη αποφάσεων ως προς τα τέλη των αερολιμένων, όπου αυτό προβλέπεται στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, όπως στο άρθρο 189 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, καθώς και οποιονδήποτε άλλων τελών ή παραβόλων, ή άλλο θέμα οικονομικής φύσης,

η) αποφασίζει για θέματα επιβολής προστίμων στην περίπτωση διαπιστωμένων παραβάσεων,

θ) καθορίζει, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, το ειδικό σύστημα προαγωγών και βαθμολογικής και υπηρεσιακής εξέλιξης

των υπαλλήλων της Αρχής,

ι) καθορίζει, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, τον τρόπο, τη διαδικασία και τα όργανα ελέγχου της επίτευξης των στόχων, τα κριτήρια αξιολόγησης των υπαλλήλων της Αρχής, τον τρόπο, τη διαδικασία, τα όργανα αξιολόγησής τους και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διαδικασία,

ια) καθορίζει, εκδίδει και τροποποιεί, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, τον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Αρχής, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 27,

ιβ) είναι αρμόδιο για την επισκόπηση και αξιολόγηση των ελεγκτικών πρακτικών και της απόδοσης των εσωτερικών και εξωτερικών ελεγκτών της Α.Π.Α. και

ιγ) συγκροτεί το Υπηρεσιακό και Πειθαρχικό Συμβούλιο του προσωπικού της Αρχής, κατόπιν της σχετικής πρότασης του Διοικητή,

ιδ) ελέγχει, αποφαινεται για τη σκοπιμότητα δαπανών και εγκρίνει τις δαπάνες για έργα παροχής υπηρεσιών ή για προμήθειες ειδών καθαρής αξίας άνω των διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ.

2. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του στον Διοικητή για:

α) τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της χρηματοδότησης δράσεων της Α.Π.Α. από προγράμματα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του EUROCONTROL, του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), και οποιαδήποτε άλλη πηγή χρηματοδότησης εκτός του Κρατικού Προϋπολογισμού και β) την υπογραφή συμφωνιών συνεργασίας με διεθνείς οργανισμούς.

Αν ζητείται η γνώμη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, τεκμαίρεται ότι αυτή είναι θετική μετά από την παρέλευση άπρακτης αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του σχετικού ερωτήματος προς αυτό.

3. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο δύναται, με αιτιολογημένη απόφασή του, η οποία εκδίδεται μετά από γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου και προηγούμενη ακρόαση, να απαλλάσσει των καθηκόντων του Προϊστάμενου της Γενικής Διεύθυνσης, των διευθύνσεων, των τμημάτων και λοιπών οργανικών μονάδων της Α.Π.Α. πριν από τη λήξη της θητείας του, για λόγους που ανάγονται σε πλημμελή άσκηση των καθηκόντων του και ιδιαίτερα για παράβαση των προβλεπόμενων κωλυμάτων, ασυμβιβάστων και περιορισμών, για αναποτελεσματικότητα, για μειωμένη ποιτική και ποσοτική απόδοση, για αδικαιολόγητη επιείκεια ή μεροληψία κατά τη σύνταξη των εκθέσεων αξιολόγησης, για πλημμελή άσκηση ή αδυναμία άσκησης ελέγχου επί των υπαλλήλων, για μη προσήκουσα συμπεριφορά προς τους πολίτες, ευθυνοφοβία, απροθυμία για την εφαρμογή νέων μεθόδων οργάνωσης, λειτουργίας και αποδοτικότητας, αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη διεκπεραίωση των υποθέσεων, καθώς και κακή συνεργασία με τον Διοικητή, το Εκτελεστικό Συμβούλιο και λοιπούς προϊστάμενους, σε τέτοιο βαθμό που να προκύπτει κλονισμός της εμπιστοσύνης στο πρόσωπό του και στην επαγγελματική του επάρκεια.

Άρθρο 19

Αποδοχές μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου

Οι αποδοχές των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 20

Παύση, παραίτηση και αναπλήρωση του Διοικητή και των λοιπών μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου

1. Ο Διοικητής και κάθε μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου παύεται από το αξίωμά του με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για τους εξής λόγους: α) για αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του λόγω κωλύματος, νόσου ή αναπηρίας, σωματικής ή πνευματικής, που διαρκεί για περισ-

σότερους από τρεις (3) συνεχόμενους μήνες ή, αν χωρίς την άδεια του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν έχει εκπληρώσει τα καθήκοντά του για τρεις (3) συνεχόμενους μήνες, για οποιονδήποτε άλλον λόγο, β) για σπουδαίο λόγο, που αφορά στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Σπουδαίο λόγο συνιστά, ιδίως, η αποκάλυψη εμπιστευτικών θεμάτων, για τα οποία έλαβε γνώση κατά την άσκηση των καθηκόντων του και η κατάχρηση της θέσης του για ίδιο, προσωπικό ή εμπορικό όφελος, γ) αν παραπεμφθεί αμετάκλητα στο ακροατήριο για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 149 του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007, Α' 26), δ) εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις θέσης του σε αυτοδίκαιη αργία, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 103 του Υπαλληλικού Κώδικα, ε) αν δεν προβεί στις απαιτούμενες γνωστοποιήσεις περί σύγκρουσης συμφερόντων, σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 28 και 29, στ) αν έχει αποκλεισθεί ή παυθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση ενός επαγγέλματος ή του έχει απαγορευθεί η ανάληψη θέσης Προϊσταμένου ή στελέχους οποιασδήποτε δημόσιας υπηρεσίας λόγω σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος, ζ) αν εκλεγεί μέλος της Βουλής των Ελλήνων, ή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή των οργάνων διοίκησης πολιτικού κόμματος, η) αν διοριστεί ως μέλος της Κυβέρνησης ή υφυπουργός και θ) αν ανακηρυχθεί υποψήφιος βουλευτής ή υποψήφιος περιφερειάρχης ή υποψήφιος δήμαρχος.

2. Όταν συντρέχουν αναμφισβήτητα πραγματικά περιστατικά που συνιστούν λόγο παύσης του Διοικητή, το Εκτελεστικό Συμβούλιο, με πρόταση δύο (2) τουλάχιστον μελών του, εκκινεί τη διαδικασία, προτείνοντας, με ομοφωνία των μελών του, εξαιρουμένου του Διοικητή, αιτιολογημένα την πρόωρη παύση του στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος εκδίδει σχετική απόφαση, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ο Υπουργός δύναται οποτεδήποτε να ζητήσει τη γνώμη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, για το εάν συντρέχουν πραγματικά περιστατικά που συνιστούν λόγο πρόωρης παύσης του Διοικητή.

3. Ο Διοικητής ή άλλο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου που έχει παυθεί από το αξίωμά του, δύναται να προσβάλει με προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας την απόφαση περί παύσεώς του. Η προθεσμία και η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλουν την προσβαλλόμενη απόφαση.

4. Μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, που προτίθεται να παραιτηθεί από το αξίωμά του, ενημερώνει τον Διοικητή τρεις (3) τουλάχιστον μήνες πριν από την υποβολή της παραίτησής του, εκτός αν για σπουδαίο αντικειμενικό λόγο δεν μπορεί να τηρηθεί η προθεσμία αυτή. Η παραίτηση γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

5. Ο Διοικητής, όταν προτίθεται να παραιτηθεί από το αξίωμά του, ενημερώνει σχετικά τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και το Εκτελεστικό Συμβούλιο τρεις (3) τουλάχιστον μήνες πριν από την υποβολή της παραίτησής του, εκτός αν για σπουδαίο αντικειμενικό λόγο δεν μπορεί να τηρηθεί η προθεσμία αυτή. Η παραίτηση γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6. Η διαδικασία για τον διορισμό νέου Διοικητή ή μέλους του Εκτελεστικού Συμβουλίου ξεκινάει τέσσερις (4) τουλάχιστον μήνες πριν από την εκπνοή της θητείας τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 11 και 15.

7. Σε περίπτωση κένωσης της θέσης του Διοικητή ή μέλους του Εκτελεστικού Συμβουλίου, λόγω θανάτου, παραίτησης ή παύσης, διορίζεται νέος Διοικητής ή μέλος, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 11 και 15 εντός τριών (3) μηνών από την κένωση της θέσης, για πλήρη θητεία. Μέχρι τον διορισμό νέου Διοικητή ή μέλους, η λειτουργία του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν διακόπτεται. Για το διάστημα μέχρι τον διορισμό νέου Διοικητή, τα καθήκοντα αυτού ασκεί ο Γενικός Διευθυντής Αεροπορικών Δραστηριοτήτων της Α.Π.Α., ή, εάν ελλείπει ή άλλως κωλύεται για οποιονδήποτε λόγο, καθήκοντα Διοικητή ασκεί ο Γενικός Διευθυντής Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης ή, άλλως, ένας Διευθυντής εκ των προϊσταμένων επιπέδου Διεύθυνσης της Αρχής με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κα-

τόπιν σχετικής εισήγησης του Εκτελεστικού Συμβουλίου.

8. Σε περίπτωση καθυστέρησης επιλογής του Διοικητή μετά από τη λήξη της θητείας του ή σε περίπτωση πρόωρης λήξης της θητείας του ή σε περίπτωση προσωρινής αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων του ή απουσίας του, για το χρονικό διάστημα από τη λήξη της θητείας του μέχρι τον διορισμό νέου Διοικητή ή για όσο διάστημα ο Διοικητής τελεί σε προσωρινή αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του, αναπληρώνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο τρίτο εδάφιο της παρ. 7.

Άρθρο 21

Κωλύματα διορισμού Διοικητή, μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού

1. Οι υποψήφιοι για την κάλυψη της θέσης του Διοικητή και οι υποψήφιοι για τον διορισμό τους ως μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α. πρέπει να μην έχουν κώλυμα διορισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 5, 8 και 9 του Υπαλληλικού Κώδικα, ούτε κατά τον χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων, ούτε κατά τον χρόνο του διορισμού τους και επιπλέον να μην έχουν αποκλεισθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση κάθε ελεύθερου επαγγέλματος ή του δικηγορικού λειτουργήματος.

2. Δεν δύνανται να υποβάλουν αίτηση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κάλυψη της θέσης του Διοικητή ή τον διορισμό τους ως μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α.: α) πρόσωπα τα οποία έχουν καταδικασθεί για κακούργημα και σε οποιαδήποτε ποινή για κλοπή, υπεξαίρεση (κοινή και στην υπηρεσία), απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία δικηγόρου, δωροδοκία, καταπίεση, απιστία περί την υπηρεσία, παράβαση καθήκοντος, καθ' υποτροπή συκοφαντική δυσφήμιση, καθώς και για οποιοδήποτε έγκλημα κατά της γενετήσιας ελευθερίας ή έγκλημα οικονομικής εκμετάλλευσης της γενετήσιας ζωής, β) υπόδικοι που έχουν παραπεμφθεί με τελεσίδικο βούλευμα για κακούργημα ή για πλημμέλημα των ανωτέρω περιπτώσεων, έστω και αν το αδίκημα έχει παραγραφεί, γ) πρόσωπα τα οποία, λόγω καταδίκης, έχουν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα και για όσο χρόνο διαρκεί η στέρηση αυτή, δ) πρόσωπα τα οποία τελούν υπό στερητική δικαστική συμπαράσταση (πλήρη ή μερική), υπό επικουρική δικαστική συμπαράσταση (πλήρη ή μερική) και υπό τις δύο αυτές καταστάσεις, ε) πρόσωπα στα οποία έχει επιβληθεί τελεσιδικώς οποιαδήποτε πειθαρχική ποινή ανώτερη του προστίμου αποδοχών τεσσάρων (4) μηνών για οποιοδήποτε πειθαρχικό παράπτωμα μέχρι τη διαγραφή της ποινής κατά το άρθρο 145 του Υπαλληλικού Κώδικα.

3. Αποκλείονται του διορισμού στη θέση του Διοικητή ή ως μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α.:

α) πρόσωπα τα οποία υπηρετούν, κατά τον χρόνο ανάρτησης στον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ως υπάλληλοι, μόνιμοι ή Ι.Δ.Α.Χ., της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, όπως αυτή προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάρτιση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295) ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και

β) πρόσωπα που για χρονικό διάστημα έως δύο (2) έτη πριν από τη συμμετοχή τους στη διαδικασία επιλογής έχουν υπηρετήσει σε θέση ευθύνης στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) ή σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή συμμετείχαν στο κεφάλαιό της ή είχαν άμεσα ή έμμεσα προσπορισμό οποιοδήποτε οφέλους από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτών.

4. Δεν συνιστά κώλυμα διορισμού στη θέση του Διοικητή ή ως μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α. η άσκηση καθηκόντων διδακτικού ερευνητικού προσωπικού ανώτατων εκπαιδευ-

τικών ιδρυμάτων (ΔΕΠ ΑΕΙ).

5. Αποκλείονται του διορισμού στη θέση του Γενικού Διευθυντή, του Προϊσταμένου Διεύθυνσης και του Προϊσταμένου Τμήματος πρόσωπα που διατηρούν, κατά τον χρόνο ανάρτησης στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ή διατηρούσαν, για χρονικό διάστημα έως τρία (3) έτη πριν από την ανάρτηση στον προαναφερόμενο διαδικτυακό τόπο της σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος ή προκήρυξης, οποιαδήποτε εργασιακή σχέση με οποιαδήποτε ιδιωτική επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή συμμετοχή στο κεφάλαιο της ή άμεσα ή έμμεσα προσπορισμό οποιουδήποτε οικονομικού ή μη οφέλους από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτών.

Άρθρο 22 **Ασυμβίβαστα Διοικητή, μελών Εκτελεστικού** **Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού**

1. Για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή να έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιο της ή να έχουν άμεσα ή έμμεσα προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες αεροπορικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους. Αν τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου αποκτήσουν από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, εκπίπτουν αυτοδικαίως από την θέση τους.

2. Με την επιφύλαξη της παρ. 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου αναστέλλεται η εκ μέρους των προσώπων αυτών άσκηση έμμισθου ή άμισθου δημόσιου λειτουργήματος, η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), καθώς και οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα.

3. Εφόσον ο Διοικητής της Α.Π.Α. είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, εφαρμόζεται το άρθρο 24 του ν. 4009/2011 (Α' 195). Τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α., τα οποία είναι μέλη ΔΕΠ ΑΕΙ, δεν τελούν σε αναστολή άσκησης καθηκόντων.

4.α. Για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από τον διορισμό τους, οι υπάλληλοι κάθε κατηγορίας, οι οποίοι υπηρετούν σε οργανική ή προσωποπαγή ή Ι.Δ.Α.Χ. ή άλλη θέση στην Α.Π.Α., συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρητών, δεν επιτρέπεται να ασκούν καθήκοντα εποπτείας, πιστοποίησης ή επιθεώρησης σε εποπτευόμενους από την Α.Π.Α. ιδιωτικούς φορείς, με τους οποίους διατηρούσαν οποιαδήποτε εργασιακή σχέση ή στο κεφάλαιο των οποίων συμμετείχαν ή από τους οποίους αντλούσαν, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος εντός χρονικού διαστήματος έως τρία (3) έτη πριν από τον διορισμό τους.

β. Τα πρόσωπα της περ. α' δεν επιτρέπεται να ασκούν καθήκοντα εποπτείας, πιστοποίησης ή επιθεώρησης σε εποπτευόμενους από την Α.Π.Α. ιδιωτικούς φορείς, εφόσον αποκτήσουν συμμετοχή στο κεφάλαιο αυτών ή εφόσον αντλούν, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος εξ αυτών κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους στην Α.Π.Α.. Τα πρόσωπα αυτά υποχρεούνται σε υποβολή ειδικής δήλωσης περί σύγκρουσης συμφερόντων, όπως ειδικότερα θα οριστεί στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, υπό την επιφύλαξη όσων ορίζει το άρθρο 29.

γ. Η παράβαση των περ. α' ή β' συνιστά σοβαρό πειθαρχικό παράπτωμα κατά την έννοια του Υπαλληλικού Κώδικα.

5. α. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από τη λήξη της θητείας τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν την οποιαδήποτε εργασιακή

σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιο της ή να έχουν άμεσα ή έμμεσα προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους, από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτών.

β. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από τη λήξη της θητείας τους, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν την οποιαδήποτε εργασιακή σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών.

6. Τα ασυμβίβαστα και οι λοιποί περιορισμοί που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται αναλογικά και ως προς τις δραστηριότητες των συζύγων αναφερόμενων προσώπων, ή όσων έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181), καθώς και των συγγενών τους εξ αίματος και εξ αγχιστείας μέχρι του δεύτερου βαθμού.

7. Ο Διοικητής, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους αν: α) εκδοθεί σε βάρος τους αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, β) δεν προβούν στις γνωστοποιήσεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 29.

8. Η άσκηση καθηκόντων Διοικητή, μέλους του Εκτελεστικού Συμβουλίου, Γενικού Διευθυντή, Προϊσταμένου Διευθύνσεων και Τμημάτων και Επιθεωρητή αναστέλλεται, αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τον Υπαλληλικό Κώδικα και μέχρι να εκδοθεί αθωωτική απόφαση. Σε περίπτωση αναστολής κατά τα ανωτέρω, επέρχεται αναπλήρωση για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ή τις ειδικότερες προβλέψεις του Οργανισμού ή των Εσωτερικών Κανονισμών της Α.Π.Α. περί αναπλήρωσης, κατά περίπτωση.

Άρθρο 23 **Δομή Α.Π.Α.**

1. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας έχει την ακόλουθη δομή:
α) Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας στον οποίο υπάγονται απευθείας:

αα. Η Γραμματεία και σύμβουλοι Διοικητή,
αβ. το Γραφείο Επικοινωνίας, Δημόσιων Σχέσεων, Διαχείρισης Κρίσεων και Πολιτικο-στρατιωτικής Συνεργασίας,
αγ. το Γραφείο Αεροϊατρικής και Ιατρικών Υποθέσεων,
αδ. το Τμήμα Διαχείρισης Ασφαλείας και Συμβάντων,
αε. το Τμήμα Ποιότητας (QMS) και Συμμόρφωσης (CMS),
β) Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, στο οποίο υπάγεται το Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου.

γ) Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία αποτελείται από τις εξής Διευθύνσεις:

γα. Διεύθυνση Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων,
γβ. Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων,
γγ. Διεύθυνση Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος,

δ) Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης, η οποία αποτελείται από τις εξής Διευθύνσεις:

δα. Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας,
δβ. Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων.

2. Οι αρμοδιότητες των Γενικών Διευθύνσεων, των Διευθύνσεων, των Τμημάτων και των Γραφείων, περιγράφονται στο Παράρτημα Α', που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος και εξειδικεύονται περαιτέρω στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 27.

3. Στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας λειτουργεί αυτοτελές Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.).

Άρθρο 24 **Υποχρεώσεις προσωπικού** **Τμήματος Νομικών Υποθέσεων**

1. Ο Προϊστάμενος του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων, καθώς και οι νομικοί που το στελεχώνουν δεν επιτρέπεται:

α) να αναλαμβάνουν, κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους στο Τμήμα Νομικών Υποθέσεων, υποθέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος, πέραν των όσων χειρίζονται στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων τους στην Α.Π.Α.,

β) μετά από την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, να παρέχουν υπηρεσία, με έμμισθη εντολή ή με οποιαδήποτε έννομη σχέση, σε εταιρεία ή επιχείρηση επί των υποθέσεων εκείνων, τις οποίες χειρίστηκαν κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους στο Τμήμα Νομικών Υποθέσεων,

γ) για δύο (2) έτη μετά από την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο να αναλαμβάνουν γενικώς την υπεράσπιση υποθέσεων ενώπιον της Α.Π.Α., καθώς και την προσφυγή ενώπιον των δικαστηρίων κατά αποφάσεων της Α.Π.Α..

2. Σε όσους παραβαίνουν τις υποχρεώσεις της παρ. 1, επιβάλλεται, με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Δικαιοσύνης, πρόστιμο, που μπορεί να φθάνει μέχρι το δεκαπλάσιο της τελευταίας ετήσιας αμοιβής που έλαβε ο νομικός του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων κατά τη διάρκεια της απασχόλησής του.

3. Η Α.Π.Α., με απόφαση του Διοικητή, η οποία εκδίδεται με εισήγηση του Προϊσταμένου του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων, δικαιούται κατ' εξαίρεση να προσφύγει στις υπηρεσίες εξωτερικού δικηγόρου, εφόσον κριθεί αναγκαίο από την ιδιαίτερη σπουδαιότητα ή το εξειδικευμένο αντικείμενο της υπόθεσης, τηρουμένων όσων προβλέπονται στον ν. 4194/2013 (Α' 208).

Άρθρο 25 **Εσωτερικός έλεγχος**

1. Το Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου έχει ως βασικές αρμοδιότητες τη διενέργεια κάθε είδους εσωτερικού ελέγχου όλων των υπηρεσιών της Α.Π.Α., τη διερεύνηση καταγγελιών πολιτών σε βάρος υπαλλήλων της Α.Π.Α., καθώς και την εφαρμογή των Διεθνών Προτύπων για την Επαγγελματική Εφαρμογή του Εσωτερικού Ελέγχου («Πρότυπα»), μαζί με τον Κώδικα Ηθικής του Ινστιτούτου Εσωτερικών Ελεγκτών και τη συμμόρφωση με αυτά. Οι ανωτέρω αρμοδιότητες μπορούν, με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου, να ανατίθενται σε εξωτερικό ελεγκτή, όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο με βάση τις ανάγκες της Α.Π.Α..

2. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο υποβάλλει ερωτήματα στον Διοικητή και τον επικεφαλής εσωτερικού ελέγχου, για να διαπιστωθεί εάν υπάρχουν περιορισμοί στο πλαίσιο εργασιών του ελέγχου ή στη δυνατότητα διάθεσης πόρων, διατυπώνει αιτιολογημένη γνώμη προς τον Διοικητή επί των θεμάτων εσωτερικού ελέγχου και έχει την αρμοδιότητα για την έγκρισή:

α. του κανονισμού εσωτερικού ελέγχου,

β. του ετήσιου προγράμματος ελέγχων με βάση την εκτίμηση κινδύνων,

γ. του οικονομικού προϋπολογισμού και του προγραμματισμού διάθεσης πόρων της λειτουργίας του εσωτερικού ελέγχου και

δ. των αποφάσεων σχετικά με τον διορισμό και την απομάκρυνση του επικεφαλής εσωτερικού ελέγχου.

3. Το Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου υποβάλλει ανά έξι (6) μήνες στην Επιτροπή Ελέγχου του Εκτελεστικού Συμβουλίου αναλυτική έκθεση για την απόδοση της λειτουργίας του εσωτερικού ελέγχου, την υλοποίηση του προγράμματος και λοιπά σχετικά ζητήματα.

Άρθρο 26 **Επιθεωρητές και ελεγκτική διαδικασία**

1. Οι επιθεωρητές ελέγχουν τη συμμόρφωση των εποπτευόμενων φορέων με τους κανόνες του διεθνούς, ενωσιακού και εθνικού δικαίου που αφορούν στην πολιτική αεροπορία. Οι αρ-

μοδιότητές τους εκτείνονται στον έλεγχο της ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των αερομεταφορών, καθώς και στην οικονομική εποπτεία των εποπτευόμενων φορέων, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις του εθνικού και ενωσιακού δικαίου, όπως ενδεικτικά των Κανονισμών 2018/1139, 300/2008, 2019/317, 549/2004, 550/2004, 1008/2008 και 1107/2006 και του π.δ. 52/2012 (Α' 102), με το οποίο ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη η Οδηγία 2009/12/ΕΚ.

2. Η ελεγκτική διαδικασία έχει ως στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες στην πολιτική αεροπορία μέσω τακτικών ή έκτακτων επιθεωρήσεων ή/και ελέγχων για την πιστοποίηση και τη συνεχή εποπτεία συμμόρφωσης των εποπτευόμενων φορέων, σύμφωνα με τα πρότυπα των εθνικών, ενωσιακών και διεθνών κανονισμών.

3. Οι επιθεωρητές πληρούν τα κριτήρια που θέτει η ενωσιακή και εθνική νομοθεσία, όπως ορίζεται στην παρ. 11. Με απόφαση του Διοικητή καθορίζεται ο ακριβής αριθμός των επιθεωρητών μεταξύ των υπαλλήλων της Α.Π.Α. ανάλογα με τις επιχειρησιακές ανάγκες της Α.Π.Α.. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, καθήκοντα Επιθεωρητή δύναται να ασκούν, πέρα από το προσωπικό κλάδων ΠΕ ή/και ΤΕ, και υπάλληλοι ΔΕ, εφόσον κατέχουν ειδικές πιστοποιήσεις μηχανικών αεροσκαφών και χειριστών αεροσκαφών ή άδειες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και διαθέτουν υποχρεωτικώς αντίστοιχη προϋπηρεσία ή εμπειρία των δέκα (10) τουλάχιστον τελευταίων ετών στο σχετικό αντικείμενο.

4. Οι επιθεωρητές διενεργούν τακτικές, περιοδικές και έκτακτες επιθεωρήσεις στις εγκαταστάσεις εποπτευόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Α.Π.Α.. Με απόφαση του Διοικητή, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του αρμόδιου κατά περίπτωση Γενικού Διευθυντή, συστήνεται κλιμάκιο και δημοσιεύεται εντολή για την τακτική ή περιοδική επιθεώρηση. Εξαιρετικά σε περιπτώσεις διενέργειας έκτακτων ελέγχων και επιθεωρήσεων χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση, σύμφωνα με την παρ. 7, η εντολή, καθώς και κάθε σχετική απόφαση ή πράξη, δεν δημοσιεύονται, παρά μόνο κοινοποιούνται στον ελεγχόμενο φορέα κατά την είσοδο των επιθεωρητών στις εγκαταστάσεις του. Τα κλιμάκια επιθεωρήσεων αποτελούνται από επιθεωρητές μίας ή διαφόρων Διευθύνσεων της οικείας Γενικής Διεύθυνσης ή της Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας, κατ' εφαρμογή του ετήσιου προγράμματος επιθεωρήσεων, ανάλογα με τη φύση της διενεργούμενης επιθεώρησης και τις λοιπές επιχειρησιακές ανάγκες.

5. Οι επιθεωρητές:

α) Μπορούν, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων τους και για την εκπλήρωση του έργου τους, να επισκέπτονται, χωρίς ή με προειδοποίηση, τους ελεγχόμενους φορείς, αρχές και υπηρεσίες ή οποιονδήποτε εμπλεκόμενο, φορέα και υπηρεσία που εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Α.Π.Α., να μελετούν επί τόπου την εξεταζόμενη υπόθεση, και να εξετάζουν έγγραφα, ηλεκτρονική αλληλογραφία, στοιχεία, αντικείμενα, διαδικασίες, εξοπλισμό, εγκαταστάσεις, χώρους, συστήματα, υπαλλήλους και πληροφορίες, με τον τρόπο και τη διαδικασία που καθορίζει ο Κανονισμός Επιθεωρήσεων της Α.Π.Α..

β) Μπορούν να προβαίνουν σε κατασχέσεις βιβλίων, εγγράφων και άλλων στοιχείων, καθώς και ηλεκτρονικών μέσων αποθήκευσης και μεταφοράς δεδομένων, τα οποία αποτελούν επαγγελματικές πληροφορίες.

γ) Μπορούν να εξετάζουν οποιοδήποτε πρόσωπο μπορεί να εισφέρει στοιχεία στον διενεργούμενο έλεγχο, να ζητούν πληροφορίες και στοιχεία από τους αρμόδιους υπαλλήλους των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων που εμπλέκονται με την εξεταζόμενη υπόθεση, καθώς και να λαμβάνουν, κατά την κρίση τους, ένορκες ή ανωμοτί καταθέσεις, με την επιφύλαξη του άρθρου 212 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

δ) Έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους φακέλους συμπεριλαμβανομένων και των απορρήτων.

ε) Μπορούν να ζητούν με έγγραφο τους πληροφορίες σχετικά

με την υπό διερεύνηση υπόθεση. Στο έγγραφο αναφέρονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, οι οποίες θεμελιώνουν το αίτημα, ο σκοπός του αιτήματος, η προθεσμία που τάσσεται για την παροχή των πληροφοριών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό Επιθεωρήσεων, καθώς και οι κυρώσεις, οι οποίες προβλέπονται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς την υποχρέωση παροχής πληροφοριών. Εκείνοι, στους οποίους απευθύνεται το έγγραφο, υποχρεούνται σε άμεση, πλήρη και ακριβή παροχή των πληροφοριών που ζητούνται.

στ) Μπορούν να προβαίνουν, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων ή ελέγχων, σε άμεσες ενέργειες, εφόσον τούτο επιβάλλει η ασφάλεια των πτήσεων, όπως η μη τήρηση πτητικών προτύπων ή προτύπων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, ή σε περίπτωση αναγνώρισης Άμεσου Κινδύνου Ασφαλείας. Στις ενέργειες αυτές περιλαμβάνεται η υποβολή αιτιολογημένης πρότασης προς τον Διοικητή, για να εκδοθεί εντολή ακινητοποίησης αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να αποφασίσει το συντομότερο δυνατό και σε κάθε περίπτωση μέσα σε δώδεκα (12) ώρες από την υποβολή της πρότασης. Κατά τη διάρκεια της παραπάνω προθεσμίας δεν επιτρέπεται η απογείωση του αεροσκάφους. Η άσκηση αίτησης ακυρώσεως, αίτησης αναστολής, προσφυγής, ή άλλου ένδικου μέσου κατά της πράξης ακινητοποίησης του αεροσκάφους, ή κατά της αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικού πτητικής λειτουργίας αερομεταφορέα, δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

6. Η διαδικασία συλλογής, φύλαξης και επεξεργασίας ηλεκτρονικών αρχείων και αλληλογραφίας, που συλλέγονται για τους σκοπούς του παρόντος, καθορίζεται στον Κανονισμό Επιθεωρήσεων.

7. Η σχετική εντολή ελέγχου παρέχεται εγγράφως από τον Διοικητή ή τον εξουσιοδοτημένο από αυτόν Γενικό Διευθυντή ή Διευθυντή και περιέχει το αντικείμενο της έρευνας και τις συνέπειες της παρεμπόδισης ή δυσχεράνσής της ή της άρνησης εμφάνισης των αιτούμενων βιβλίων, στοιχείων και λοιπών εγγράφων ή της χορήγησης αντιγράφων ή αποσπασμάτων τους. Η εντολή ελέγχου, καθώς και κάθε απόφαση ή πράξη σχετική με την διεξαγωγή έκτακτων ελέγχων και επιθεωρήσεων, δεν δημοσιεύεται.

8. Ο Διοικητής ή ο εξουσιοδοτημένος από αυτόν Γενικός Διευθυντής ή Διευθυντής ή οι εντεταλμένοι επιθεωρητές μπορούν να ζητούν, εγγράφως, τη συνδρομή των δημόσιων αρχών και υπηρεσιών, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού και των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, για τη διεξαγωγή των ελέγχων και επιθεωρήσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο και ιδίως σε περίπτωση άρνησης πρόσβασης ή παρεμπόδισής τους με οποιονδήποτε τρόπο. Η συνδρομή αυτή μπορεί να ζητηθεί και προληπτικά.

9. Για τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις που έγιναν, συντάσσεται από αυτόν που τις διεξήγαγε έκθεση, αντίγραφο της οποίας κοινοποιείται στον ελεγχόμενο φορέα.

10. Με την επιφύλαξη προβλεπόμενων ποινικών κυρώσεων, επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. στους εποπτευόμενους φορείς και σε κάθε άλλον που κατά οποιονδήποτε τρόπο παρεμποδίζουν ή δυσχεραίνουν τις έρευνες, επιθεωρήσεις και ελέγχους και στους εποπτευόμενους φορείς και σε κάθε άλλον που αρνούνται να υποβληθούν στις εν λόγω έρευνες, επιθεωρήσεις και ελέγχους, να επιδείξουν τα αιτούμενα βιβλία, στοιχεία και λοιπά έγγραφα και να χορηγήσουν αντίγραφα ή αποσπάσματα τους, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) τουλάχιστον ευρώ με ανώτατο όριο το ένα τοις εκατό (1%) του κύκλου εργασιών της προηγούμενης χρήσης, όπως αυτός υπολογίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 10 του ν. 3959/2011 (Α' 93), που εφαρμόζεται αναλογικά στην Α.Π.Α.. Κατά την επιμέτρηση του προστίμου λαμβάνονται υπόψη ιδίως η σοβαρότητα της εξεταζόμενης υπόθεσης, η απαξία των πράξεων και η επίπτωσή τους στην έκβαση της επιθεώρησης.

11 α. Για τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχων, τα προσόντα, τις εκπαιδεύσεις και την πιστοποίηση επιθεωρητών για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος της πολιτικής αεροπορίας, εφαρμόζεται ιδίως ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 και οι εκτελεστικοί του Κανονισμοί.

β. Για τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχων, τα προσόντα, τις εκπαιδεύσεις και την πιστοποίηση επιθεωρητών για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο της πολιτικής αεροπορίας, εφαρμόζονται ο Κανονισμός (ΕΚ) 300/2008, οι συμπληρωματικοί και τροποποιητικοί του Κανονισμοί, όπως ο Κανονισμός (ΕΕ) 18/2010, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφαλείας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (L 299), το παράρτημα 17 της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία, και λαμβάνονται υπόψη ο προγραμματισμός και η υλοποίηση του Εθνικού Προγράμματος Ποιοτικού Ελέγχου Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Π.Ε.Α.Π.Α.) που προβλέπεται στο άρθρο 11 του Κανονισμού (ΕΚ) 300/2008.

γ. Για τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχων, τα προσόντα, τις εκπαιδεύσεις και την πιστοποίηση επιθεωρητών για την οικονομική εποπτεία, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό Επιθεωρήσεων, σε αντιστοιχία με τα προβλεπόμενα στο διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για λοιπά αντικείμενα επιθεώρησης επί θεμάτων που άπτονται της αρμοδιότητας οικονομικής εποπτείας, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως ο Κανονισμός (ΕΚ) 550/2004, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/317, ο Κανονισμός (ΕΚ) 1107/2006, το π.δ. 52/2012 (Α' 102) και ο Κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008.

12. Κάθε ζήτημα σχετικό με τη διενέργεια επιθεωρήσεων, την ελεγκτική διαδικασία και τους επιθεωρητές, όπως η σύνταξη ετήσιου προγράμματος επιθεωρήσεων, η διαδικασία εκπαίδευσης και τα απαιτούμενα προσόντα για την πιστοποίηση επιθεωρητών και η διαχείριση ευρημάτων μη συμμόρφωσης, εξειδικεύεται με τον Κανονισμό Επιθεωρήσεων της Α.Π.Α., ο οποίος εκδίδεται σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 27.

13. Ο Κανονισμός Επιθεωρήσεων εκδίδεται εντός ενός (1) μηνός από την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α., όπως αυτή προσδιορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 51. Μέχρι την έκδοσή του Κανονισμού Επιθεωρήσεων, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι αρχές και οι διαδικασίες που προβλέπονται στα π.δ. 147/2005 (Α' 200), 165/2005 (Α' 219), 150/2007 (Α' 193) και 103/2010 (Α' 180), στον βαθμό που σχετίζονται με τη διενέργεια επιθεωρήσεων και δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 27

Οργανισμός και Εσωτερικοί Κανονισμοί Α.Π.Α.

1. Η οργάνωση και διάρθρωση των υπηρεσιών της Α.Π.Α., η σύσταση, συγχώνευση και κατάργηση οργανικών μονάδων, η σύσταση, μετατροπή και κατάργηση των οργανικών θέσεων, οι πάσης φύσης κατηγορίες του προσωπικού, η εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων των οργανικών μονάδων και του προσωπικού, ο προσδιορισμός των επιχειρησιακών διαδικασιών και συστημάτων διακυβέρνησης και διοίκησης, τα ειδικότερα προσόντα διορισμού ανά κλάδο ή/και κατηγορία προσωπικού, τα απαιτούμενα προσόντα για την επιλογή προϊστάμενων γενικών διευθύνσεων, διευθύνσεων και λοιπών οργανικών μονάδων της, οι κλάδοι ή κατηγορίες προσωπικού από τους οποίους προέρχονται οι προϊστάμενοι των οργανικών μονάδων αυτής, καθώς και η κατανομή των οργανικών θέσεων του προσωπικού της ανά κατηγορία, οι προϋποθέσεις διατήρησης των ειδικοτήτων ή καταχωρίσεων που συνδέονται με την κατοχή επαγγελματικών αδειών του προσωπικού της Α.Π.Α. όλων των σχετικών κλάδων που προέρχονται από την Υ.Π.Α., ή άλλους φορείς, η εκπαίδευση των υπαλλήλων της Α.Π.Α. βάσει της αρχής μη σύγκρουσης συμφερόντων, όπως και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την οργάνωση της Α.Π.Α., ρυθμίζονται από τον Οργανισμό της, με την επιφύλαξη όσων ειδικότερα προβλέπονται στην παρ. 5.

2. Η εσωτερική λειτουργία, η συμμετοχή των υπαλλήλων στη λήψη αποφάσεων που αφορούν στην οργάνωση και τη λειτουργία της Α.Π.Α., καθώς και στην υγεία και ασφάλεια του προσωπικού, ο δημόσιος υπόλογος και ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της Α.Π.Α., η διαδικασία ανάθεσης έργων και προμηθειών, τα

σχετικά με την αγορά ή μίσθωση ακινήτων για τις ανάγκες της, τα κωλύματα και η εξαίρεση του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου από συνεδριάσεις, η διαδικασία αναπλήρωσης του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου ή άλλων υπαλλήλων, η προδικασία και διαδικασία ενώπιον της Α.Π.Α. αναφορικά με πράξεις, αποφάσεις ή γνωμοδοτήσεις της, τα ειδικότερα θέματα αναφορικά με τη διαδικασία επίλυσης διαφορών, η κατάρτιση, δημοσίευση, δημοσιότητα και κοινοποίηση των αποφάσεων της, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων για διαπιστωμένες παραβάσεις, η παροχή αντιγράφων ή αποσπασμάτων των αποφάσεων ή γνωμοδοτήσεων της, η διαδικασία για τη διατήρηση των πιστοποιήσεων προσωπικού, οι υποθέσεις για την καταβολή πάσης φύσεως επιδομάτων ή αποζημιώσεων, η διαδικασία για την κατάρτιση και εφαρμογή προγράμματος εργασίας και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Α.Π.Α. ρυθμίζονται με τον Κανονισμό Λειτουργίας, με την επιφύλαξη της παρ. 5.

3. Πέραν του Κανονισμού Επιθεωρήσεων του άρθρου 26, ειδικές επιχειρησιακές διαδικασίες, εκπαιδευτικά πρότυπα προσωπικού και κάθε άλλο συναφές ειδικότερο θέμα, ρυθμίζονται με επιμέρους Κανονισμούς, σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

4. Ο Οργανισμός, ο Κανονισμός Λειτουργίας και οι λοιποί Επιχειρησιακοί Κανονισμοί εκδίδονται με αποφάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η Α.Π.Α. εκδίδει τον πρώτο Οργανισμό εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

5. Ο Οργανισμός και οι Εσωτερικοί Κανονισμοί της Α.Π.Α. τροποποιούνται με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή. Ο Διοικητής της Α.Π.Α. σε περιπτώσεις σημαντικών οργανωτικών αλλαγών, όπως αυτές που αφορούν στη σύσταση, συγχώνευση, αναστολή ή κατάργηση οργανικής μονάδας επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης ή Διεύθυνσης, ζητεί τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 28

Υποχρεώσεις Διοικητή, μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και λοιπού προσωπικού

1. Ο Διοικητής, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές οφείλουν να ασκούν τα καθήκοντά τους με ακεραιότητα, αντικειμενικότητα, αμεροληψία, διαφάνεια και κοινωνική υπευθυνότητα, να ενεργούν αποκλειστικά υπέρ του δημόσιου συμφέροντος, καθώς και να σέβονται και να τηρούν τους κανόνες εχεμύθειας και εμπιστευτικότητας, για θέματα για τα οποία έλαβαν γνώση κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, ιδίως δε για θέματα που άπτονται της εθνικής άμυνας και ασφάλειας.

2. Τα ως άνω πρόσωπα, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, υποχρεούνται να απέχουν από την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων ή τη διαχείριση συγκεκριμένων υποθέσεων δηλώνοντας κώλυμα, εφόσον συντρέχει περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων. Σύγκρουση συμφερόντων συνιστά οποιαδήποτε κατάσταση, κατά την οποία αντικειμενικά επηρεάζεται η αμερόληπτη εκτέλεση των καθηκόντων τους.

3. Η αμερόληπτη εκτέλεση των καθηκόντων επηρεάζεται ιδίως όταν προκύπτει: (α) όφελος, οικονομικό ή μη, για τους ίδιους, τους συζύγους ή όσους έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, τους συγγενείς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας, κατ' ευθείαν μεν γραμμή απεριορίτως, εκ πλάγιου δε, έως και δευτέρου βαθμού, καθώς και για πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, με τα οποία έχουν ιδιαίτερο δεσμό ή ιδιάζουσα σχέση, και (β) βλάβη, οικονομική ή μη, για πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, με τα οποία υπάρχει ιδιαίτερη εχθρότητα.

4. Ο Διοικητής, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης που προβλέπεται στο άρθρο 1 του ν. 3213/2003 (Α' 309).

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η

οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, καταρτίζεται Κώδικας Δεοντολογίας που ρυθμίζει τον τρόπο άσκησης των καθηκόντων του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του λοιπού προσωπικού της Α.Π.Α..

Άρθρο 29

Διαδικαστικές υποχρεώσεις για την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων

1. Ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, εντός ενός (1) μηνός από την ανάληψη των καθηκόντων τους, υποβάλλουν δήλωση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος στη συνέχεια με τη σειρά του τη διαβιβάζει στην Προεδρία της Κυβέρνησης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 72 του ν. 4622/2019

(Α' 133). Οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές υποβάλλουν, εντός ενός (1) μηνός από την ανάληψη των καθηκόντων τους, την αντίστοιχη δήλωση στον Διοικητή της Αρχής.

2. Τα πρόσωπα της παρ. 1 οφείλουν να δηλώνουν στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή στον Διοικητή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 72 του ν. 4622/2019: (α) κάθε μεταγενεστέρως ανακλύπτουσα σύγκρουση συμφερόντων, υπό την έννοια των παρ. 2 και 3 του άρθρου 28, ευθύς ως λάβουν γνώση αυτής, (β) εάν βρίσκονται σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων ή όχι, οποτεδήποτε τους ζητηθεί.

3. Σε περίπτωση ύπαρξης σύγκρουσης συμφερόντων των προσώπων της παρ. 1, οι αρμοδιότητες ως προς τις οποίες υφίσταται η σύγκρουση ασκούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ή τις προβλέψεις του Οργανισμού ή των Εσωτερικών Κανονισμών της Α.Π.Α. περί αναπλήρωσης, κατά περίπτωση.

Άρθρο 30

Καταγγελία ενώπιον της Α.Π.Α.

1. Με την επιφύλαξη διατάξεων δυνάμει των οποίων απονέμεται στην Α.Π.Α. αρμοδιότητα εξέτασης καταγγελιών επί ειδικών ζητημάτων, όποιος έχει έννομο συμφέρον, όπως επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των αερομεταφορών και διαχείρισης αεροδρομίων και επιβάτες/καταναλωτές, δικαιούται να υποβάλει ενώπιον της Α.Π.Α. καταγγελία κατά επιχειρήσεων που τελούν υπό την εποπτεία της για παράβαση των υποχρεώσεών τους, όπως αυτές καθορίζονται στην κείμενη νομοθεσία περί πολιτικής αεροπορίας ή τις εκάστοτε σχετικές κατ' εξουσιοδότηση εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις ή την άδεια που τους έχει χορηγηθεί.

2. Η κατά περίπτωση βάση του αντικειμένου της καταγγελίας αρμόδια οργανική μονάδα της Α.Π.Α. μπορεί να δίδει διαφορετικούς βαθμούς προτεραιότητας στις καταγγελίες που λαμβάνει. Με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της Α.Π.Α. καθορίζονται τα κριτήρια της κατά προτεραιότητα εξέτασης των υποθέσεων και των στρατηγικών στόχων, κατ' εφαρμογή συστήματος μοριοδότησης και καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής αυτού.

3. Η κατά περίπτωση αρμόδια οργανική μονάδα της Α.Π.Α. αξιολογεί αν τα στοιχεία και οι ισχυρισμοί που τίθενται υπόψη της από τον καταγγέλλοντα συνιστούν ενδείξεις παράβασης του κανονιστικού πλαισίου της πολιτικής αεροπορίας. Αν από την αξιολόγηση αυτή δεν προκύπτουν ενδείξεις παράβασης του εν λόγω πλαισίου, η καταγγελία λογίζεται ως προφανώς αβάσιμη

και τίθεται στο αρχείο με πράξη του Διοικητή, μέσα σε προθεσμία εννέα (9) μηνών από την υποβολή της.

4. Καταγγελίες περί ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Α.Π.Α. τίθενται στο αρχείο με απόφαση του Διοικητή μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών από την υποβολή τους.

5. Επί της καταγγελίας αποφασίζει ο Διοικητής της Α.Π.Α. κατόπιν εισήγησης της κατά περίπτωση αρμόδιας οργανικής μονάδας, εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παρατείνεται για τρεις (3) ακόμη μήνες με αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητή, η οποία εκδίδεται πριν λήξει η αρχική προθεσμία, εφόσον η παράταση είναι αναγκαία για τη συγκέντρωση πληροφοριών που απαιτούνται για τη λήψη της σχετικής απόφασης. Περαιτέρω παράταση της προθεσμίας επιτρέπεται μόνο κατόπιν συναίνεσης του προσώπου που υπέβαλε την καταγγελία.

6. Η απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. προσβάλλεται δικαστικά, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 34.

Άρθρο 31

Διαδικασία επίλυσης διαφορών

1. Με την επιφύλαξη των ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων της Α.Π.Α., όπως προβλέπονται στο άρθρο 7, στο άρθρο 32 περί διαιτησίας, καθώς και σε κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη με την οποία ανατίθεται στην Α.Π.Α. αρμοδιότητα επίλυσης διαφορών για ειδικά ζητήματα, όπως το άρθρο 6 του π.δ. 52/2012 (Α' 102), η Α.Π.Α. επιλύει διαφορές, οι οποίες άπτονται κάθε θέματος σχετικού με τις αρμοδιότητές της και αναφέρονται μεταξύ:

α. επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αεροπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορών, της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αεροδρομίων και υδατοδρομίων,

β. επιχειρήσεων της περ. α' και του Δημοσίου.

2. Για την επίλυση διαφορών που αναφύεται, συστήνεται με απόφαση του Διοικητή πενταμελές όργανο, στο οποίο μετέχει πάντοτε ένας (1) τουλάχιστον νομικός από το Τμήμα Νομικών Υποθέσεων. Ο Διοικητής καταρτίζει, κάθε δύο (2) έτη, κατάλογο δεκαπέντε (15) υπαλλήλων της Α.Π.Α., φροντίζοντας να υπάρχει εκπροσώπηση όλων των ειδικοτήτων που υπηρετούν, μεταξύ των οποίων κληρώνονται τα τέσσερα (4) μέλη του οργάνου για την επίλυση της εκάστοτε διαφοράς. Η επιλογή του νομικού από το Τμήμα Νομικών Υποθέσεων γίνεται απευθείας από τον Διοικητή, κατόπιν εισήγησης του προϊσταμένου του Τμήματος. Οι λεπτομέρειες της διαδικασίας καθορίζονται από τον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Α.Π.Α..

3. Το πενταμελές όργανο επιλαμβάνεται της διαφοράς κατόπιν εγγράφου αιτήματος ενός εκ των μερών και, με την επιφύλαξη της παρ. 4, εκδίδει, το ταχύτερο δυνατόν και, πάντως, εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, δεσμευτική για τα μέρη απόφαση για την επίλυση της.

4. Το πενταμελές όργανο μπορεί να αρνείται την επίλυση διαφοράς, αν υπάρχουν άλλοι μηχανισμοί, οι οποίοι, κατά την κρίση της Α.Π.Α., μπορεί να συμβάλουν καλύτερα στην έγκαιρη επίλυση της. Στην περίπτωση αυτή, η Α.Π.Α. ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη για την απόφασή της αυτή, εκθέτοντας συγχρόνως και τους λόγους που οδήγησαν στη λήψη της. Αν η διαφορά δεν έχει επιλυθεί μετά από την παρέλευση τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή του αιτήματος στην Α.Π.Α. και το αιτούν μέρος, κατά το διάστημα αυτό, δεν έχει προσφύγει σχετικώς σε δικαστήριο, η Α.Π.Α. επιλαμβάνεται της διαφοράς κατόπιν αιτήματος ενός εκ των μερών και εκδίδει δεσμευτική απόφαση εντός προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών.

5. Τα μέρη που εμπλέκονται άμεσα στη διαφορά, οφείλουν να συνεργάζονται με το πενταμελές όργανο προς τον σκοπό της ταχείας και αποτελεσματικής επίλυσής της.

6. Η σχετική απόφαση του πενταμελούς οργάνου, συνοδευόμενη από έκθεση των λόγων επί των οποίων βασίζεται, κοινοποιείται στους ενδιαφερομένους από την Α.Π.Α. και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, τηρουμένου του επιχειρηματικού απορρήτου.

7. Η διαδικασία που αναφέρεται στο παρόν δεν στερεί από το ενδιαφερόμενο μέρος τη δυνατότητα να προβεί σε καταγγελία ενώπιον της Α.Π.Α., ή και να προσφύγει ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων.

8. Οι διατάξεις του παρόντος ισχύουν με την επιφύλαξη κάθε είδους μηχανισμού επίλυσης διαφορών που προβλέπουν η σύμβαση παραχώρησης του Αερολιμένα Αθηνών, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 2338/1995 (Α' 202), οι συμβάσεις παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, οι οποίες κυρώθηκαν με τα άρθρα 215 και 216 του ν. 4389/2016 (Α' 94) και η σύμβαση παραχώρησης για τη Μελέτη Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και τη Μελέτη - Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4612/2019 (Α' 77). Στην περίπτωση που προηγούμενου εδαφίου, τα μέρη μπορούν να αξιοποιήσουν τη διαδικασία επίλυσης διαφορών του παρόντος, αν από κοινού συναινέσουν στην υποβολή της διαφοράς τους στην Α.Π.Α..

Άρθρο 32

Διαίτησία

1. Συστήνεται στην Α.Π.Α. θεσμός μόνιμης διαιτησίας για την επίλυση των διαφορών που άπτονται θεμάτων σχετικών με τις αρμοδιότητές της και αναφέρονται μεταξύ:

α. επιχειρήσεων, ή

β. επιχειρήσεων και του Δημοσίου, ή

γ. επιχειρήσεων και χρηστών ή επιβατών.

2. Η Α.Π.Α., εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας της, συντάσσει κατάλογο διαιτητών και επιδιαιτητών, ο οποίος αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της Α.Π.Α.. Ο κατάλογος αυτός ανανεώνεται κάθε έτος εντός του μηνός Δεκεμβρίου με την ίδια δημοσιότητα. Οι διαιτητές και οι επιδιαιτητές επιλέγονται με κριτήριο την επιστημονική κατάρτιση και την εξειδικευμένη εμπειρία τους σε θέματα εφαρμογής της νομοθεσίας περί αερομεταφορών, αεροναυτιλίας και αεροδρομίων.

3. Για να υπαχθούν οι διαφορές της παρ. 1 στη διαιτησία της Α.Π.Α., απαιτείται είτε προηγούμενη έγγραφη συμφωνία των ενδιαφερομένων είτε αίτηση υπαγωγής του ενός μέρους και ρητή έγγραφη αποδοχή από το άλλο.

4. Σε περίπτωση έγγραφης συμφωνίας, στο έγγραφο προσδιορίζεται η διαφορά ή οι διαφορές που τα μέρη επιθυμούν να υπαγάγουν στη διαιτησία. Στο έγγραφο αυτό οι συμβαλλόμενοι μπορούν να καθορίζουν ορισμένες συμβάσεις ή έννομες σχέσεις και να συμφωνούν ότι όσες διαφορές προκύπτουν κατά την εφαρμογή τους, υπάγονται στη διαιτησία αυτή, καθώς και να συνομολογούν ειδικότερες συμφωνίες τους για θέματα διαδικασίας, εφόσον δεν είναι αντίθετες με τις διατάξεις του παρόντος.

5. Η διαδικασία διαιτησίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζονται από τον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 27.

6. Οι διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για τη διαιτησία εφαρμόζονται συμπληρωματικά σε κάθε περίπτωση που δεν ρυθμίζεται ειδικά ή διαφορετικά από το παρόν ή τον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς Λειτουργίας της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 27.

Άρθρο 33

Διοικητικές κυρώσεις

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του Αεροπορικού Κώδικα και ιδίως του άρθρου 153 αυτού, καθώς και των κατ' εξουσιοδότηση εκδοθέντων και εφαρμοστικών νομοθετημάτων που αφορούν στην επιβολή κυρώσεων και των αντίστοιχων προβλέψεων περί επιβολής κυρώσεων των Συμβάσεων Παραχώρησης, αν, ύστερα από σχετική έρευνα, διαπιστωθεί από την κατά περίπτωση αρμόδια οργανική μονάδα της Α.Π.Α. παράβαση της σχετικής με την πολιτική αεροπορία εθνικής ή ενωσιακής νομοθεσίας, ο Διοικητής με απόφασή του, διαζευκτικά ή σωρευτικά, μπορεί να:

α) απευθύνει συστάσεις σε περίπτωση παράβασης του νομο-

θητικού ή κανονιστικού πλαισίου,

β) υποχρεώνει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή τις ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν την παράβαση και να παραλείπουν αυτή στο μέλλον,

γ) επιβάλλει μέτρα συμπεριφοράς, τα οποία πρέπει να είναι αναγκαία και πρόσφορα για την παύση της παράβασης, ανάλογα με το είδος και τη βαρύτητα αυτής,

δ) επιβάλλει πρόστιμο σε ιδιώτες, επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που υπέπεσαν στην παράβαση, προειδοποιεί για την επιβολή προστίμου σε περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης ή μη συμμόρφωσης σε Άμεσο Κίνδυνο Ασφάλειας (ΑΚΑ),

ε) επιβάλλει πρόστιμο όταν με απόφασή του βεβαιώνεται η συνέχιση ή επανάληψη της παράβασης,

στ) επιβάλλει την αναστολή ή ανάκληση της αδείας ή πιστοποιητικού που έχει εκδώσει.

2. α) Το πρόστιμο που επιβάλλεται ή επιβάλλεται κατά την παρ. 1 μπορεί να φτάνει μέχρι ποσοστού τέσσερα τοις εκατό (4%) του συνολικού κύκλου εργασιών της χρήσης κατά την οποία έπαυσε η παράβαση ή, αν αυτή συνεχίζεται μέχρι την έκδοση της απόφασης, της προηγούμενης της έκδοσης της απόφασης χρήσης σε περίπτωση που παραβάτης είναι επιχείρηση ή μέχρι του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ σε περίπτωση που παραβάτης είναι ιδιώτης. Σε περίπτωση ομίλου εταιρειών, για τον υπολογισμό του προστίμου, λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός κύκλος εργασιών του ομίλου. Για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου λαμβάνονται υπόψη η σοβαρότητα, η διάρκεια, η γεωγραφική έκταση της παράβασης, η διάρκεια και το είδος της συμμετοχής στην παράβαση της συγκεκριμένης επιχείρησης, καθώς και το οικονομικό όφελος που αποκόμισε. Ο υπολογισμός του κύκλου εργασιών γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του ν. 3959/2011 (Α' 93), το οποίο εφαρμόζεται αναλογικά στην Α.Π.Α..

Εφόσον είναι δυνατόν να υπολογιστεί το ύψος του οικονομικού οφέλους της επιχείρησης από την παράβαση, το ύψος του επιβαλλόμενου προστίμου δεν μπορεί να είναι μικρότερο από αυτό, ακόμα και αν υπερβαίνει το ποσοστό που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο.

β) Το πρόστιμο που προβλέπεται στις περ. δ' και ε' της παρ. 1, ανέρχεται μέχρι του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για κάθε ημέρα καθυστέρησης συμμόρφωσης προς την απόφαση και από την ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση.

γ) Υπεύθυνοι για την τήρηση των διατάξεων του κανονιστικού πλαισίου για την πολιτική αεροπορία είναι επί ατομικών επιχειρήσεων οι επιχειρηματίες, επί αστικών και εμπορικών εταιρειών και κοινοπραξιών οι διαχειριστές τους και όλοι οι ομόρρουτοι εταίροι, ειδικώς δε επί ανωνύμων εταιρειών τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και τα αρμόδια για την υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων πρόσωπα. Ορισμός άλλου υπευθύνου για την παράβαση των σχετικών κανόνων απαγορεύεται. Επί αποφάσεων συλλογικών οργάνων της επιχείρησης που ελήφθησαν κατά πλειοψηφία ευθύνονται μόνον οι υπερψηφίσαντες. Τα παραπάνω φυσικά πρόσωπα ευθύνονται με την προσωπική τους περιουσία εις ολόκληρον με το οικείο νομικό πρόσωπο, για την καταβολή του ποσού.

3. Η Α.Π.Α. μπορεί, με απόφαση του Διοικητή της, να επιβάλει σε ιδιώτες, επιχειρήσεις, ή ενώσεις επιχειρήσεων, πρόστιμο, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης τους με προγενέστερη απόφασή της. Το πρόστιμο που επιβάλλεται κατά το προηγούμενο εδάφιο, μπορεί να ανέρχεται μέχρι ποσοστού τέσσερα τοις εκατό (4%) του συνολικού κύκλου εργασιών της επιχείρησης της τρέχουσας ή της προηγούμενης της παράβασης χρήσης ή μέχρι του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, κατά τα προβλεπόμενα στην περ. α' της παρ. 2. Σε περίπτωση ομίλου εταιρειών, για τον υπολογισμό του προστίμου του προηγούμενου εδαφίου, λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός κύκλος εργασιών του ομίλου κατά τα οριζόμενα στην περ. α' της παρ. 2.

4. Κατόπιν της άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 34 ή της έκδοσης απόφασης κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του ιδίου άρθρου, τα πρόστιμα που προβλέπονται στο παρόν άρθρο και σε κάθε άλλη διάταξη του παρόντος βεβαιώνονται ως δημόσια έσοδα και ει-

σπράττονται κατά τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων από την αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.), η οποία οφείλει να ενημερώσει άμεσα την Α.Π.Α. περί της είσπραξης ή μη του κάθε προστίμου. Τα έσοδα από τα παραπάνω πρόστιμα αποτελούν δημόσια έσοδα και καταβάλλονται υπέρ του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 34

Αίτηση αναθεώρησης - Δικαστικός έλεγχος αποφάσεων Α.Π.Α.

1. Κατά των ατομικών εκτελεστών αποφάσεων της Α.Π.Α. χωρεί αίτηση αναθεώρησης ενώπιον του Διοικητή της Α.Π.Α. εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευση ή την κοινοποίηση της απόφασης. Η προηγούμενη άσκηση της αίτησης αναθεώρησης έχει χαρακτήρα ενδικοφανούς προσφυγής και είναι αναγκαία προϋπόθεση για το παραδεκτό του ένδικου βοηθήματος της παρ. 2.

2. Η απόφαση που εκδίδεται επί της αίτησης αναθεώρησης, η οποία ασκήθηκε κατά την παρ. 1, προσβάλλεται ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών με το ένδικο βοήθημα της αίτησης ακύρωσης, αν η απόφαση αφορά στη χορήγηση ή την άρνηση χορήγησης, την τροποποίηση ή την ανάκληση ή αναστολή πτυχίων ή αδειών ή πιστοποιητικών, και της προσφυγής σε κάθε άλλη περίπτωση. Κατά της απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών επί αίτησης ακύρωσης χωρεί έφεση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Κατά της απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών επί προσφυγής χωρεί αίτηση ανάρρησης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Εάν η απόφαση έχει κανονιστικό χαρακτήρα, αυτή προσβάλλεται με αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Άρθρο 35

Δικαστική εκπροσώπηση της Αρχής

1. Η Α.Π.Α. εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Διοικητή της και παρίσταται αυτοτελώς σε κάθε είδους δίκες που έχουν ως αντικείμενο πράξεις ή παραλείψεις της ή τις έννομες σχέσεις που την αφορούν. Οι επιδόσεις των δικηγόρων στις δίκες αυτές γίνονται προς τον Διοικητή.

2. Η εν γένει νομική και δικαστική υποστήριξη της Α.Π.Α., η έκδοση γνωμοδοτήσεων σε ερωτήματα του Διοικητή της Α.Π.Α., σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του Ν.Σ.Κ., η νομική υποστήριξη της Α.Π.Α., κατά την κατάρτιση των συμβάσεων και η νομοτεχνική υποστήριξη κατά την κατάρτιση των σχεδίων νόμων και των κανονιστικών πράξεων που αφορούν στην Α.Π.Α., ανήκουν στην αρμοδιότητα του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Ν.Σ.Κ. στην Α.Π.Α.. Στο ανωτέρω Γραφείο, που αποτελεί υπηρεσιακή μονάδα του Ν.Σ.Κ., υπηρετούν ένας (1) Νομικός Σύμβουλος του Κράτους, ένας (1) Πάρεδρος και ένας (1) Δικαστικός Πληρεξούσιος του Ν.Σ.Κ..

3. Η γραμματεία του Γραφείου του Νομικού Συμβούλου του Ν.Σ.Κ. στελεχώνεται από υπαλλήλους της Α.Π.Α., με απόφαση απόσπασης του Διοικητή της, η οποία καθορίζει τη χρονική διάρκεια, καθώς και την παράταση, διακοπή ή ανάκλησή της.

4. Η παρ. 3 του άρθρου 25Α του ν. 4427/2016 (Α' 188) παραμένει σε ισχύ.

Άρθρο 36

Προϋπολογισμός, απολογισμός και οικονομική διαχείριση

1. Η Α.Π.Α. έχει δικό της προϋπολογισμό, κατά την κατάρτιση και εκτέλεση του οποίου διαθέτει πλήρη αυτονομία. Για την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού της Α.Π.Α., καθώς και για όλα τα θέματα δημοσιονομικής διαχείρισης και δημοσίου λογιστικού, ισχύουν οι διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α' 143), με την επιφύλαξη των ειδικότερα οριζόμενων στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Ο ετήσιος προϋπολογισμός και απολογισμός της Α.Π.Α. εγκρίνεται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο. Ομοίως, το Εκτελεστικό

Συμβούλιο εγκρίνει τη σχετική ετήσια έκθεση πεπραγμένων, κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας οργανικής μονάδας της Α.Π.Α., την οποία υποβάλλει στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος τη διαβιβάζει με τη σειρά του στον Πρόεδρο της Βουλής.

3. Τα πάσης φύσεως κόστη, έξοδα και δαπάνες της Α.Π.Α. καλύπτονται από τους πόρους που προβλέπονται στις περ. α', β', γ', δ' και ε' του άρθρου 5, σύμφωνα και με τα ειδικότερα προβλεπόμενα στον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α..

4. Τα έσοδα και οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Α.Π.Α. εγγράφονται στον ετήσιο προϋπολογισμό της, που καταρτίζεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στον ν. 4270/2014.

5. Τα θέματα οικονομικής διαχείρισης της Α.Π.Α. ρυθμίζονται με τον Κανονισμό Λειτουργίας της Αρχής, που καταρτίζεται και εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 27.

6. Ο Διοικητής της Α.Π.Α.:

α. ορίζεται διατάκτης των δαπανών σε βάρος των πιστώσεων του προϋπολογισμού της Α.Π.Α., χωρίς οποιαδήποτε άλλη έγκριση, σύμφωνη γνώμη ή διαδικαστική ενέργεια από τον εποπτευόμενο Υπουργό ή άλλον δημόσιο φορέα ή υπηρεσία, ενώ δύναται να εξουσιοδοτεί, για ορισμένου ύψους ή είδους δαπάνες, τους προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων της Α.Π.Α. με απόφασή του που προσδιορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις της εξουσιοδότησης υπογραφής, τηρουμένων των όσων προβλέπονται στο άρθρο 65 του ν. 4270/2014 ως προς τα ασυμβίβαστα του διατάκτη,

β. διαχειρίζεται και παρακολουθεί τους λογαριασμούς που αφορούν στην Α.Π.Α. και έχει δια της υπογραφής του την τελική έγκριση για την εκταμίευση ποσών από τους ειδικούς λογαριασμούς ή οποιονδήποτε τραπεζικό λογαριασμό που αφορά στην Α.Π.Α., ενώ δύναται με απόφασή του να μεταβιβάζει μέρος της αρμοδιότητας αυτής σε άλλα όργανα της Α.Π.Α., μέχρι ενός ποσού, με απόφασή του που προσδιορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις της μεταβίβασης αρμοδιότητας ή της εξουσιοδότησης υπογραφής,

γ. μεταφέρει οικονομικούς και λειτουργικούς πόρους, καθώς και υλικότεχνικό εξοπλισμό μεταξύ των οργανικών μονάδων της Α.Π.Α.,

δ. δύναται να ανοίγει και να τηρεί τραπεζικούς λογαριασμούς σε εμπορική τράπεζα.

7. Η εκκαθάριση των δαπανών της Α.Π.Α. ενεργείται από το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, η δε πληρωμή τους από την Τράπεζα της Ελλάδος ή άλλο πιστωτικό ίδρυμα.

8. Τις πάσης φύσεως δωρεές κινητών πραγμάτων υπέρ της Α.Π.Α. μέχρι του ποσού των σαράντα χιλιάδων (40.000,00) ευρώ, αποδέχεται ή αποποιείται ο Διοικητής. Περίληψη της πράξης αποδοχής ή αποποίησης, που περιλαμβάνει κατά το δυνατόν λεπτομερή και ακριβή περιγραφή των κινητών περιουσιακών στοιχείων, δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η μεταβίβαση των κινητών περιουσιακών στοιχείων επέρχεται αυτοδικαίως με τη δημοσίευση της πράξης αποδοχής του Διοικητή. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του ν. 4182/2013 (Α' 185) περί κοινωφελών περιουσιών και σχολαζουσών κληρονομιών.

9. Ο ετήσιος απολογισμός της Α.Π.Α. και η ετήσια έκθεση περιλαμβάνουν ειδική μνεία στα θέματα που αφορούν στη διαχείριση των ποσών από τα τέλη διαδρομής και θερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) και ιδίως στον τρόπο αξιοποίησής τους και την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ του καθορισμένου κόστους που περιέχει το σχέδιο επιδόσεων και του πραγματικού κόστους στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους χρήστες του εναέριου χώρου, σύμφωνα ιδίως με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/317.

10. Ο εγκεκριμένος προϋπολογισμός, απολογισμός και η ετήσια έκθεση αναρτώνται στον διαδικτυακό τόπο της Α.Π.Α..

11. Η Α.Π.Α. δύναται να πραγματοποιεί δαπάνες που εντάσσονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, σύμφωνα με το Υποκεφάλαιο 3 του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Δ' του ν. 4270/2014 (Α' 143). Επίσης, δύναται να συμμετέχει σε συγχρηματοδοτούμενα ή χρηματοδοτούμενα προγράμματα από την Ευ-

ρωπαϊκή Ένωση ή άλλους διεθνείς οργανισμούς.

12. Ακίνητα του Δημοσίου μπορεί να παραχωρούνται κατά χρήση στην Α.Π.Α. από την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ Α.Ε.) του ν. 2636/1998 (Α' 198), ή άλλους φορείς του Δημοσίου ή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για την αντιμετώπιση των στεγαστικών αναγκών των υπηρεσιών της.

13. Για τον Διοικητή, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου και το προσωπικό της Α.Π.Α. αναγνωρίζονται έξοδα κίνησης με κάθε μεταφορικό μέσο, ημερήσια αποζημίωση και έξοδα διανυκτέρευσης της περ. β' της κατηγορίας Ι της παρ. 1 του άρθρου 5 του Κεφαλαίου Α' της υποπαρ. Δ9 της παρ. Δ' του Μέρους Β' του άρθρου 2 του ν. 4336/2015 (Α' 94).

14. Αν από την οικονομική διαχείριση της Α.Π.Α. στο τέλος κάθε οικονομικού έτους προκύπτει θετικό αποτέλεσμα χρήσης, ποσοστό του οικονομικού αυτού αποτελέσματος διατίθεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ως έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, ως αναδρομική επιστροφή πόρων της περ. δ' του άρθρου 5.

Άρθρο 37 Στελέχωση Α.Π.Α.

1. Στην Α.Π.Α. συστήνονται εκατόν εβδομήντα δύο (172) θέσεις, οι οποίες κατανέμονται ως εξής:

α. Εκατόν δέκα πέντε (115) θέσεις εκπαιδευτικής κατηγορίας Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ),

β. σαράντα δύο (42) θέσεις εκπαιδευτικής κατηγορίας Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ),

γ. δεκατρείς (13) θέσεις εκπαιδευτικής κατηγορίας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ),

δ. δύο (2) θέσεις δικηγόρων με σχέση έμμισθης εντολής, οι οποίες δεν είναι ασυμβίβαστες με την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη του άρθρου 24.

2. Για τις ανάγκες στελέχωσης της Γραμματείας και των Συμβούλων Διοικητή της υποπαρ. αα) της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 23 συστήνονται πέντε (5) θέσεις συνεργατών εκ των οποίων μία (1) τουλάχιστον θέση πληρούται από υπάλληλο με την ιδιότητα του νομικού συμβούλου. Επίσης, δύναται να συνάπτονται συμβάσεις ορισμένου χρόνου μέσω διαδικασιών και χρηματοδότησης του προγράμματος συμβουλευτικών υπηρεσιών του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Ι.Σ.Α.Ο.), προκειμένου οι τελευταίοι να παρέχουν υπηρεσίες συμβούλου σε τεχνικά, νομικά, αεροπορικά και άλλα θέματα.

3. Με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 51, η Α.Π.Α. στελεχώνεται από μόνιμους δημόσιους υπαλλήλους και υπαλλήλους με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, οι οποίοι διέπονται από τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, καθώς και των διατάξεων περί προσωπικού ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και καταλαμβάνουν αντίστοιχες οργανικές θέσεις. Η πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων γίνεται με διορισμό μέσω Α.Σ.Ε.Π., σύμφωνα με το άρθρο 19 του ν. 2190/1994 (Α' 28), το οποίο εφαρμόζεται ειδικά εν προκειμένω για όλες τις κατηγορίες και κλάδους προσωπικού, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων.

4. Με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. δύναται να ανακατανέμονται οι θέσεις ανά εκπαιδευτική κατηγορία προς κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών της Αρχής. Εκ των θέσεων εκπαιδευτικής κατηγορίας ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ, της παρ. 1 ενεκνόντα οκτώ (98) κατ' ελάχιστον θέσεις καταλαμβάνονται υποχρεωτικά από επιθεωρητές.

5. Τα απαιτούμενα προσόντα για την κάλυψη των ανωτέρω θέσεων είναι τα οριζόμενα στο π.δ. 50/2001 (Α' 39), καθώς και στο άρθρο 26 του παρόντος, εκτός αν άλλως ορίζεται στον Οργανισμό ή τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Αρχής.

6. Οι θέσεις των επιθεωρητών κατανέμονται αποκλειστικά στη Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και τη Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας.

7. Για ειδικούς ή εξαιρετικούς λόγους κάλυψης άμεσων και επιτακτικών αναγκών στελέχωσης επιτρέπεται η απόσπαση των υπαλλήλων και των δικηγόρων με πάγια έμμοιθη εντολή μεταξύ της Α.Π.Α. και της Υ.Π.Α., με απόφαση του αρμοδίου οργάνου

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση των Διοικητών της Α.Π.Α. και της Υ.Π.Α.. Οι τακτικές αποδοχές του ανωτέρω προσωπικού βαρύνουν, σύμφωνα με το άρθρο 23 του ν. 4354/2015 (Α' 176), την υπηρεσία υποδοχής. Πρόσθετες αμοιβές, όπως αμοιβές για υπερωριακή ή άλλου είδους απασχόληση, καταβάλλονται από τον φορέα στον οποίο παρέχουν υπηρεσία οι υπάλληλοι.

8. Το προσωπικό της Α.Π.Α. δύναται να αποσπάται στις Μόνιμες Ελληνικές Αντιπροσωπείες στην Ε.Ε. και στον ICAO, καθώς και στους Οργανισμούς EUROCONTROL και EASA.

9. α. Ο Διοικητής της Α.Π.Α. μπορεί, όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, να συγκροτεί με απόφασή του επιτροπές και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα θεμάτων πολιτικής αεροπορίας ή λειτουργίας της Α.Π.Α.. Στις επιτροπές και ομάδες εργασίας μπορεί να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν αποτελούν μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου ή εν γένει προσωπικό της Α.Π.Α.. Η παραπάνω απόφαση λαμβάνεται με πρωτοβουλία της Α.Π.Α. ή ύστερα από αίτημα του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β. Εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α. συγκροτείται, κατά τα ανωτέρω προβλεπόμενα, ομάδα εργασίας με αντικείμενο την απλοποίηση και ψηφιοποίηση των διαδικασιών που ακολουθούνται στο πλαίσιο λειτουργίας των οργανικών μονάδων της Α.Π.Α..

10. Η Α.Π.Α. μπορεί να συμβουλευείται ειδικούς και εμπειρογνώμονες για ιδιαίτερα θέματα ρύθμισης, εποπτείας και πιστοποίησης, όπως ενδεικτικά νέων τεχνολογιών και προϊόντων, εφόσον το κρίνει αναγκαίο.

11. Στις θέσεις Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης της Α.Π.Α. δύνανται να τοποθετούνται πρόσωπα που προέρχονται είτε από το προσωπικό της Α.Π.Α. είτε από τον δημόσιο τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στο άρθρο 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143). Σε περίπτωση μη κάλυψης των ανωτέρω θέσεων από το ευρύτερο δημόσιο, τις θέσεις αυτές δύνανται να καλύπτουν πρόσωπα προερχόμενα από τον ιδιωτικό τομέα. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου υπ' αρ. 33/2006 (Α' 280), ενώ οι συναπτόμενες με τα εν λόγω πρόσωπα συμβάσεις είναι ορισμένου χρόνου και δεν δύνανται να υπερβαίνουν τα τρία (3) έτη.

12. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, στις θέσεις Χειριστών, Ηλεκτρονικών, Μηχανικών αεροσκαφών ή Ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της Α.Π.Α. τοποθετείται προσωπικό κλάδων ΠΕ ή/και ΤΕ, ή/και ΔΕ, εφόσον κατέχουν ειδική πιστοποίηση ή άδεια χειριστών Α/Φ ή μηχανικών Α/Φ ή άδεια ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και διαθέτουν αντίστοιχη προϋπηρεσία ή εμπειρία τουλάχιστον κατά τα δέκα (10) τελευταία έτη στο σχετικό αντικείμενο.

Άρθρο 38

Ευθύνη Διοικητή, μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου και προσωπικού

Ο Διοικητής, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, οι επιθεωρητές, και οι υπόλοιποι υπάλληλοι, εν ενεργεία και διατελέσαντες, που ασκούν καθήκοντα εποπτείας και επιθεώρησης, δεν εξετάζονται, δεν δίδονται και δεν ενάγονται για αιτιολογημένη γνώμη ή εισήγηση ή πρόταση που διατύπωσαν, ή για πράξεις ή παραλείψεις που ενήργησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, που απορρέουν από τον παρόντα. Εξαιρούνται των ανωτέρω η περίπτωση δόλου, η παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και στοιχείων που περιήλθαν σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και η παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας, που ορίζεται από το άρθρο 28. Το πρώτο εδάφιο ισχύει για τους ανωτέρω και όταν ασκούν καθήκοντα ως μέλη συμβουλίων, επιτροπών και ομάδων εργασίας που συστήνονται και λειτουργούν στην Α.Π.Α.. Το πρώτο, δεύτερο και τρίτο εδάφιο δεν εφαρμόζονται αν οι ανωτέρω έπραξαν με δόλο ή με σκοπό να προπορεύσουν στον εαυτό τους ή σε άλλον παράνομο περιουσιακό όφελος ή να βλάψουν το Δημόσιο ή άλλον κατά τα ορι-

ζόμενα στις εκάστοτε ισχύουσες ποινικές διατάξεις ή σε περίπτωση παραβίασης του απορρήτου των πληροφοριών και στοιχείων που περιήλθαν σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Ως προς την αστική ευθύνη των ως άνω υπαλλήλων εφαρμόζεται το άρθρο 38 του Υπαλληλικού Κώδικα.

Άρθρο 39

Πειθαρχικά και Υπηρεσιακά Συμβούλια του προσωπικού

1. Με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου, κατόπιν πρότασης του Διοικητή της Α.Π.Α., συγκροτείται πενταμελές Υπηρεσιακό Συμβούλιο του προσωπικού των οργανικών μονάδων της Α.Π.Α., στη σύνθεση του οποίου μετέχουν με διετή θητεία: α) ένα (1) μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου που εκλέγεται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο και ορίζεται Πρόεδρος, με τον αναπληρωτή του, β) ο αρχαιότερος Διευθυντής εκ των προϊστάμενων Διευθύνσεων της Α.Π.Α., με τον αναπληρωτή του, γ) ο προϊστάμενος του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού που ορίζεται ως εισηγητής, με τον αναπληρωτή του από το ίδιο Τμήμα, δ) δύο (2) αιρετοί εκπρόσωποι του προσωπικού των οργανικών μονάδων της Α.Π.Α. με τους αναπληρωτές τους, κατά τη σειρά εκλογής τους. Μέχρι τη διενέργεια εκλογών ανάδειξης αιρετών εκπροσώπων, το Υπηρεσιακό Συμβούλιο λειτουργεί νόμιμα με τα τρία (3) τακτικά μέλη. Το Υπηρεσιακό Συμβούλιο λειτουργεί και ως Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του προσωπικού της Αρχής, με αρμοδιότητα την άσκηση της πειθαρχικής εξουσίας σε πρώτο βαθμό στους υπαλλήλους της Αρχής, πλην των ανώτατων υπαλλήλων της Αρχής, για τους οποίους το αρμόδιο πειθαρχικό όργανο σε πρώτο και τελευταίο βαθμό είναι το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 146Α του ν. 3528/2007 (Α' 26) κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του παρόντος. Για την αρμοδιότητα του Πειθαρχικού Συμβουλίου της Αρχής εφαρμόζεται αναλόγως το άρθρο 120 του Υπαλληλικού Κώδικα.

2. Αρμόδιο πειθαρχικό όργανο για να κρίνει σε δεύτερο βαθμό το λοιπό προσωπικό της Αρχής που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Πειθαρχικού Συμβουλίου αυτής, είναι το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 146Α του Υπαλληλικού Κώδικα. Σε περίπτωση που κρίνονται υπάλληλοι της Αρχής, στο ως άνω Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει αντί του μέλους που προβλέπεται στην παρ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 146 Α, ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής που είναι αρμόδια για τα θέματα του προσωπικού αυτής, ο οποίος ορίζεται, με αναπληρωτή του άλλον Προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής ή Διεύθυνσης αυτής, με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου, πριν από την έναρξη λειτουργίας του Συμβουλίου.

3. Για τους υπαλλήλους της Α.Π.Α., την πειθαρχική δίωξη ασκεί ο Διοικητής.

Άρθρο 40

Ειδικό Πειθαρχικό Συμβούλιο

1. Ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου που παραβαίνουν εκ δόλου τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα, τις αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του και λοιπές, γενικές και ειδικές κείμενες διατάξεις, υπέχουν, ανεξάρτητα από την ποινική, και πειθαρχική ευθύνη.

2. α) Συστήνεται στην Α.Π.Α. Ειδικό Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για την άσκηση πειθαρχικής εξουσίας σύμφωνα με την παρ. 1 στα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου και στον Διοικητή της. Το εν λόγω Συμβούλιο αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό. Αποτελείται από έναν (1) Σύμβουλο Επικρατείας, έναν (1) Αρεοπαγίτη και έναν (1) Νομικό Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Καθήκοντα Προέδρου ασκεί ο αρχαιότερος των δικαστικών λειτουργών. Γραμματέας του Συμβουλίου ορίζεται, με απόφαση του Διοικητή, υπάλληλος της Αρχής. Ο Πρόεδρος, τα μέλη και ο γραμματέας του Συμβουλίου ορίζονται με ισάριθμους αναπληρωτές.

β) Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου, καθώς και οι αναπληρωτές τους, ορίζονται με Πράξη

Υπουργικού Συμβουλίου, η οποία εκδίδεται μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Η θητεία του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου ορίζεται όσο η θητεία του εκάστοτε Διοικητή.

3. Για τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου και τον Διοικητή, την πειθαρχική δίωξη ασκεί ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 41

Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Α.Π.Α. και της Επιτροπής Ανταγωνισμού

1. Η Α.Π.Α. συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την αντιμετώπιση παραβάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού, οι οποίες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της τελευταίας, σύμφωνα με τον ν. 3959/2011 (Α' 93). Στο πλαίσιο αυτό, η Α.Π.Α. δύναται να εισηγείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού την κίνηση, κατά προτεραιότητα, σχετικής έρευνας, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν υφίσταται παράβαση του γενικού δικαίου του ανταγωνισμού, εφόσον κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της προκύψουν ενδείξεις ότι τίθεται ζήτημα εφαρμογής των διατάξεων του γενικού δικαίου του ανταγωνισμού.

2. Η Α.Π.Α. και η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχουν καθήκον αμοιβαίας ενημέρωσης για εύρημα που προκύπτει κατά την άσκηση των ελεγκτικών τους εξουσιών και πιθανολογούν ότι είναι κρίσιμο για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της προς ενημέρωση ρυθμιστικής Αρχής, διαβιβάζοντας τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία.

3. Τα ευρήματα που διαβιβάζονται μεταξύ της Α.Π.Α. και της Επιτροπής Ανταγωνισμού χρησιμοποιούνται και από τις δύο ρυθμιστικές Αρχές για τη στοιχειοθέτηση παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιοτήτων κάθε Αρχής.

4. Σε σχέση με τις ανταλλασσόμενες πληροφορίες, η αποδέκτρια Αρχή εξασφαλίζει το ίδιο επίπεδο εμπιστευτικότητας με τη διαβιβάζουσα Αρχή.

5. Οι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται αναλογικά και στην περίπτωση άλλων ρυθμιστικών ή ελεγκτικών αρχών, εφόσον προκύψει η ανάγκη μεταξύ τους συνεργασίας για την άσκηση των εκατέρωθεν αρμοδιοτήτων τους, ιδίως στο πεδίο της προστασίας του καταναλωτή και των δημόσιων συμβάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ Α.Π.Α.

Άρθρο 42

Διαχείριση ποσών που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) - Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 (Α' 188)

1. Το άρθρο 65 του ν. 4427/2016 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 65

Διαχείριση των ποσών που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)

1. Αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση, απόδοση και πίστωση στους λογαριασμούς των δικαιούχων φορέων των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που καταβάλλονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου και αποδίδονται μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

2. α. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, η απόδοση, πίστωση και αξιοποίηση των εισπραττόμενων ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής γίνεται σύμφωνα με τις ανάγκες λειτουργίας, προσωπικού και επενδύσεων της Υ.Π.Α., της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), καθώς και φορέων παροχής υπηρεσιών μετεωρολογίας, αποκλειστικά για

τη χρηματοδότηση του κόστους που συνδέεται με υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του διεθνούς και ενωσιακού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά, και στον βαθμό που σχετίζονται, του Κανονισμού (ΕΚ) 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά ε την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (L 96), και (β) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (L 56).

β. Ειδικότερα, τα ως άνω εισπραττόμενα ποσά διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη των κατηγοριών δαπανών που δηλώθηκαν στη βάση κόστους των αντιστοίχων τελών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο εφαρμοστέο διεθνές και ενωσιακό νομικό πλαίσιο, ιδίως τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 και τα άρθρα 34 και 34α του ν. 2682/1999 (Α' 16) για την Υ.Π.Α. και την κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών που καθορίζει τα σχετικά με την απόδοση των ποσών του παρόντος άρθρου στο προσωπικό της Α.Π.Α. για την Α.Π.Α. αντίστοιχα. Κάθε είδους υπόλοιπα παραμένουν εντός των ειδικών λογαριασμών της Υ.Π.Α. και της Α.Π.Α. αντίστοιχα, που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, και μεταφέρονται την 31η Δεκεμβρίου εκάστου έτους ως νέα υπόλοιπα αυτών στο επόμενο οικονομικό έτος, με την επιφύλαξη των προβλέψεων περί επιστροφής της διαφοράς του καθοριζόμενου κόστους που προβλέπεται στο σχέδιο επιδόσεων και του πραγματικού κόστους στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους χρήστες του εναέριου χώρου, ιδίως σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/317.

γ. Ο Διοικητής της Υ.Π.Α. ή της Α.Π.Α. εντέλλει την άντληση των ποσών από τους ειδικούς λογαριασμούς του παρόντος άρθρου σύμφωνα με την κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών που ρυθμίζει τα σχετικά με την απόδοση και διαχείριση των ποσών του παρόντος άρθρου.

3. Το σύνολο των ποσών που προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής και αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) πιστώνεται, με στόχο τον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και την εποπτεία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και τη μείωση των καθυστερήσεων λόγω της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα, στον Ειδικό Λογαριασμό 234378/8 με τίτλο «Ε.Δ.-Λογαριασμός τελών διαδρομής που αποδίδονται από τον Eurocontrol» (GR 9401000230000000002343788) ή σε οποιοδήποτε λογαριασμό σε αντικατάσταση αυτού μετά την οριστική κατάργησή του, τον οποίο διαχειρίζεται η Υ.Π.Α., ως εξής:

α. Διανέμεται στην Α.Π.Α. ένα (1) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής και τερματικής περιοχής, και σε κάθε περίπτωση ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) επί του συνόλου των ποσών που προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής, για την κάλυψη αναγκών λειτουργίας, προσωπικού και επενδύσεων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται ύστερα από ειδικά αιτιολογημένη εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α. σχετικά με τη βάση κόστους, το ανωτέρω ποσό δύναται να αναπροσαρμόζεται.

β. Διανέμεται στην Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ.) το ποσό που της αντιστοιχεί, όπως αυτό έχει καθορισθεί και εγκριθεί από την Α.Π.Α., μετά από την αφαίρεση του ποσού της συνδρομής της Ε.Μ.Υ. στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL), το οποίο διατηρείται στον λογαριασμό αυτόν.

γ. Διατηρείται το υπόλοιπο ποσό για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας, προσωπικού και επενδύσεων της Υ.Π.Α..

δ. Μεταφέρονται τα απαιτούμενα ποσά στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL), ή άλλα ποσά, όπως ενδεικτικά, ποσά σχετικά με έρευνα και διάσωση, εφόσον αυτά εντάσσονται στις προβλέψεις του σχετικού κανονιστικού πλαισίου.

4. Η Υ.Π.Α. είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση του Ει-

δικού Λογαριασμού 234379/6 με τίτλο «Ελληνικό Δημόσιο - Προϊόν από τη μεταβίβαση μελλοντικών εσόδων του Ελληνικού Δημοσίου από τον EUROCONTROL», (IBAN GR 72010002300 000000002343796) ή του λογαριασμού σε αντικατάσταση αυτού μετά την οριστική κατάργησή του. Από τα ποσά που αντιστοιχούν στην Υ.Π.Α. και διατηρούνται στους ειδικούς λογαριασμούς α) 234378/8 και β) 234379/6 μέχρι εξαντλήσεως των υπολοίπων και οριστικής κατάργησής τους, χρηματοδοτείται από την Υ.Π.Α. το σύνολο των αποζημιώσεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 (Α' 16) του προσωπικού της Υ.Π.Α., καθώς και της Α.Π.Α. έως την έκδοση της απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών που καθορίζει κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση και διαχείριση των ποσών του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 (Α' 188).

5. Συστήνεται ειδικός λογαριασμός ή λογαριασμός σε εμπορική τράπεζα για τις ανάγκες της Α.Π.Α., στον οποίο πιστώνεται το ποσό που αντιστοιχεί στην Α.Π.Α. από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται μηνιαίως από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL), όπως ορίζεται στην περ. α' της παρ. 3. Το εν λόγω ποσό αποδίδεται με μεταφορά ποσοστού τρία τοις εκατό (3%) των καταθέσεων στον λογαριασμό της Υ.Π.Α. υπ' αρ. 234378/8 ή σε οποιοδήποτε λογαριασμό σε αντικατάσταση αυτού μετά την οριστική κατάργησή του, την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος στο λογαριασμό της Α.Π.Α.. Η Α.Π.Α. είναι ο υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση του οικείου ειδικού λογαριασμού και επιστρέφει εντός δύο (2) μηνών από το τέλος κάθε οικονομικής χρήσης στην Υ.Π.Α. ποσά που έχει λάβει ως αχρεωστήτως καταβληθέντα.

6. Συστήνεται ειδικός λογαριασμός για τις ανάγκες της Ε.Μ.Υ., στον οποίο πιστώνεται με εντολή της Υ.Π.Α. το ποσό που αντιστοιχεί στην Ε.Μ.Υ. από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται μηνιαίως από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL), όπως αυτό έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α., κατά την περ. β' της παρ. 3. Η Α.Π.Α. είναι ο αρμόδιος φορέας για τον καθορισμό και την έγκριση των ποσών που αντιστοιχούν στην Ε.Μ.Υ.. Κάθε θέμα σχετικό με το άνοιγμα, τη διαχείριση από την Ε.Μ.Υ., την κατανομή και την απόδοση των ποσών, τη διαδικασία και τις προθεσμίες μεταφορών ποσών από την Υ.Π.Α. στην Ε.Μ.Υ., καθώς και την κίνηση του ειδικού λογαριασμού της Ε.Μ.Υ., ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Υποδομών και Μεταφορών.»

2. Σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 4 του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 (Α' 188), όπως τροποποιείται δυνάμει του παρόντος, από τα ποσά που αντιστοιχούν στην Υ.Π.Α. και διατηρούνται στους ειδικούς λογαριασμούς α) 234378/8 και β) 234379/6 μέχρι εξαντλήσεως των υπολοίπων και οριστικής κατάργησής τους, χρηματοδοτείται από την Υ.Π.Α. το σύνολο των αποζημιώσεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 (Α' 16) του προσωπικού της Υ.Π.Α., καθώς και της Α.Π.Α., έως την έκδοση της απόφασης της περ. β της παρ. 2 του άρθρου 49 του παρόντος, που καθορίζει κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση και διαχείριση των ποσών του άρθρου 65 του ν. 4427/2016.

Άρθρο 43

Δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού - Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2682/1999

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) αντικαθίσταται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Για τον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και τη μείωση των καθυστερήσεων, λόγω της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα, συνιστάται στην Τράπεζα της Ελλάδος ειδικός λογαριασμός για τις ανάγκες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Στον ειδικό αυτό λογαριασμό πιστώνεται μηνιαία το αποδιδόμενο από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL) ποσό.

Από τα ποσά που πιστώνονται στον ειδικό λογαριασμό της

Υ.Π.Α., οκτώ (8) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής χρησιμοποιούνται ως εξής:

α. ένα (1) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την κάλυψη της δαπάνης που απαιτείται για την κάλυψη του πτυχίου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων και β. τα υπόλοιπα επτά (7) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των παρ. 2 και 3.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού καθορίζονται και καταβάλλονται μηνιαία ως κίνητρο βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών, μείωσης των καθυστερήσεων, αύξησης της χωρητικότητας του συστήματος και της εναέριας κίνησης ως εξής:

α. Για τον κλάδο των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας ΠΕ2, καθώς και στους Ι.Δ.Α.Χ. που ανήκουν στον Κλάδο των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και κατέχουν τις αντίστοιχες ειδικότητες των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 44% εκ των ως άνω μηνιαίων αποδόσεων. Αναδρομικά από την 1η.5.2019 και έως την πλήρη εφαρμογή του Κεφαλαίου Β' του ν. 4427/2016 (Α' 13) εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα κατελιγμένων οργανικών θέσεων έτους 2018 προς το σύνολο των οργανικών θέσεων του κλάδου έτους 2018 σε ίσα μερίσματα, προσαυξημένα κατά είκοσι τοις εκατό (20%) για τους ελεγκτές της ειδικότητας Radar, στους ελεγκτές ειδικότητας Αεροδρομίου, Προσέγγισης και Περιοχής, υπό την προϋπόθεση πραγματικής άσκησης της ειδικότητάς τους.

Η πραγματική άσκηση της ειδικότητας αποδεικνύεται μέσω της υλοποίησης των μηνιαίων προγραμμάτων εργασίας στις θέσεις αυτές ή μέσω ελάχιστου αναγκαίου αριθμού εκατόν ογδόντα (180) τουλάχιστον ωρών ετησίως για τη διατήρηση της σχετικής ειδικότητας σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις και προγραμματισμένων κατά πενήντα τοις εκατό (50%) τουλάχιστον στους μήνες Ιούνιο έως και Σεπτέμβριο εκάστου έτους ομοίως ενσωματωμένων στα ως άνω μηνιαία προγράμματα εργασίας, πιστοποιούμενων ως προς την υλοποίηση με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α..

Στους υπαλλήλους του Κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας οι οποίοι είναι αποσπασμένοι στις Μόνιμες Ελληνικές Αντιπροσωπείες στην Ε.Ε. και στον ICAO, καθώς και στο EUROCONTROL και στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), καταβάλλονται τα αντίστοιχα μερίσματα της ειδικότητας που κατείχαν χωρίς άλλη προϋπόθεση.

β. Για τον κλάδο των Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών ΑΤΣΕΠ), καθώς και στους Ι.Δ.Α.Χ. που ανήκουν στον κλάδο των Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας, δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20%) εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται στους υπηρετούντες κατόχους άδειας κατά τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 και τις εθνικές κείμενες διατάξεις, το προκύπτον από το κλάσμα των κατελιγμένων από υπηρετούντες κατόχους άδειας οργανικών θέσεων προς το σύνολο των κατελιγμένων οργανικών θέσεων, σε ίσα μερίσματα.

Στο προσωπικό του κλάδου που δεν πληροί τις προϋποθέσεις της κατοχής άδειας και της πραγματικής άσκησης του έργου και των δικαιωμάτων της, καταβάλλεται μερίσμα έως 75% του αντίστοιχου μερίσματος των κατόχων άδειας, το οποίο καλύπτεται από τα ως άνω αδιάθετα ποσά.

γ. Για τον κλάδο των Πληροφοριών Πτήσεων (AFISO) ΠΕ3-ΤΕ3, καθώς και στους Ι.Δ.Α.Χ. που ανήκουν στον κλάδο των Πληροφοριών Πτήσεων (AFISO), δύναται να καταβληθεί έως 4% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα των κατελιγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων του κλάδου με πραγματική απασχόληση σε θέσεις εργασίας AFIS, κεντρικού συστήματος AFTN αμιγώς Αεροναυτικών Επικοινωνιών και κατόπιν

σύμφωνης γνώμης του Διοικητή της Υ.Π.Α. σε θέσεις NOTAM & Reporting office, εξήντα (60) τουλάχιστον φυλακών ετησίως και προγραμματισμένων κατά 40% για τους μήνες Ιούνιο έως και Σεπτέμβριο αποδεικνυομένων δια της υλοποίησης των σχετικών προγραμμάτων εργασίας πιστοποιούμενων με σχετική απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α..

δ. Για τους λοιπούς κλάδους της Υ.Π.Α. δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 25% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα των κατελιγμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων των κλάδων αυτών. Στην κατηγορία αυτή μεταπίπτει μηνιαία και το προσωπικό των περ. α' και γ' που δεν πληροί μηνιαία τις προϋποθέσεις του κλάδου του για πραγματική άσκηση εργασίας, ως άνω περιγράφεται. Η σχετική δαπάνη καλύπτεται από τα αδιάθετα ποσά των περ. α' και γ', αντιστοίχως, καθώς και το προσωπικό Ι.Δ.Α.Χ., του αριθμού των κατελιγμένων και του συνόλου των οργανικών θέσεων, καθώς και του αντίστοιχου κλάσματος αναλόγως τροποποιούμενου.

Το ως άνω ποσό καταβάλλεται σε ίσα μερίσματα προσαυξημένα κατά 40% για τους κλάδους ΠΕ και πτυχιούχους Ανωτάτων Σχολών Ι.Δ.Α.Χ., κατά 20% για τους κλάδους ΤΕ, προσαυξανόμενο για τους ΠΕ-ΤΕ κατά 40% επιπλέον για τους κατόχους πτυχίου επιμελητού πτήσεων με πραγματική απασχόληση σε θέσεις εργασίας εποπτείας και διαχείρισης των χώρων στάθμευσης των αεροδρομίων τουλάχιστον των αυτών φυλακών ως της περ. γ' ομοίως προγραμματισμένων, αποδεικνυομένων και πιστοποιούμενων, και για τους κατέχοντες θέση Αερολιμενάρχη προσαυξάνεται κατά 100% εφόσον ανήκουν σε κλάδους της παρούσας.

Με την επιφύλαξη των υποπερ. βα' έως και βδ' της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 34α προϋπόθεση για την καταβολή των αποζημιώσεων και επιδομάτων του παρόντος και του άρθρου 34α για όλες τις κατηγορίες υπαλλήλων της Υ.Π.Α., κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, αποτελεί η αξιολόγηση των επιδόσεων της Υ.Π.Α., ως φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, από την Α.Π.Α. αναφορικά με την επίτευξη των ετήσιων στόχων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας, την εφαρμογή του Σχεδίου Επιδόσεων, τη βελτίωση της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και η επιβεβαίωση της επίτευξης των στόχων αυτών από την Α.Π.Α.. Αν δεν καταβάλλονται, κατόπιν της ανωτέρω διαδικασίας, οι αποζημιώσεις, τα αδιάθετα ποσά διατίθενται στο αποθεματικό της Υ.Π.Α.. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α. και διαβούλευση με την αρμόδια Υπηρεσία της Υ.Π.Α., καθορίζονται οι όροι και οι λεπτομέρειες σχετικής με την ανωτέρω αναφερόμενη διαδικασία αξιολόγησης.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α. και του Διοικητή της Υ.Π.Α., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την καταβολή των σχετικών ποσών και των συγκεκριμένων αδιάθετων υπολοίπων.»

Άρθρο 44

Προϋποθέσεις καταβολής αποζημίωσης στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας σε περίπτωση οριστικής απώλειας ειδικότητας - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 5 του π.δ. 8/2004

1. Στο π.δ. 8/2004 (Α' 4) επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:
α) Η παρ. 3 του άρθρου 3 αντικαθίσταται και το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 3

Απώλεια ειδικότητας για λόγους υγείας

1. Η απώλεια ειδικότητας για λόγους υγείας διαπιστώνεται ύστερα από σχετική γνωμοδότηση της Ανωτάτης Υγειονομικής Επιτροπής Αεροπορίας (ΑΥΕΑ) του Κέντρου Αεροπορικής Ιατρικής (Κ.Α.Ι.) της Πολεμικής Αεροπορίας.

2. Η Ανωτάτη Υγειονομική Επιτροπή Αεροπορίας γνωματεύει ύστερα από ερώτημα της «ΑΠΑ ή της ΥΠΑ», το οποίο υποβάλλεται κατόπιν σχετικής αίτησης του υπαλλήλου.

3. Η γνωμοδότηση της Ανωτάτης Υγειονομικής Επιτροπής Αεροπορίας επί σχετικών ερωτημάτων της Α.Π.Α. ή της Υ.Π.Α. για υπαλλήλους του κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ), της Α.Π.Α. ή της Υ.Π.Α., αντίστοιχα, υποβάλλεται, για τους μεν υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της Α.Π.Α. στον Διοικητή της Α.Π.Α., για τους δε υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της Υ.Π.Α. στον Διοικητή της Υ.Π.Α.. Εντός μηνός από την περιέλευση σε αυτούς της γνωμοδότησης της Επιτροπής:

α) Ο Διοικητής της Υ.Π.Α. εκδίδει σχετική διαπιστωτική πράξη περί δικαιώματος αποζημίωσης των υπαλλήλων κλάδου ΕΕΚ της Υ.Π.Α. και την κοινοποιεί στον Διοικητή της Α.Π.Α., ο οποίος προβαίνει σε έκδοση πράξης οριστικής ανάκλησης της ειδικότητας τους σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 340/2015 ή την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία,

β) ο Διοικητής της Α.Π.Α. εκδίδει διαπιστωτική πράξη περί δικαιώματος αποζημίωσης και πράξη οριστικής ανάκλησης της ειδικότητας των υπαλλήλων ΕΕΚ της Α.Π.Α., σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 340/2015 ή τη λοιπή ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.»

β) Το πρώτο και τρίτο εδάφιο της παρ. 1, η περ. γ' της παρ. 3 και η παρ. 6 του άρθρου 5 αντικαθίστανται και το άρθρο 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 5

Επιτροπή για την διαπίστωση της αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων ειδικότητας του Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας και για την αναγνώριση δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω θανάτου

1. Ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών πενταμελής Επιτροπή με πρόεδρο Υποδιοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αρμόδιο για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και μέλη οριζόμενα ως εξής:

Δύο (2) Ιατρούς, οι οποίοι δύναται να είναι μέλη του Κ.Α.Ι., με πρόταση του Κέντρου Αεροπορικής Ιατρικής, ή άλλου Διεθνούς Κέντρου.

Έναν (1) Διευθυντή της Α.Π.Α. που ορίζει ο Διοικητής της Α.Π.Α..

Έναν (1) Διευθυντή του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους του Υπουργείου Οικονομικών που ορίζει ο Υπουργός Οικονομικών.

2. Η θητεία της Επιτροπής είναι διετής.

3. Έργο της Επιτροπής είναι:

α. Η αξιολόγηση εντός διμήνου της αίτησης του υπαλλήλου για την ύπαρξη ή μη αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης των καθηκόντων που απορρέουν από την ειδικότητά του, η οποία θα συνοδεύεται από τεκμηριωμένη εισήγηση του άμεσου προϊστάμενου του και έγκριση του Διευθυντή της Διεύθυνσης Εναέριας Κυκλοφορίας της Υ.Π.Α.. Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής, ως άμεσος προϊστάμενος, νοείται ο προϊστάμενος της οργανικής μονάδας Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας στην οποία ασκεί την ειδικότητά του ο υπάλληλος, σε επίπεδο Διεύθυνσης Τμήματος Γραφείου. Για υπάλληλο προϊστάμενο μονάδας ΕΕΚ, χωρίς υπερκείμενη μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν απαιτείται εισήγηση προϊσταμένου.

β. Η αναγνώριση του δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω θανάτου.

Κατά τη λήψη της σχετικής απόφασης λαμβάνεται υπόψη το πόρισμα, που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 7.

γ. Οι αποφάσεις της Επιτροπής των ανωτέρω περιπτώσεων υποβάλλονται στον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τους ΕΕΚ της Υ.Π.Α. και στον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας για τους ΕΕΚ της Α.Π.Α..

4. Ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εντός μηνός από την περιέλευση σε αυτόν της απόφασης της Επιτροπής, εκδίδει αναλόγως της περιπτώσεως, διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας του υπαλλήλου και δικαιώματος αποζημίωσής του ή διαπιστωτική πράξη αναγνώρισης δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω θανάτου.

5. Σε περίπτωση οποιουδήποτε κωλύματος ή απουσίας του Υποδιοικητή Υ.Π.Α. αρμόδιου για θέματα Αεροναυτιλίας, χρέη προέδρου της Επιτροπής της παραγράφου 1 του παρόντος εκτε-

λεί ο Διοικητής Υ.Π.Α..

6. Στην περίπτωση των υπαλλήλων του κλάδου ΕΕΚ της Α.Π.Α., η απώλεια ειδικότητας για λόγους αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων διαπιστώνεται κατόπιν αίτησής τους στην ίδια ως άνω Επιτροπή. Η αίτηση των υπαλλήλων του κλάδου των ΕΕΚ της Α.Π.Α. συνοδεύεται από σχετική εισήγηση του Διοικητή της και διαβιβάζεται στην Επιτροπή με ευθύνη του. Το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο υπάλληλος του κλάδου των ΕΕΚ της Α.Π.Α. υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο που υπολογίζεται για τους υπαλλήλους του κλάδου των ΕΕΚ της Υ.Π.Α. και βαρύνει την Α.Π.Α.. Ο Διοικητής της Α.Π.Α., εντός μηνός από τη γνωστοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Επιτροπής, εκδίδει διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας του υπαλλήλου και δικαιώματος αποζημίωσής του.»

2. Ως ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρ. 7 και 8 του άρθρου 50 του ν. 4663/2020 (Α'30), δυνάμει των οποίων τροποποιήθηκε η παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 8/2004, ορίζεται η 1η.1.2020.

3. Με την επιφύλαξη της παρ. 2, ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος άρθρου, ορίζεται η ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Α.Π.Α. κατά τα προβλεπόμενα στην περ. ι' της παρ. 1 του άρθρου 51.

Άρθρο 45

Μεταφορά αρμοδιοτήτων από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α. και λοιπές ρυθμίσεις - Τροποποίηση των άρθρων 8, 9, 11, 13, 16, 18, 20 και 24 του ν. 4663/2020

Όπου στα άρθρα 8, 9, 11, 13, 16, 18, 20 και 24 του ν. 4663/2020 (Α' 30) γίνεται αναφορά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), νοείται η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.). Ειδικότερα, τα άρθρα αυτά τροποποιούνται και αντικαθίστανται σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο Παράρτημα Β'.

Άρθρο 46

Διάθεση ποσών από τέλη λειτουργίας υδατοδρομίων - Τροποποίηση του άρθρου 19 του ν. 4663/2020

Το άρθρο 19 του ν. 4663/2020 (Α' 30) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 19

Τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για κάθε επιβάτη που αναχωρεί από το υδατοδρόμιο, η εταιρεία αεροσκαφών, η οποία πραγματοποιεί τις πτήσεις, καταβάλλει τέλος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο δεν υπερβαίνει το ποσό των δέκα (10) ευρώ ανά επιβάτη, πλέον του αναλογούντος τέλους χαρτοσήμου.

2. Η διάθεση των ποσών που συγκεντρώνονται από την καταβολή του εν λόγω τέλους, πραγματοποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από εισήγηση της Α.Π.Α., της Υ.Π.Α. και των αρμόδιων Υπηρεσιών των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τους λόγους που περιγράφονται ενδεικτικά και όχι περιοριστικά παρακάτω:

α. Ανάπτυξη και ανάπτυξη περιβάλλοντος χώρου των υδατοδρομίων,

β. πραγματοποίηση έργων για τη διευκόλυνση πρόσβασης σε υδατοδρόμια,

γ. ανάπτυξη μηχανογραφικών εφαρμογών για την εφαρμογή της περί υδατοδρομίων νομοθεσίας,

δ. ανάπτυξη μηχανογραφικών εφαρμογών για την καταβολή και τον έλεγχο των τελών υδατοδρομίων,

ε. λιμενικά έργα υποστήριξης των υδατοδρομίων,

στ. λοιπές συναφείς με υδατοδρόμια δαπάνες, με ειδική αιτιολόγηση.

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι δικαιούχοι και το ύψος των ποσών αυτών.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται το ύψος του τέλους κατά περίπτωση, ο τρόπος και

ο χρόνος απόδοσής του, απαλλαγές από την καταβολή του, οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσής αυτού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Άρθρο 47

Έκδοση Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης - Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 3913/2011

Η παρ. 1, η παρ. 2, οι περ. γ', δ', στ' και ζ' της παρ. 3, η παρ. 4, η περ. στ' της παρ. 5 και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 24 του ν. 3913/2011 (Α' 18) αντικαθίστανται και το άρθρο 24 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 24

Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης

1. Η υπ' αρ. Δ3/Β/16067/3831/26.5.2011 απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1138), ισχύει και για τους ελληνικούς αερολιμένες, που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 96/67 ΕΚ (L 272), η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το π.δ. 285/1998 (Α' 207).

2. Με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α., η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Τμήματος Κανονισμών, Εποπτείας και Πιστοποίησης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων, εκδίδονται ο Βασικός και οι Οικείοι Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης για τους ελληνικούς αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, ανεξάρτητα από την ετήσια επιβατική κίνηση και διακίνηση φορτίου σε καθέναν από αυτούς.

3. Με τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι διατάξεις του οποίου αποτελούν αυτοδικαίως και μέρος των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης των Οργανισμών Διαχείρισης των ελληνικών αερολιμένων, καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις και προϋποθέσεις για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες, όπως:

α) Τα κριτήρια επαγγελματικής αξιοπιστίας των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 15 του π.δ. 285/1998 (Α'207), καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την απόδειξή τους,

β) οι όροι που λαμβάνονται υπόψη υποχρεωτικώς για την επιλογή των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπως καταλληλότητα επίγειου εξοπλισμού, τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον, ολοκληρωμένες τεχνολογίες ή συστήματα ή μέθοδοι παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, αριθμητική επάρκεια προσωπικού, ύπαρξη συστήματος διαχείρισης ποιότητας, παροχή υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος,

γ) ο τρόπος ορισμού, τα προσόντα και τα καθήκοντα των υπευθύνων επίγειας εξυπηρέτησης («ground operations manager»), του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας («safety manager»), εκπαίδευσης («training manager») και διαχείρισης ποιότητας («quality manager»),

δ) οι κανόνες ασφαλείας («safety rules»), βασικοί και εκτάκτων καταστάσεων, που πρέπει να τηρούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες,

ε) η εκπαίδευση του προσωπικού των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών,

στ) το περιεχόμενο και ο τρόπος υποβολής των αναφορών στον Οργανισμό Διαχείρισης Αερολιμένα, με κοινοποίηση στο Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Συμβάντων της Α.Π.Α.,

ζ) τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας («safety management system») και ποιότητας («quality management system») και τα υποχρεωτικά εγχειρίδια που πρέπει να διαθέτουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης,

η) οι κανόνες δεοντολογίας επίγειας εξυπηρέτησης και οι γενικές υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών,

θ) τα κριτήρια επιλογής των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών όταν περιορίζεται ο αριθμός τους,

ι) η διαδικασία προεπιλογής των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης,

ια) ο ορισμός και η πρόσβαση στις κεντρικές υποδομές των αερολιμένων,

ιβ) οι προϋποθέσεις παροχής υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος,

ιγ) οι εφαρμοστέοι κανόνες, εάν επιβληθεί απαγόρευση παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρέτησης,

ιδ) η διαδικασία ελέγχου και οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε βάρος των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών όταν παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους,

ιε) το ύψος των εγγυητικών επιστολών και των ασφαλιστικών καλύψεων,

ιστ) η διαδικασία επιλογής φορέα ή φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες 3, 5 και 7 του Παραρτήματος Α' του π.δ. 285/1998.

4. Για την εξέταση αιτήματος έγκρισης παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε φορέα παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ή σε αυτοεξυπηρετούμενο χρήστη σε ένα αερολιμένα καταβάλλεται ποσό παραβόλου, το οποίο καταπίπτει υπέρ της Α.Π.Α. και το χρηματικό ύψος του οποίου ανέρχεται σε:

α) Εκατόν πενήντα (150) ευρώ για αίτημα που αφορά σε μία από τις κατηγορίες του Παραρτήματος «Κατάλογος Υπηρεσιών Εδάφους» του άρθρου 26 του π.δ. 285/1998, πλην των κατηγοριών 3, 5 και 7,

β) εκατόν πενήντα (150) ευρώ για αίτημα που αφορά στην υποκατηγορία 5.7 του ιδίου ως άνω Παραρτήματος,

γ) τριακόσια (300) ευρώ για αίτημα που αφορά σε μία από τις κατηγορίες 3, 5, πλην της υποκατηγορίας 5.7, ή 7 του ιδίου ως άνω Παραρτήματος,

δ) τριακόσια (300) ευρώ για κάθε συνδυασμό τριών τουλάχιστον κατηγοριών υπηρεσιών του ιδίου ως άνω Παραρτήματος, πλην των κατηγοριών 3, 5 και 7,

ε) πεντακόσια (500) ευρώ για τον συνδυασμό των κατηγοριών υπηρεσιών 3 και 5 συμπεριλαμβανομένης και της υποκατηγορίας 5.7 του ιδίου ως άνω Παραρτήματος.

Με την υποβολή του αιτήματος υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Α.Π.Α., μπορεί να τροποποιείται το ως άνω κατά περίπτωση χρηματικό ύψος του παραβόλου.

5. Με τους Οικειούς Κανονισμούς Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι οποίοι ισχύουν για κάθε επιμέρους αερολιμένα ή ομάδα αερολιμένων, μπορεί, με βάση τα χαρακτηριστικά κάθε αερολιμένα, να καθορίζονται:

α) Ο συγκεκριμένος αριθμός των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών σε κάθε αερολιμένα,

β) οι τεχνικές προδιαγραφές («technical specifications») και οι όροι («standard conditions») επιλογής των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, που αφορούν ιδίως στην καταλληλότητα του επίγειου εξοπλισμού, την εισαγωγή τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον, την αριθμητική επάρκεια και εμπειρία του προσωπικού, την ύπαρξη συστήματος διαχείρισης ποιότητας, τη ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου («business plan») και την υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης,

γ) τα κριτήρια και η βαθμολόγησή τους για την επιλογή των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών που αφορούν στις κατηγορίες 3, 5 ή 7 του Παραρτήματος «Κατάλογος Υπηρεσιών Εδάφους» του π.δ. 285/1998,

δ) ο τρόπος αξιολόγησης (βαθμολόγηση) των όρων επιλογής των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που αφορούν στις κατηγορίες 3, 5 ή 7 του Παραρτήματος «Κατάλογος Υπηρεσιών Εδάφους» του π.δ. 285/1998,

ε) η πρόσβαση στις κεντρικές υποδομές,

στ) η υποχρέωση υπογραφής σύμβασης των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρετούμενων

χρηστών με τους Φορείς Λειτουργίας Αεροδρομίων.

6. Σε αερολιμένες στους οποίους η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες 3 (Υπηρεσίες αποσκευών) και 5 (Υπηρεσίες στην πίστα) του Παραρτήματος «Κατάλογος Υπηρεσιών Εδάφους» του π.δ. 285/1998 περιορίζεται σε έναν φορέα, κατά την επιλογή του, πέραν των οριζόμενων στις περ. β', γ' και δ' της παρ. 5 του παρόντος, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη και η προσφερόμενη τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών για τις κατηγορίες αυτές. Με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α. ή των Φορέων Λειτουργίας Αεροδρομίων, η διαγωνιστική διαδικασία για την επιλογή φορέα ή φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης μπορεί να διενεργείται σε ομάδα ή ομάδες αερολιμένων ή και σε μεμονωμένους αερολιμένες. Για την επιλογή αυτή λαμβάνεται υπόψη και ο συντελεστής βαρύτητας που προκύπτει από την ποσοστιαία αναλογία των κινήσεων των αεροσκαφών κάθε αερολιμένα σε σχέση με τη συνολική κίνηση των αεροσκαφών της ομάδας των αερολιμένων.

Ουσιαστικό όρο για την επιλογή φορέα παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αποτελεί η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών στο σύνολο μιας ομάδας αερολιμένων και η παροχή του συνόλου των υπηρεσιών για τις οποίες πρόκειται να επιλεγεί ο φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.»

Άρθρο 48

Ρυθμίσεις για το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων και εξουσιοδοτικές διατάξεις-Τροποποίηση του άρθρου 40 του ν. 2065/1992

1. Οι παρ. 9 έως 11 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (Α' 113) αντικαθίστανται ως εξής:

«9. Το τέλος που προβλέπεται στην παρ. 7 εισπράττεται υπό την επιβλεψη της Α.Π.Α., με μέριμνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών και λοιπών υπόχρεων που μεταφέρουν αεροπορικά επιβάτες και σε ειδικές περιπτώσεις με μέριμνα των φορέων διαχείρισης αερολιμένων, με την επιφύλαξη όσων προβλέπονται στις οικείες Συμβάσεις Παραχώρησης ή με μέριμνα λοιπών εξουσιοδοτημένων από την Α.Π.Α. φορέων, πριν από την επιβίβαση των επιβατών στο αεροσκάφος («φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α.»).

Το εισπραττόμενο τέλος εκάστου μηνός κατατίθεται από τις αεροπορικές εταιρείες και λοιπούς ως άνω υπόχρεους με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων, είτε εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του επόμενου μηνός από την αναχώρηση των επιβατών στις περιπτώσεις μηνιαίας επί πιστώσει καταβολής, είτε άμεσα, στις περιπτώσεις επιτόπιας εισπράξης, στους ειδικούς λογαριασμούς που προβλέπονται στις περ. α', β', γ' και δ', οι οποίοι τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Οι ημερήσιες καταθέσεις στους ειδικούς λογαριασμούς της Τράπεζας Ελλάδος που προβλέπονται στις περ. α', β', γ', δ' επιμερίζονται κατά τα ισχύοντα αναλογούντα ποσοστά την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα και μεταφέρονται στους αντίστοιχους τραπεζικούς λογαριασμούς των φορέων διαχείρισης αερολιμένων και της Α.Π.Α..

Οι φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α., χρεώνουν τις αεροπορικές εταιρείες και λοιπούς υπόχρεους με το ποσό του Τ.Ε.Α.Α. που εισπράχθηκε από τους επιβάτες, ελέγχουν την απόδοσή του στους αντίστοιχους ειδικούς λογαριασμούς, και ενημερώνουν την Α.Π.Α. σε περιπτώσεις μη τήρησης των διαδικασιών απόδοσης οφειλόμενων ποσών.

Ειδικότερα, οι φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α. ενημερώνουν την Α.Π.Α., η οποία, σε περίπτωση εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης ή μη υποβολής δήλωσης από τις αεροπορικές εταιρείες και λοιπούς υπόχρεους, επιβάλλει τους κατά τις κείμενες διατάξεις πρόσθετους φόρους ή τέλη ή/και τόκους υπερημερίας σε περίπτωση καθυστέρησης οφειλόμενων Τ.Ε.Α.Α., λαμβάνει και επιβάλλει τα προβλεπόμενα μέτρα, προσδιορίζει τα οφειλόμενα ποσά και αποστέλλει χρηματικό κατάλογο ληξιπρόθεσμων οφειλών στην οικεία Δ.Ο.Υ. για βεβαίωση και εισπράξη.

Στο τέλος εκάστου έτους, οι φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α. υποβάλλουν έκθεση ορκωτών ελεγκτών στην Α.Π.Α. που βεβαιώνει την ορθότητα της χρέωσης και εισπράξης, καθώς και του ελέγχου.

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφο-

ρών και Οικονομικών, οι οποίες εκδίδονται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., καθορίζονται, αναφορικά με τους φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α., η διαδικασία ελέγχου των πληρωμών των αεροπορικών εταιρειών και λοιπών υπόχρεων από τους φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α., η σχετική μεταβατική περίοδος για την έναρξη του ελέγχου από τους φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με τις ανωτέρω αποφάσεις, καθορίζονται, επιπλέον, οι υποχρεώσεις των φορέων ελέγχου Τ.Ε.Α.Α αναφορικά με τη διαδικασία παρακολούθησης της ορθής είσπραξης του Τ.Ε.Α.Α. και οι υποχρεώσεις ενημέρωσης της Α.Π.Α., κατόπιν σύμφωνης γνώμης των φορέων διαχείρισης αερολιμένων με την Α.Π.Α., στις περιπτώσεις όπου οι εν λόγω φορείς εμπλέκονται στην είσπραξη του Τ.Ε.Α.Α., με την επιφύλαξη των προβλεπόμενων στις οικείες συμβάσεις παραχώρησης. Έως την έκδοση των ως άνω αποφάσεων και την ανάθεση του ελέγχου από την Α.Π.Α. σε φορείς ελέγχου, ο έλεγχος των χρεώσεων, πληρωμών και εισπράξεων Τ.Ε.Α.Α., η επιβολή πρόσθετων φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων και η επιβολή μέτρων, διενεργούνται από την Υ.Π.Α., σύμφωνα με τις υφιστάμενες διαδικασίες και με ευθύνη της Υ.Π.Α.. Κατά το διάστημα αυτό, οποιαδήποτε τροποποίηση των διαδικασιών χρεώσεων, πληρωμών, εισπράξεων, ελέγχου και λήψης μέτρων και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ορθή παρακολούθηση των εσόδων, πραγματοποιείται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, οι οποίες εκδίδονται ύστερα από εισήγηση της Υ.Π.Α. και τη σύμφωνη γνώμη επί της εισήγησης των εκάστοτε Παραχωρησιούχων, καθώς και έγκριση της Α.Π.Α..

Τα ποσά που εισπράττονται κατά τα ανωτέρω κατατίθενται και διατίθενται ως εξής:

α) Τα εισπραττόμενα ποσά του τέλους από αναχωρούντες επιβάτες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατατίθενται στον λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.)» και διατίθενται κατά ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%), σύμφωνα με την υπογραφείσα Σύμβαση Ανάπτυξης του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών στα Σπάτα, που κυρώθηκε με τον ν. 2338/1995 (Α' 202). Το ποσό που αντιστοιχεί στο εκάστοτε συμφωνηθέν ποσοστό, πιστώνεται με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος στον λογαριασμό που έχει ορίσει ο φορέας διαχείρισης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών την επόμενη ημέρα της κατάθεσης στον λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.)».

Ο λογαριασμός «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.)» με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος χρεώνεται με ποσοστό είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των καταθέσεων την επόμενη ημέρα της κατάθεσης με πίστωση, μετά το άνοιγμα του αντίστοιχου λογαριασμού της Α.Π.Α., στον εν λόγω λογαριασμό της Α.Π.Α. για την κάλυψη δαπανών λειτουργίας, αποζημιώσεων προσωπικού και επενδύσεων. Τα ανωτέρω ποσά δύνανται να χρησιμοποιούνται, επίσης, από την Α.Π.Α. για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών αναπροσαρμόζονται τα ως άνω ποσοστά και ο τρόπος διάθεσής τους.

β) Από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης των αερολιμένων Ακτίου, Ζακύνθου, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Κω, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου, Σάμου, Σαντορίνης, Σκιάθου και Χανίων, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 6.2.2. των Συμβάσεων Παραχώρησης των ως άνω αερολιμένων, τα εισπραττόμενα ποσά του τέλους από αναχωρούντες επιβάτες των εν λόγω αερολιμένων κατατίθενται σε δεκατέσσερις (14) ειδικούς λογαριασμούς με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα» που συμπληρώνονται με το όνομα του αντίστοιχου αερολιμένα, οι οποίοι τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος και διατίθενται κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) στους αντίστοιχους Παραχωρησιούχους των Συμβάσεων Παραχώρησης, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στις παρ. 1, 2, 3 και 4 του άρθρου 217 του ν. 4389/2016 (Α' 94), στις κατ' εξουσιοδότηση των παραπάνω διατάξεων, κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, καθώς και στο

άρθρο 28.10 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης, οι οποίες έχουν κυρωθεί με τα άρθρα 215 και 216 του ν. 4389/2016.

Το ποσό εισφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 28.9 των ανωτέρω Συμβάσεων Παραχώρησης διατίθεται κατά τα δυο τρίτα (2/3) μετά το άνοιγμα του αντιστοίχου λογαριασμού της Α.Π.Α., σε πίστωση του εν λόγω λογαριασμού της Α.Π.Α. για τη χρηματοδότηση κάθε είδους δαπάνης, όπως λειτουργίας, αποζημιώσεων προσωπικού και επενδύσεων, κατά την άσκηση του ρόλου της ως ρυθμιστικής αρχής αεροδρομίων και για τη χρηματοδότηση των αεροδρομίων που παρέχονται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατά το ένα τρίτο (1/3) στην Υ.Π.Α. στον Λογαριασμό 234332/5 «Ποσοστά Τέλους Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.) και Τέλους Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αεροδρομίων (Τ.Α.Ε.Α.) υπέρ Υ.Π.Α.», για τη χρηματοδότηση της λειτουργίας των δημόσιων αεροδρομίων.

Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους μεταφέρει τα ποσά που έχουν κατατεθεί στο Δημόσιο ως εισφορά για τα έτη από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης και έως την έναρξη ισχύος του παρόντος και τα οποία δεν έχουν διατεθεί στην Υ.Π.Α., στον Λογαριασμό 234332/5 «Ποσοστά Τέλους Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.) και Τέλους Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αεροδρομίων (Τ.Α.Ε.Α.) υπέρ Υ.Π.Α.» για τη διάθεσή τους σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις των Συμβάσεων Παραχώρησης με εγγραφές ποσών στον Α.Λ.Ε. 2910601018 σε εκτέλεση σχετικών αιτημάτων της Υ.Π.Α..

γ) Τα εισπραττόμενα ποσά του τέλους από αναχωρούντες επιβάτες για τους λοιπούς κρατικούς αερολιμένες της χώρας, εξαιρουμένων του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών της περ. α', των περιφερειακών αεροδρομίων της περ. β', και του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» και, στη συνέχεια, του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Ηρακλείου σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην περ. δ' κατατίθενται σε λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα (Τ.Α.Ε.Α.)», που συμπληρώνεται με το όνομα του αερολιμένα.

Τα ποσά αυτά διατίθενται κατά ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) στην Υ.Π.Α. για τη χρηματοδότηση έργων και εξοπλισμού στους αερολιμένες αυτούς, καθώς και την εν γένει κάλυψη του λειτουργικού και επενδυτικού τους κόστους, και δύνανται να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα και ζώνης πέριξ του χώρου του εκάστοτε αεροδρομίου, η έκταση της οποίας προσδιορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, στον οποίο αφορούν, ή και για κάθε άλλο αερολιμένα ή για τη μελέτη, κατασκευή και λειτουργία κάθε νέου αερολιμένα, εφόσον αυτός υπόκειται στη διαχείριση του ίδιου φορέα. Ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) των ως άνω ποσών διατίθενται την επόμενη ημέρα της κατάθεσης, μετά το άνοιγμα του αντιστοίχου λογαριασμού της Α.Π.Α., σε πίστωση του εν λόγω λογαριασμού της Α.Π.Α., για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Οι λογαριασμοί «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα (Τ.Α.Ε.Α.)» χρεώνονται με το υπόλοιπο ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) των καταθέσεων την επόμενη ημέρα της κατάθεσης με πίστωση του ειδικού λογαριασμού «ποσοστά Τ.Α.Α.Σ. και Τ.Α.Ε.Α. υπέρ Υ.Π.Α.» με αξία την ημερομηνία κατάθεσης. Τα ποσά που πιστώνονται στον ανωτέρω λογαριασμό διατίθενται στην Υ.Π.Α., για την κάλυψη των λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών της.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., αναπροσαρμόζονται τα ως άνω ποσοστά και ο τρόπος διάθεσής τους.

δ) Από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης της από 21.2.2019 σύμβασης παραχώρησης για τη Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και τη Μελέτη - Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων, όπως αυτή κυρώθηκε με τον ν. 4612/2019 (Α' 77), η επέλευση της οποίας βεβαιώνεται σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον όρο 5.2.4 της εν λόγω σύμβασης, τα εισπραττόμενα ποσά του

τέλους από αναχωρούντες επιβάτες (Τ.Ε.Α.Α.) του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» και, στη συνέχεια, του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Ηρακλείου», ο οποίος τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Μέρος των εν λόγω εσόδων διατίθεται στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ», σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 7.7 (Αναλογούν ποσό Τ.Ε.Α.Α.) του άρθρου 7 (Χρηματοδότηση του Έργου) της ως άνω σύμβασης παραχώρησης. Το υπολειπόμενο ποσό διατίθεται μετά το άνοιγμα του αντιστοίχου λογαριασμού της Α.Π.Α. σε πίστωση του εν λόγω λογαριασμού της Α.Π.Α. την επόμενη ημέρα της κατάθεσης, για την κάλυψη αποζημιώσεων προσωπικού, λειτουργίας και επενδύσεων, καθώς και για την κάλυψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α. εντός μηνός από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης της σύμβασης παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου, ρυθμίζεται κάθε τεχνικό θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια αναφορικά με:

δα) τη διαδικασία χρέωσης, είσπραξης και ελέγχου των Τ.Ε.Α.Α. σχετικά με τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» και, στη συνέχεια, με τον Νέο Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης,

δβ) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διαδικασία μεταφοράς στον τραπεζικό λογαριασμό του παραχωρησιούχου του Αναλογούντος Ποσού Τ.Ε.Α.Α. Περιόδου Μελετών - Κατασκευών και Περιόδου Λειτουργίας, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 7.7 (αναλογούν ποσό Τ.Ε.Α.Α.) του άρθρου 7 (χρηματοδότηση του έργου) της ως άνω σύμβασης παραχώρησης, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διαδικασία μεταφοράς στο λογαριασμό της Α.Π.Α. του υπολοίπου,

δγ) τη ρύθμιση των θεμάτων που προβλέπονται στις περ. γ) έως και ζ) της παρ. 2 του άρθρου 217 του ν. 4389/2016, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης και

δε) κάθε άλλο αναγκαίο ζήτημα για την εφαρμογή των οικείων προβλέψεων της σχετικής σύμβασης παραχώρησης.

10. Η είσπραξη των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων πραγματοποιείται με τη χρήση, αποκλειστικά, ηλεκτρονικών μέσων και η παρακολούθηση και ο έλεγχος των εισπράξεων πραγματοποιούνται από την Υ.Π.Α., και μετά από την έκδοση της απόφασης της παρ. 9, αναφορικά με τους φορείς ελέγχου Τ.Ε.Α.Α., καθώς και την ολοκλήρωση διαδικασίας ανάθεσης, από εξουσιοδοτημένους από την Α.Π.Α. φορείς ελέγχου, υπό την εποπτεία της Α.Π.Α..

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Υ.Π.Α., ρυθμίζονται και η είσπραξη των τελών χρήσης αερολιμένων και η απόδοση των οικείων εσόδων στην Υ.Π.Α..

11. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ρυθμίζονται οι διαδικασίες απόδοσης, χρέωσης, είσπραξης, εκταμίευσης, διαχείρισης, συμψηφισμών, αντιλογισμών και επιστροφής αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών, ελέγχου Τ.Ε.Α.Α. και παρακολούθησης των ειδικών λογαριασμών των περ. α' έως δ' της παρ. 9, η λήψη μέτρων, οι προσαυξήσεις και λοιπές επιβαρύνσεις μη εμπρόθεσμης καταβολής ή και δήλωσης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την Υ.Π.Α. και την Α.Π.Α., κατόπιν σχετικών εισηγήσεων του Διοικητή της Υ.Π.Α. και της Α.Π.Α. αντίστοιχα. Με όμοια απόφαση, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., με την επιφύλαξη των οικείων Συμβάσεων Παραχώρησης, δύνανται να εξαιρούνται της επιβολής Τ.Ε.Α.Α., σε μεμονωμένες περιπτώσεις, επιβάτες συγκεκριμένων πτήσεων για λόγους κοινωνικής πολιτικής.»

2. Τα ποσά που εισπράττονται κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (Α' 113), όπως τροποποιείται δυνάμει του παρόντος, και διατίθενται στην Α.Π.Α. κατά τα οριζόμενα στις περ. α' έως δ', πιστώνονται μετά το άνοιγμα του

λογαριασμού της Α.Π.Α. σύμφωνα με την περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 49 του παρόντος στον εν λόγω λογαριασμό. Στον ίδιο ως άνω λογαριασμό της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 49 του παρόντος μεταφέρεται και το υπόλοιπο της υποπερ. Δβ' της περ. δ' της παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992.

3. Έως την έκδοση των αποφάσεων της παρ. 11 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992, όπως τροποποιείται δυνάμει του παρόντος, η άντληση από την Υ.Π.Α. ποσών της παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992, από τους οικείους ειδικούς λογαριασμούς για κάθε περίπτωση εκταμίευσης, πραγματοποιείται με απόφαση των αρμοδίων οργάνων των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, μετά από εισήγηση του Διοικητή της Υ.Π.Α..

Άρθρο 49 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., κατανέμονται και αποδίδονται από την Υ.Π.Α. προς χρήση της Α.Π.Α. κατάλληλοι και επαρκείς χώροι για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της Α.Π.Α.:

α) εντός των αερολιμένων που διαχειρίζεται η Υ.Π.Α. χωρίς την καταβολή μισθώματος για την Α.Π.Α.,

β) εκ των μισθωμένων για χρήση της Υ.Π.Α. χώρων στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» με ανάλογο επιμερισμό του μισθώματος.

2. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται:

α. Κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α., οι διαδικασίες που άπτονται της διαχείρισης κάθε είδους εσόδου της Α.Π.Α. και ιδίως των εσόδων που προέρχονται από τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων, τέλη αεροναυτιλίας και παράβολα, οι διαδικασίες σχετικά με την εκταμίευση, τη διάθεση, τη χρήση, τη διαχείριση, την κατανομή και την απόδοση των εσόδων της Α.Π.Α. με σκοπό την κάλυψη δαπανών αποζημίωσης προσωπικού, κατ' αναλογία με τις αποζημιώσεις των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 (Α' 16), επένδυσης, λειτουργίας και κάθε είδους προμηθειών και δαπανών της Α.Π.Α. συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και επιλύεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον επιμερισμό κάθε είδους εσόδων μεταξύ των Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. όπως ενδεικτικά η διαδικασία επιστροφής αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών από την Α.Π.Α. στην Υ.Π.Α. και αντιστρόφως,

β. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α. και της Υ.Π.Α. αντιστοίχως και ανά υπηρεσία, κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση και τη διαχείριση των ποσών του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 που τους αποδίδονται και ιδίως:

βα) η διαδικασία διάθεσης των ποσών από τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής, σύμφωνα και με τα άρθρα 34 και 34Α του ν. 2682/1999 στον ειδικό λογαριασμό της Υ.Π.Α., και αντιστοίχως για το προσωπικό της Α.Π.Α., κάθε θέμα σχετικό με τη διάθεση, τη διαχείριση, την κατανομή, την απόδοση των ποσών αυτών, καθώς και με τη χρήση των παραπάνω ποσών και τυχόν υπολοίπων,

ββ) θέματα διαχείρισης και απόδοσης των επιδομάτων και των αποζημιώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 34 και 34Α του ν. 2682/1999 ως προς το προσωπικό της Υ.Π.Α. και αντιστοίχως για το προσωπικό της Α.Π.Α. και

βγ) όσα προβλέπονται στην παρ. 5α του άρθρου 31 του ν. 4647/2019 (Α' 204),

γ. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α., τυχόν ειδικότεροι όροι σχετικά με τη διαχείριση του ποσού της περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 (Α' 199), καθώς και τυχόν καταβολή πρόσθετων αμοιβών,

δ. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α. προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ο αριθμός των διακριτών ειδικών λογαριασμών της Α.Π.Α. στην Τράπεζα της Ελλάδος ή άλλο πιστωτικό φορέα, η πηγή εσόδων κάθε λογαριασμού, τα θέματα που σχετίζονται με το άνοιγμα, την κατάργηση, τη διαχείριση και τη διαδικασία εκταμιεύσεων, καθώς και με την κίνηση κάθε ειδικού λογαριασμού, με εξαίρεση το άνοιγμα λογαριασμού σε εμπορική

τράπεζα που γίνεται με μόνη την απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α.,

ε. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Υ.Π.Α. προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, το άνοιγμα, η κατάργηση, η διαχείριση και η κίνηση κάθε ειδικού λογαριασμού της Υ.Π.Α., ως επίσης και η χρήση κάθε μέσου πληρωμής ή ειδικής εφαρμογής που παρέχεται από την Τράπεζα της Ελλάδος για την κίνηση των λογαριασμών αυτών,

στ. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α. προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, οι τραπεζικοί λογαριασμοί στους οποίους μεταφέρεται το σύνολο των εσόδων από διαφορετικές πηγές της Α.Π.Α. και τα θέματα που σχετίζονται με την κίνηση των εν λόγω λογαριασμών,

ζ. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Υ.Π.Α. και της Α.Π.Α. αντιστοίχως, ειδική διαδικασία για τη δημιουργία διακριτών αποθεματικών της Υ.Π.Α. και της Α.Π.Α. από κάθε είδους έσοδο, με στόχο τη μείωση του αντίκτυπου σε περιόδους μειωμένης κίνησης εξαιτίας εξαιρετικών περιστάσεων ή άλλων έκτακτων, απρόβλεπτων και σημαντικών αναγκών με ειδική κατά περίπτωση εκταμίευσης αιτιολόγηση,

η. κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α., ο μηχανισμός και η διαδικασία εξωτερικού και ανεξάρτητου ελέγχου της τήρησης των κανόνων που αφορούν στην κατανομή, πίστωση και χρήση των τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου ενωσιακού, εθνικού και διεθνούς δικαίου.

Οι περ. δ', ε' και στ' της παρ. 2 δύνανται να καθορίζονται και με μόνη την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

3. Οι αποφάσεις που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2 του παρόντος, καθώς και στην παρ. 6 του άρθρου 65 του ν. 4427/2016, όπως τροποποιείται δυνάμει του παρόντος, εκδίδονται εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

4. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών:

α. Ύστερα από εισήγηση του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α., ορίζεται το ύψος της αποζημίωσης των ειδικών και των εμπειρογνομόνων της παρ. 10 του άρθρου 37.

β. Ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., καθορίζονται οι αμοιβές των προσώπων που συμμετέχουν στις επιτροπές και ομάδες εργασίας της περ. α' της παρ. 9 του άρθρου 37, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176).

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύνανται να καθορίζονται θέματα κοινού ενδιαφέροντος των δύο Υπουργείων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.).

6. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Διοικητή της Αρχής καθορίζεται η αμοιβή του Προέδρου, των μελών και του γραμματέα του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 40.

7. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών καθορίζεται ο ειδικότερος τρόπος λειτουργίας του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 40, όπως ενδεικτικά ο τόπος και ο χρόνος συνεδρίασης, η εν γένει γραμματειακή υποστήριξη αυτού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του Γενικού Γραμματέα Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων της Προεδρίας της Κυβέρνησης, μπορεί να καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 29.

9. Με απόφαση του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού, δύνανται να μεταβιβάζονται ή να ανατίθενται στην Α.Π.Α. περαιτέρω αρμοδιότητες σχετικά με θέματα που εμπίπτουν στην αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

Άρθρο 50

Καταργούμενες διατάξεις και ανακαλούμενες πράξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α. τα άρθρα 1 έως 25Α εκτός από την παρ. 3 αυτού, καθώς και

30 του ν. 4427/2016 (Α' 188),

β. το π.δ. 84/2018 (Α' 156),

γ. η παρ. 9 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16),

δ. το άρθρο 32 του ν. 2912/2001 (Α' 94),

ε. οι υπ' αρ. Δ/ΥΠΑ/10284/18.4.2019 (Β' 1406) και Δ/ΥΠΑ/10285/18.4.2019 (Β' 1407) αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Το προσωπικό της Υ.Π.Α. που κατανεμήθηκε και τοποθετήθηκε στην Α.Π.Α. δυνάμει των ανωτέρω αποφάσεων και κάθε άλλης σχετικής απόφασης, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων περί κατά τόπους τοποθέτησης, επανέρχεται αυτοδικαίως στην Υ.Π.Α. από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μεταφέροντας τις οργανικές ή προσωποπαγείς θέσεις που κατέχουν, διατηρουμένων σε ισχύ των λοιπών διοικητικών πράξεων που εκδόθηκαν ανά υπάλληλο, συμπεριλαμβανομένων και των πράξεων τοποθέτησης σε νέους κλάδους,

στ. η παρ. 4 του άρθρου 79 του ν. 4590/2019 (Α' 17),

ζ. το π.δ. 120/2006 (Α' 121),

η. το άρθρο 25 του ν. 3446/2006 (Α' 49),

θ. η περ. ιδ' της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4663/2020 (Α' 30),

ι. η παρ. 7 του άρθρου 8 (Β) και η παρ. 5 του άρθρου 8 (Γ) του ν. 4663/2020,

ια. η περ. θ) της παρ. 1 του άρθρου 9 (Α) του ν. 4663/2020 και ιβ. κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη στις διατάξεις του παρόντος ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν.

2. Τα π.δ. 150/2007 (Α' 193) και 103/2010 (Α' 180) καταργούνται από την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην περ. ι' της παρ. 1 του άρθρου 51 του παρόντος.

3. Η παρ. 10 του άρθρου 50 του ν. 4663/2020 καταργείται από την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην περ. ι' της παρ. 1 του άρθρου 51 του παρόντος.

4. Τα π.δ. 147/2005 (Α' 200), 165/2005 (Α' 219) και 29/2010 (Α' 68) καταργούνται από την έκδοση του Κανονισμού Επιθεωρήσεων που προβλέπεται στην παρ. 13 του άρθρου 26 του παρόντος.

5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος ανακαλούνται οι μετατάξεις/μεταφορές και αποσπάσεις προσωπικού που έλαβαν χώρα δυνάμει των παρ. 3 και 4 του άρθρου 42 του π.δ. 84/2018 (Α' 156).

Άρθρο 51

Μεταβατικές διατάξεις

1. α) Οι οργανικές θέσεις της Α.Π.Α., που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 37 καλύπτονται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μετά από αιτιολογημένη εισήγηση τριμελούς επιτροπής, η οποία αποτελείται από τον Διοικητή της Α.Π.Α., τον Διοικητή της Υ.Π.Α. και τον εκάστοτε αρμόδιο για ζητήματα προσωπικού Διευθυντή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία εκδίδεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α., προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και λοιπές προϋποθέσεις και απευθύνεται προς:

αα. Το προσωπικό της Υ.Π.Α.,

αβ. το προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς της Γενικής Κυβέρνησης του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143) για την κάλυψη είκοσι πέντε (25) εκ των προβλεπόμενων οργανικών θέσεων κατ' ανώτατο όριο.

β) Σε περίπτωση μη κάλυψης των προβλεπόμενων οργανικών θέσεων της Α.Π.Α. με τη διαδικασία της περ. α', και εντός χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από την έκδοση της απόφασης της περ. α':

βα. Κενές οργανικές θέσεις της Α.Π.Α. δύνανται να καλυφθούν με μετάταξη ή απόσπαση στις υπηρεσίες της Α.Π.Α. μόνιμου προσωπικού και προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Υ.Π.Α., με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, χωρίς τη γνώμη των υπηρεσιακών

συμβουλίων ή των αρμόδιων οργάνων, χωρίς ηλικιακό περιορισμό καθώς και χωρίς την έγκριση της υπ' αρ. 33/2006 Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου (Α' 280) και της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011 (Α' 180).

ββ. Κενές οργανικές θέσεις της Α.Π.Α. δύνανται επίσης να καλυφθούν, κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και λοιπές προϋποθέσεις, με μετάταξη ή απόσπαση στις υπηρεσίες της Α.Π.Α. μόνιμου προσωπικού και προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, καθώς και δικηγόρων με πάγια έμμισθη εντολή, που υπηρετεί σε υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και ανώνυμες εταιρείες του Κεφαλαίου Α του ν. 3429/2005 (Α' 314), με κοινή απόφαση των αρμόδιων οργάνων των συναρμόδιων Υπουργείων, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, χωρίς τη γνώμη των υπηρεσιακών συμβουλίων ή των αρμόδιων οργάνων, χωρίς ηλικιακό περιορισμό και χωρίς την έγκριση της υπ. αρ. 33/2006 Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου και της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011.

βγ. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων, δυνάμει της υποπερ. Βα' και της υποπερ. Ββ' λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος υπηρεσίας στην οργανική τους θέση. Η χρονική διάρκεια της απόσπασης ορίζεται, κατά τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4440/2016 (Α' 224), όπως ισχύει κατά τη δημοσίευσή του παρόντος, σε ένα (1) έτος, με δυνατότητα παράτασης έως τρεις (3) μήνες, με μόνη απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή με κοινή απόφαση των αρμόδιων οργάνων των συναρμόδιων υπουργείων, κατά περίπτωση.

γ) Από την έκδοση της απόφασης της περ. α' και για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση των Διοικητών Α.Π.Α. και Υ.Π.Α., μπορεί να τροποποιούνται η αρχική κατανομή οργανικών θέσεων και η τοποθέτηση του προσωπικού, σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα και τον κλάδο ένταξης του προσωπικού, με σκοπό την αντιμετώπιση προβλημάτων ανεπαρκούς στελέχωσης ή δυσλειτουργίας οργανικών μονάδων της Α.Π.Α. και της Υ.Π.Α..

δ) Κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, και χωρίς να απαιτείται προηγούμενη γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, μέχρι την έκδοση του Οργανισμού της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 27, το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Α.Π.Α. επιλέγει και ο Διοικητής της Α.Π.Α. διορίζει προσωρινούς προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων, Διευθύνσεων και Τμημάτων της Α.Π.Α. κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς το προσωπικό της Α.Π.Α., η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και λοιπές προϋποθέσεις για κάθε θέση προϊσταμένου οργανικής μονάδας.

ε) Το προσωπικό το οποίο υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στην Υ.Π.Α. και μετατάσσεται, μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, στην Α.Π.Α., διατηρεί το μισθολογικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς που το διέπει προ της μετάταξης. Ειδικότερα, διατηρεί κατ' ελάχιστον χωρίς καμία μεταβολή, το σύνολο των πρόσθετων αμοιβών και αποζημιώσεων που λάμβανε στην Υ.Π.Α., υπολογιζόμενων για έκαστο μετατασσόμενο υπάλληλο από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α. ως ο μηνιαίος μέσος όρος των πρόσθετων αμοιβών και αποζημιώσεων που λάμβανε στην Υ.Π.Α. κατά το αντίστοιχο έτος, χωρίς άλλες προϋποθέσεις.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α. καθορίζεται:

εα. κατώτατο όριο αναφορικά με το ως άνω ποσό αποζημιώσεων, που συμπίπτει με τις αντίστοιχες αποδοχές κατά την πρώτη εφαρμογή υπολογιζόμενες ως ανωτέρω στην περ. ε και τη θετική αναπροσαρμογή αυτών σύμφωνα με τυχόν αναπροσαρμογές των αντίστοιχων αποδοχών της Υ.Π.Α., ως φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας,

εβ. η πηγή χρηματοδότησης των ως άνω αποζημιώσεων, με κριτήριο χρηματοδότησης τις παρεχόμενες υπηρεσίες ανά κατηγορία προσωπικού και οργανική μονάδα και στη βάση συγκε-

κριμένων κέντρων κόστους. Πηγές χρηματοδότησης είναι τα έσοδα από τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής, το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων του ν. 2065/1992 (Α' 113), τα παράβολα και κάθε τέλος που επιβάλλονται από την Α.Π.Α..

στ) Τα ποσά που αντιστοιχούν σε υπερωρίες καταβάλλονται στους υπαλλήλους της Α.Π.Α. βάσει προγράμματος εργασίας που καταρτίζει ο Διοικητής της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον Κανονισμό Λειτουργίας και χρηματοδοτούνται από έσοδα από Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή λοιπά τέλη.

ζ) Στους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ που μετατάσσονται ή αποσπώνται στην Α.Π.Α., καταβάλλονται κατ' ελάχιστον οι αποζημιώσεις των άρθρων 34 και 34α του ν. 2682/1999 (Α' 17), όπως το άρθρο 34 ισχύει μετά από την τροποποίησή του με τον παρόντα νόμο, για τους ΕΕΚ Υ.Π.Α. αντίστοιχης ειδικότητας τηρουμένων των προβλεπόμενων στον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Α.Π.Α. που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 27.

η) Οι μετατασσόμενοι ή αποσπώμενοι υπάλληλοι της περ. ζ' θεωρείται ότι διατηρούν, καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας τους στην Α.Π.Α., την ικανότητα που αναγράφεται στην άδεια («rating») που κατείχαν και κατά οιονδήποτε τρόπο διατηρούσαν μέχρι την τοποθέτησή τους στη Α.Π.Α., σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 και με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 27.

θ) Υπάλληλοι που μετατάσσονται ή αποσπώνται στην Α.Π.Α. από λοιπές πλην της Υ.Π.Α. υπηρεσίες, καθώς και υπάλληλοι που στελεχώνουν την Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 37, αμείβονται κατά κλάδο σύμφωνα με την περ. στ', χωρίς άλλες προϋποθέσεις.

ι) Η λειτουργία της Α.Π.Α. αρχίζει με την πλήρωση, σωρευτικά, των εξής προϋποθέσεων:

ια. της τοποθέτησης Διοικητή της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 11,

ιβ. της τοποθέτησης των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 15,

ιγ. της κατανομής και τοποθέτησης προσωπικού της Υ.Π.Α. σε οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην υποπερ. αα' της περ. α' της περ. 1, και

ιδ. του διορισμού προσωρινών προϊσταμένων τουλάχιστον σε επίπεδο Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην περ. δ'.

Με τη σωρευτική πλήρωση των ανωτέρω προϋποθέσεων, της περ. ι' της περ. 1, η Υ.Π.Α. παύει να εκδίδει οποιαδήποτε πράξη και να ασκεί οποιοδήποτε αρμοδιότητα που έχει μεταφερθεί στην Α.Π.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, και μεταβιβάζει αμελλητί στην Α.Π.Α. οποιαδήποτε αρχείο σχετικό με τις μεταφερόμενες στην Α.Π.Α. αρμοδιότητες. Επιπλέον, από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως την πλήρωση των ανωτέρω προϋποθέσεων της περ. ι' της περ. 1, η Υ.Π.Α. κοινοποιεί στην Α.Π.Α. οποιαδήποτε αλληλογραφία ή πράξη ή απόφαση σχετικά με θέμα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Α.Π.Α..

Με τον διορισμό του Διοικητή της Α.Π.Α., σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 11 και μέχρι την πλήρωση των λοιπών προϋποθέσεων της περ. ι' της περ. 1, ο Διοικητής της Α.Π.Α. δύναται να ασκεί τις αρμοδιότητες της περ. ιε' της περ. 3 του άρθρου 12, να συνάπτει συμβάσεις μίσθωσης χώρων και να πραγματοποιεί δαπάνες για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της Α.Π.Α., σε βάρος των πιστώσεων του λογαριασμού της περ. ιε' της περ. 1 του άρθρου 51.

Σε κάθε περίπτωση, το χρονικό διάστημα για την πλήρωση των προϋποθέσεων της περ. ι', δεν δύναται να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ια) Μέχρι την τοποθέτηση διοικητικού προσωπικού σε οργανικές μονάδες της Α.Π.Α., η διοικητική υποστήριξη του Διοικητή της Α.Π.Α. και του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α. παρέχεται από δυο (2) τουλάχιστον υπαλλήλους της Διεύθυνσης Διοίκησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φορέων, με παράλληλη άσκηση καθηκόντων, με απόφαση του

αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης. Επίσης, με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, και χωρίς να απαιτείται προηγούμενη γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου ή του φορέα προέλευσης, δύνανται να ασκούν παράλληλα καθήκοντα στην Α.Π.Α., αποκλειστικά για το ανωτέρω διάστημα, έως δέκα (10) υπάλληλοι άλλων φορέων, οι αποδοχές των οποίων εξακολουθούν να καλύπτονται από τους φορείς προέλευσης, κατά παρέκκλιση λοιπών διατάξεων, στο σύνολο τους, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αποζημιώσεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 και υπερωριών για υπαλλήλους που αποσπώνται από την Υ.Π.Α..

ιβ) Μέχρι την έκδοση όλων των απαραίτητων αποφάσεων ή άλλων πράξεων για την οργάνωση και τη διεκπεραίωση της μισθοδοσίας του προσωπικού της Α.Π.Α., όπως αυτό θα βεβαιωθεί στην Υ.Π.Α. με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α., οι κάθε είδους αποδοχές, αποζημιώσεις και αμοιβές του προσωπικού της Α.Π.Α. που προέρχονται από την Υ.Π.Α. και κατανέμονται στην Α.Π.Α., εξακολουθούν να καλύπτονται από την Υ.Π.Α..

Αποδοχές να προσωπικού της Α.Π.Α. αβ' της περ. α' της παρ. 1 καλύπτονται για το ανωτέρω διάστημα από τις μονάδες προέλευσής τους.

Οι αποδοχές του Διοικητή της Α.Π.Α. των Γενικών Διευθυντών, εφόσον δεν προέρχονται από την Υ.Π.Α., οι αμοιβές του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του προσωπικού της παρ. 2 του άρθρου 37 έως την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α. και την έκδοση των απαιτούμενων αποφάσεων για την οργάνωση και τη διεκπεραίωση της μισθοδοσίας προσωπικού Α.Π.Α., καλύπτονται σε βάρος του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία προσδιορίζει το ύψος των αποδοχών και αμοιβών, τον τρόπο καταβολής αυτών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Κάθε είδους αμοιβές υπαλλήλων που προέρχονται από την Υ.Π.Α., έως την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α. και την έκδοση των απαιτούμενων αποφάσεων για την οργάνωση και τη διεκπεραίωση της μισθοδοσίας προσωπικού Α.Π.Α., καλύπτονται από την Υ.Π.Α., συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αποζημιώσεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 και υπερωριών σύμφωνα με την παρ. 5 του παρόντος.

ιγ) Στο όριο που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176) δεν συνυπολογίζονται οι προβλεπόμενες στην παρ. 4 του άρθρου 22 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της 11ης Φεβρουαρίου 2019 σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) 390/2013 και (ΕΕ) 391/2013 αποζημιώσεις που καταβάλλονται στο προσωπικό της Α.Π.Α. κατ' αναλογία με τις αποζημιώσεις των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 που αφορούν στο προσωπικό της Υ.Π.Α. ως Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως της πηγής χρηματοδότησης αυτών.

ιδ) Τα κωλύματα και ασυμβίβαστα που προβλέπονται στα άρθρα 21 και 22 δεν εφαρμόζονται αναδρομικά αναφορικά με προκηρύξεις για την πλήρωση θέσεων της Α.Π.Α., οι οποίες έχουν ήδη εκδοθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ιε) Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται μετά από αίτημα του Διοικητή της Α.Π.Α., ανοίγεται στην Τράπεζα Ελλάδος ειδικός λογαριασμός Κατηγορίας 234, με τίτλο «Κάθε είδους έσοδα Α.Π.Α.».

Η Τράπεζα Ελλάδος, εντός τριών (3) εργάσιμων ημερών από το άνοιγμα του ειδικού λογαριασμού με τίτλο «Κάθε είδους έσοδα Α.Π.Α.» μεταφέρει ποσό δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ με χρέωση του Ειδικού Λογαριασμού ΤΑΕΑ Μήλου GR290100023000000002342921 που τηρείται στην Τράπεζα Ελλάδος και σε πίστωση του ειδικού λογαριασμού με τίτλο «Κάθε είδους έσοδα Α.Π.Α.».

Το ανωτέρω ποσό χρησιμοποιείται ως «Αρχικός Προϋπολογισμός» της Α.Π.Α., για κάθε είδους δαπάνη, όπως ενδεικτικά εκπαιδεύσεις, προμήθεια πληροφοριακών και λοιπών συστημάτων, μετακινήσεις προσωπικού και μίσθωση χώρων, καθώς και δαπά-

νες που συνδέονται με τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις της Α.Π.Α.. Παράλληλα, συστήνεται λογαριασμός «Παγίας Προκαταβολής Α.Π.Α.» στην Τράπεζα Ελλάδος, στον οποίο μεταφέρονται ποσά από τον ειδικό λογαριασμό «Κάθε είδους έσοδα Α.Π.Α.» κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Α.Π.Α. στην Τράπεζα Ελλάδος.

Σε βάρος του λογαριασμού Παγίας Προκαταβολής Α.Π.Α. πραγματοποιούνται εκταμιεύσεις, και σε εφαρμογή της παρ. 8 του άρθρου 69Α του ν. 4270/2014 (Α' 143), τα εν λόγω ποσά κατατίθενται άμεσα σε λογαριασμό της Α.Π.Α. σε εμπορική τράπεζα με εντολή του Διοικητή της Α.Π.Α. στον αρμόδιο υπόλογο. Πληρωμές πραγματοποιούνται σε βάρος του ανωτέρω λογαριασμού που τηρείται σε εμπορική τράπεζα.

Χρέη υπολόγου, έως την έκδοση όλων των απαραίτητων αποφάσεων ή άλλων πράξεων για την εκτέλεση του Προϋπολογισμού της Α.Π.Α., ασκεί ο διαχειριστής πάγιας προκαταβολής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή ελλείψει αυτού, της Υ.Π.Α.. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του Διοικητή της Α.Π.Α., καθορίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Προμήθειες και συμβάσεις κατά το διάστημα έως την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α. και την έκδοση των απαιτούμενων αποφάσεων, πραγματοποιούνται με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α., κατόπιν έγκρισης του Εκτελεστικού Συμβουλίου σε βάρος των πιστώσεων του εν λόγω λογαριασμού που τηρείται σε εμπορική τράπεζα.

Για την εκτέλεση δαπανών σε βάρος του ανωτέρω λογαριασμού τηρούνται κατ' ελάχιστον όσα προβλέπονται στις παρ. 2 και 6 του άρθρου 36 περί απολογισμού και έκθεσης πεπραγμένων, στις περ. α', β' και γ' της παρ. 6 και στην παρ. 7 του άρθρου 36. Ειδικότερα, η εκκαθάριση των δαπανών του «Αρχικού Προϋπολογισμού» ενεργείται από την αρμόδια οργανική μονάδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Επίσης, τηρούνται όσα προβλέπονται στις παρ. 8 έως και 13 του άρθρου 36, εφόσον απαιτείται.

ιστ) Κατά παρέκκλιση του άρθρου 39, για την πρώτη σύνθεση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου της Α.Π.Α. που λειτουργεί και ως Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, η επιλογή του Διευθυντή και του αναπληρωτή του της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 39, γίνεται με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α..

ιζ) Μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α., σύμφωνα με την περ. ι' της παρ. 1, η απόφαση της περ. δ' της παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992, όπως τροποποιείται δυνάμει του άρθρου 48, δύνανται να εκδοθεί κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της Υ.Π.Α..

ιη) Κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, και χωρίς να απαιτείται προηγούμενη γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το Διοικητικό Συμβούλιο της Υ.Π.Α., μετά τη συγκρότησή του σε σώμα, επιλέγει και ο Διοικητής της Υ.Π.Α. διορίζει, μετά από σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, προσωρινούς προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων, Διευθύνσεων και Τμημάτων της Υ.Π.Α. κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς το προσωπικό της Υ.Π.Α., η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και λοιπές προϋποθέσεις για κάθε θέση προϊσταμένου οργανικής μονάδας.

2. Όπου στις κείμενες διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του ν. 1815/1988 (Α' 250), γίνεται αναφορά στην Υ.Π.Α., τον Διοικητή ή τους υπαλλήλους της σχετικά με την άσκηση εποπτικών, προανακριτικών ή άλλων καθηκόντων που προσιδιάζουν στις αρμοδιότητες της Α.Π.Α. σύμφωνα με τον παρόντα και τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία, νοούνται πλέον η Α.Π.Α., ο Διοικητής και οι υπάλληλοί της, κατά περίπτωση.

3. Πέραν των αρμοδιοτήτων και λειτουργιών της Α.Π.Α. οι οποίες προβλέπονται στον παρόντα, η Α.Π.Α. υποκαθίσταται σε κάθε άλλη αρμοδιότητα και λειτουργία της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας, καθώς και των Αεροπορικών Αρχών, που προβλέπεται στις κείμενες διατάξεις.

4. Όπου στους ν. 2338/1995 (Α' 202), 4594/2019 (Α' 29) και 4389/2016 (Α' 94), σχετικά με την κύρωση των εκάστοτε συμβάσεων παραχώρησης, καθώς και σε κάθε άλλη προγενέστερη από

την έναρξη λειτουργίας της Α.Π.Α., πράξη, γίνεται αναφορά στην Κρατική Αεροπορική Αρχή, νοείται πλέον η Α.Π.Α..

5. Μέχρι την έκδοση της υπουργικής απόφασης της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 49 για την Α.Π.Α., για τον υπολογισμό των αμοιβών, αποζημιώσεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999 και υπερωριών, οι υπάλληλοι της Α.Π.Α. που προέρχονται από την Υ.Π.Α. συνεχίζουν να λαμβάνουν από την Υ.Π.Α. τις αντίστοιχες αμοιβές, αποζημιώσεις και υπερωρίες και να προσμετρώνται για το σκοπό αυτό στην αριθμητική δύναμη της Υ.Π.Α., στον κλάδο προέλευσής τους, καθώς και να λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των οργανικών θέσεων ως είχε κατά την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων μετάταξης από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α.. Η Α.Π.Α. είναι δικαιούχος των κάθε είδους εσόδων, που είτε της αποδίδονται με το παρόν είτε της αναλογούν, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου. Τα εν λόγω ποσοστά, όπως ειδικότερα προβλέπονται στην παρ. 5 του άρθρου 65 του ν. 4427/2016 (Α' 188), όπως τροποποιείται με το άρθρο 42 του παρόντος, καθώς και στις περ. α' έως δ' του άρθρου 9 του ν. 2065/1992 (Α' 113), όπως τροποποιείται με το άρθρο 48 του παρόντος, τηρούνται με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος εντός των αντιστοιχών ειδικών λογαριασμών από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μεταφέρονται στην Α.Π.Α., με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος, μετά το άνοιγμα των λογαριασμών που προβλέπει η υπουργική απόφαση της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 49. Με το άνοιγμα των εν λόγω λογαριασμών, αρχίζει η απόδοση στην Α.Π.Α. του συνόλου των οικείων εσόδων από τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, τέλη αεροναυτιλίας και λοιπά τέλη ή παράβολα και μεταφέρονται στην Α.Π.Α., με ενέργειες της Τράπεζας της Ελλάδος, οι εισπράξεις που της αναλογούν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος. Με ενέργειες της Υ.Π.Α., κατόπιν αιτήματος της Α.Π.Α., αντιλογίζονται και μεταφέρονται στην Α.Π.Α. τυχόν λοιπά αναδρομικά ποσά που της αναλογούν, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος.

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η Τράπεζα της Ελλάδος κοινοποιεί τις κινήσεις των ειδικών λογαριασμών Τ.Ε.Α.Α. και τελών αεροναυτιλίας και στην Α.Π.Α. και η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης κοινοποιεί αντιστοίχως τις εισπράξεις των παραβόλων στην Α.Π.Α..

6. Εκκρεμείς αιτήσεις για χορήγηση άδειας υδατοδρομίου (άδεια ίδρυσης, άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και άδεια λειτουργίας) εξετάζονται και οι σχετικές άδειες χορηγούνται σύμφωνα με τις τροποποιούμενες διατάξεις του άρθρου 75 του παρόντος και τις καταργούμενες διατάξεις των περ. θ', ι' και ια' του άρθρου 50, ανεξάρτητα από την ημερομηνία υποβολής τους.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΡΥΘΜΙΣΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.)

Άρθρο 52

Σύσταση Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» - Τροποποίηση του άρθρου 26 του ν. 4427/2016

Ο τίτλος και οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 26 του ν. 4427/2016 (Α' 188) αντικαθίσταται, στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου προστίθεται περ. ζ' και το άρθρο 26 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 26

Σύσταση Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Υπηρεσία
Πολιτικής Αεροπορίας» – Έδρα – Σκοπός – Δομή

1. Συστήνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)», και για τις διενεργούμενες σχέσεις «Hellenic Aviation Service Provider (H.A.S.P.)», το οποίο εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της Υ.Π.Α. είναι η παροχή, οργάνωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και η διαχείριση και λειτουργία αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Έδρα της Υ.Π.Α. ορίζεται η Περιφέρεια Αττικής.

2. Η Υ.Π.Α. έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και κατ'εξουσιοδότηση εκτελεί δικό της προϋπολογισμό σύμφωνα με όσα ορίζονται στον παρόντα και τις εκάστοτε εφαρμοζόμενες διατάξεις περί λογιστικού των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου.

3. Στον Διοικητή Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας υπάγονται:

- α. η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής, Οικονομικής, Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού (ΓΔΔΟΤΥ),
- β. η Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων και Εσωτερικού Ελέγχου,
- γ. το Γραφείο Διοικητικής Υποστήριξης Διοικητή,
- δ. το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων,
- ε. το Γραφείο Συμβούλων Διοικητή,
- στ. το Γραφείο Ποιοτικού Ελέγχου και Συμμόρφωσης,
- ζ. η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Στον Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας υπάγονται:

- α. η Γενική Διεύθυνση Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (Γ.Δ.Π.Υ.Α.),
- β. το Γραφείο Διοικητικής Υποστήριξης Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας και
- γ. το Γραφείο Νομικού Συμβούλου Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας.

5. Στον Υποδιοικητή Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων υπάγονται:

- α. Γενική Διεύθυνση Φορέα Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων,
- β. το Γραφείο Διοικητικής Υποστήριξης Υποδιοικητή και
- γ. το Γραφείο Νομικού Συμβούλου Υποδιοικητή.

6. Η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής, Οικονομικής, Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού (ΓΔΔΟΤΥ), αποτελείται από τις εξής Διευθύνσεις «και τμήμα»:

- α. Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης και Συντονισμού.
- β. Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης, Συντονισμού και Συμβάσεων.

γ. Διεύθυνση Τεχνικής Συντήρησης.

δ. «Τμήμα» Πολιτικής και Σχεδιασμού Εκτάκτου Ανάγκης (ΠΣΕΑ).

7. Η Γενική Διεύθυνση Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (Γ.Δ.Π.Υ.Α.), αποτελείται από τις εξής Διευθύνσεις:

α. Διεύθυνση Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών - Μακεδονίας (Κ.Ε.Π.Α.Θ.Μ.).

β. Διεύθυνση Συστημάτων Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών - Μακεδονίας (Κ.Ε.Π.Α.Θ.Μ.).

γ. Διεύθυνση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας Περιφερειακών Αερολιμένων και Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ).

δ. Διεύθυνση Συστημάτων Περιφερειακών Αερολιμένων και Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ).

ε. Διεύθυνση Διευθέτησης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Εναερίου Χώρου.

στ. Διεύθυνση Διαχείρισης Συστημάτων και Υποδομών Αεροναυτιλίας.

ζ. Διεύθυνση Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών Α.Ι.Σ..

η. Διεύθυνση Μονάδας Πτητικών Μέσων.

θ. Διεύθυνση Κέντρου Ηλεκτρονικών Εφαρμογών Μείζονος Συντήρησης. Διεύθυνση Διαχείρισης Ασφάλειας και Προστασίας.

ι. Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού και Διοικητικής Οργάνωσης.

ια. Διεύθυνση Οικονομικής Λειτουργίας και Συμβάσεων.

8. Η Γενική Διεύθυνση Φορέα Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων αποτελείται από τις εξής Διευθύνσεις και Περιφερειακές Οργανικές Μονάδες:

α. Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού και Διοικητικής Οργάνωσης.

β. Διεύθυνση Οικονομικής Λειτουργίας και Συμβάσεων.

γ. Διεύθυνση Ασφάλειας και Ποιότητας.

δ. Περιφερειακές Οργανικές Μονάδες Λειτουργίας Αερολιμένων και άσκησης Αερολιμενικών Δραστηριοτήτων.

ε. Περιφερειακές Οργανικές Μονάδες Λειτουργίας Υδατοδρομίων.

9. Οι οργανικές μονάδες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που λειτουργούν σε επίπεδο Γραφείου αποτελούν Αυτοτελή Γραφεία και επιτελούν το έργο για το οποίο συστήθηκαν σύμφωνα με τις ανάγκες και την αποστολή της Υπηρεσίας.

10. Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας λειτουργεί αυτοτελές Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), οι αρμοδιότητες, η στελέχωση και η γραμματειακή υποστήριξη του οποίου ρυθμίζονται από τις διατάξεις του άρθρου 63Α του ν. 4427/2016.

11. Η εποπτεία των οργανικών μονάδων των περ. η', ι', ια' της παρ. 7, που υπάγονται στον Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας, και των περ. α', β', γ' της παρ. 8, που υπάγονται στον Υποδιοικητή Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομιών, ασκείται από κοινού με τον Διοικητή της Υ.Π.Α.»

Άρθρο 53

Διαδοχή – Περιέλευση περιουσιακών στοιχείων στην Υ.Π.Α. - Προσθήκη άρθρου 26Α στον ν. 4427/2016 και μεταβατικές διατάξεις

1. Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Α ως εξής:

«Άρθρο 26Α

Διαδοχή – Περιέλευση περιουσιακών στοιχείων στην Υ.Π.Α.

1. Η αυτοτελής δημόσια υπηρεσία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας», η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται. Στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου, στον βαθμό που αφορούν στην εν λόγω αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, υπεισέρχεται ως καθολικός διάδοχος το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» που συστήνεται με το άρθρο 26.

2. Εκκρεμείς δίκες ή δικαστικές υποθέσεις του Ελληνικού Δημοσίου, οι οποίες αφορούν στην καταργηθείσα αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, σε οποιοδήποτε δικονομικό στάδιο και αν βρίσκονται, ενώπιον οποιουδήποτε αρμόδιου πολιτικού, ποινικού ή διοικητικού δικαστηρίου και εισαγγελικής ή ανακριτικής αρχής συνεχίζονται από το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» που συστήνεται με το άρθρο 26.

3. Η νομή επί του συνόλου της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος έχει παραχωρηθεί στην ως άνω καταργηθείσα αυτοτελή δημόσια υπηρεσία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» περιέρχεται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιουδήποτε τύπου, πράξης ή συμβολαίου στο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» που συστήνεται με το άρθρο 26.

4. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) ως Ν.Π.Δ.Δ., είναι ο αρμόδιος φορέας, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος, για τη διαχείριση των λογαριασμών, οι οποίοι ανοίγονται με εισήγησή της με την έναρξη λειτουργίας της, σε αντικατάσταση των παρακάτω λογαριασμών:

α) του Ειδικού Λογαριασμού 234378/8 με τίτλο «Ε.Δ. -Λογαριασμός τελών διαδρομής που αποδίδονται από τον Eurocontrol» (GR 940100023000000002343788),

β) του Ειδικού Λογαριασμού 234379/6 με τίτλο «Ελληνικό Δημόσιο - Προϊόν από τη μεταβίβαση μελλοντικών εσόδων του Ελληνικού Δημοσίου από τον Eurocontrol», (IBAN GR 720100023000000002343796),

γ) των λογαριασμών Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων, που τηρούνται στην Τράπεζα Ελλάδος, με την επιφύλαξη των διατάξεων της Απόφασης Αριθ. 2/87499/ΔΛΤΠ (ΦΕΚ Β' 4754/2019), συμπεριλαμβανομένου του Λογαριασμού 234332/5, Ποσοστά Τέλους Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάρτων (Τ.Α.Α.Σ) και Τέλους Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αεροδρομίων (ΤΑΕΑ) υπέρ Υ.Π.Α.,

δ) του Λογαριασμού 23/200552 με τίτλο «ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΕΛΟΣ ΑΜΕΑ».

Τα υπόλοιπα των λογαριασμών αυτών και λοιπά ποσά σε κωδικούς του Δημοσίου εκ των ανωτέρω εσόδων της Υ.Π.Α. δεν μηδενίζονται και μεταφέρονται στους νέους λογαριασμούς του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία Υ.Π.Α.. Μετά την ως άνω μεταφορά, οι

λογαριασμοί των περ. α) έως δ) καταργούνται.

Ειδικότερα, τα υπόλοιπα των ειδικών λογαριασμών 234378/8 με τίτλο «Ε.Δ. -Λογαριασμός τελών διαδρομής που αποδίδονται από τον Eurocontrol» και 234379/6 με τίτλο «Ελληνικό Δημόσιο - Προϊόν από τη μεταβίβαση μελλοντικών εσόδων του Ελληνικού Δημοσίου από τον Eurocontrol», (IBAN GR 720100023000000002343796) περιέρχονται στους νέους λογαριασμούς του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία Υ.Π.Α..

Τα πόσα διατίθενται:

α) Κατά προτεραιότητα για αποζημιώσεις του π.δ. 8/2004 (Α' 4), τα οποία εκταμιεύονται και διατίθενται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο π.δ. 8/2004.

β) Τυχόν υπόλοιπα διατίθενται για σκοπούς επενδύσεων και προγραμμάτων ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού υποδομών, για συστήματα αεροναυτιλίας, για την εισαγωγή νέων μεθόδων και τεχνολογιών στο αεροναυτιλιακό έργο, για δαπάνες εκπαίδευσης, μελετών και παροχής υπηρεσιών συμβούλου για θέματα αεροναυτιλίας. Εκταμιεύσεις ποσών για ανωτέρω χρήσεις πραγματοποιούνται με κοινή απόφαση των αρμοδίων οργάνων των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Υ.Π.Α. προβαίνει στην απογραφή όλων των κινητών και ακινήτων, που κατά τις διατάξεις του παρόντος περιέρχονται στην κυριότητα της Υ.Π.Α. ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Απόσπασμα της έκθεσης απογραφής που περιγράφει τα ακίνητα που αποκτώνται κατά κυριότητα από την Υ.Π.Α., καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων, καταχωρίζεται ατελώς στα οικεία βιβλία του υποθηκοφυλακείου, των κτηματολογικών γραφείων και άλλων αρμόδιων αρχών.

6. Το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» που συστήνεται με το άρθρο 26 αναλαμβάνει κάθε αρμοδιότητα η οποία έχει ανατεθεί ή ασκείται, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, από την αυτοτελή δημόσια υπηρεσία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας», σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, εκτός αν άλλως ορίζεται στον παρόντα. Όπου στην κείμενη νομοθεσία γίνεται αναφορά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, νοείται στο εξής το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» που συστήνεται με το άρθρο 26.»

2. Με ενέργειες της Τράπεζας Ελλάδος, ποσό τριών (3) εκατομμυρίων ευρώ εκ των υπολοίπων των λογαριασμών της παρ. 4 του άρθρου 26Α του ν. 4427/2016 (Α' 188), όπως προστίθεται δυνάμει του παρόντος, μεταφέρεται στην Α.Π.Α., μετά το άνοιγμα των λογαριασμών που προβλέπει η υπουργική απόφαση της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 49, για κάλυψη αποζημιώσεων του π.δ. 8/2004 (Α' 4) των προερχομένων από την Υ.Π.Α. υπαλλήλων του κλάδου Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας της Α.Π.Α.. Τυχόν υπόλοιπα εκκαθαρίζονται και επιστρέφονται στην Υ.Π.Α..

Άρθρο 54

Διοίκηση Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας - Προσθήκη του άρθρου 26Β στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Β ως εξής:

«Άρθρο 26Β

Όργανα διοίκησης Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Όργανα διοίκησης της Υ.Π.Α. είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Διοικητής, ο Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας και ο Υποδιοικητής Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομιών.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Υ.Π.Α. συγκροτείται από επτά (7) μέλη ως εξής:

α. τον Διοικητή της Υ.Π.Α., ο οποίος διορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 27,

β. τον Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας, ο οποίος διορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 28,

γ. τον Υποδιοικητή Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομιών, ο οποίος διορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 29,

δ. τέσσερα (4) μέλη, τα οποία διορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 30Α.»

Άρθρο 55

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. – Προσθήκη του άρθρου 26Γ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Γ ως εξής:

«Άρθρο 26Γ

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου

Αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. είναι:

- α. Η γενική εποπτεία και ο έλεγχος της λειτουργίας της Υ.Π.Α. στο πλαίσιο της υλοποίησης του επιχειρησιακού πλάνου δράσης,
- β. η έγκριση και η παρακολούθηση εφαρμογής του επιχειρησιακού πλάνου δράσης της Υ.Π.Α.,
- γ. η κατάρτιση, κατόπιν εισήγησης της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής, Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού (Γ.Δ.Δ.Ο.Τ.Υ.Σ.), του προϋπολογισμού, του απολογισμού, του ισολογισμού και λοιπών χρηματοοικονομικών αναφορών της Υ.Π.Α. και η υποβολή στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών προς έγκριση του προϋπολογισμού ή άλλων χρηματοοικονομικών αναφορών της Υ.Π.Α. για τις οποίες τέτοια έγκριση τυχόν απαιτείται,
- δ. η διοίκηση και διαχείριση των πόρων της Υ.Π.Α. με την επιφύλαξη της παρ. 5 του άρθρου 64Α,
- ε. η διατύπωση αιτιολογημένης γνώμης επί των εκθέσεων ελέγχου που εκπονούνται από το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, και η συνεργασία με αυτό, για τη διαβίβαση των εκθέσεων αρμοδίως.»

Άρθρο 56

Προσόντα διορισμού - Προσθήκη του άρθρου 26Δ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Δ ως εξής:

«Άρθρο 26Δ

Προσόντα διορισμού

Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι πρόσωπα τα οποία διακρίνονται για το κύρος, την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και ιδίως στον χώρο της αξιοπλοΐας, της αεροναυτιλίας, του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, των συμβάσεων παραχώρησης λειτουργίας αεροδρομίων, της ρύθμισης της οικονομικής λειτουργίας των αερολιμένων, του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού και διαθέτουν εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.»

Άρθρο 57

Ανεξαρτησία Διοικητή, Υποδιοικητών και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου – Προσθήκη του άρθρου 26Ε στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Ε ως εξής:

«Άρθρο 26Ε

Ανεξαρτησία Διοικητή, Υποδιοικητών και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου

Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους και δεσμεύονται μόνο από τον νόμο και τη συνείδησή τους, υποχρεούνται δε να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας και δεν υπόκεινται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα, κρατικούς φορείς ή άλλες διοικητικές αρχές.»

Άρθρο 58

Ασυμβίβαστα Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου – Προσθήκη του άρθρου 26ΣΤ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26ΣΤ ως εξής:

«Άρθρο 26ΣΤ

Ασυμβίβαστα Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου

1. Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή να έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους, από υπηρεσίες αεροπορικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της. Αν τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου αποκτήσουν από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους. Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη, κατά νόμο, δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

2. Οι περιορισμοί και τα ασυμβίβαστα της παρ. 1 εφαρμόζονται και για τους συζύγους των εκεί αναφερόμενων προσώπων ή όσων έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης κατά την έννοια του άρθρου 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181), καθώς και τους συγγενείς τους εξ αίματος και εξ αγχιστείας μέχρι του δεύτερου βαθμού. Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη, κατά νόμο, δήλωση περιουσιακής κατάστασης.»

Άρθρο 59

Τήρηση εμπιστευτικότητας και καθήκον εχεμύθειας - Προσθήκη του άρθρου 26Ζ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Ζ ως εξής:

«Άρθρο 26Ζ

Τήρηση εμπιστευτικότητας και καθήκον εχεμύθειας

Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οφείλουν να τηρούν εμπιστευτικότητα και εχεμύθεια, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και ιδίως σε ό,τι αφορά θέματα που άπτονται της εθνικής άμυνας και ασφάλειας.»

Άρθρο 60

Πειθαρχική ευθύνη Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Διοικητικού Συμβουλίου – Προσθήκη του άρθρου 26Η στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 26Η ως εξής:

«Άρθρο 26Η

Πειθαρχική ευθύνη Διοικητή, Υποδιοικητή και λοιπών μελών Δ.Σ.

Ο Διοικητής, οι Υποδιοικητές και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού

Συμβουλίου υπέχουν πειθαρχική ευθύνη, για κάθε παράβαση των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τον παρόντα νόμο. Ο πειθαρχικός έλεγχος των εν λόγω προσώπων, καθώς και η διαδικασία, για την άσκηση του, καθορίζονται με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εντός τριών (3) μηνών, από την έναρξη ισχύος του παρόντος.»

Άρθρο 61
Διοικητικό Συμβούλιο Υ.Π.Α.

Όπου, στις διατάξεις του ν. 4427/2016 (Α' 188), που αφορούν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, γίνεται αναφορά σε Εκτελεστικό Συμβούλιο, νοείται στο εξής το Διοικητικό Συμβούλιο της Υ.Π.Α..

Άρθρο 62
Επιλογή και θητεία λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 30Α στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 30Α ως εξής:

«Άρθρο 30Α
Επιλογή και θητεία λοιπών μελών
του Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α.

1. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 26Β επιλέγονται από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, κατόπιν διατύπωσης γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και εισήγησης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Η θητεία των μελών της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 26Γ είναι τριετής, μπορεί δε να ανανεωθεί μία (1) μόνο φορά.»

Άρθρο 63
Συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Β στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 30Β ως εξής:

«Άρθρο 30Β
Συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Υ.Π.Α. συγκροτείται σε σώμα με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και αυτού προεδρεύει ο Διοικητής. Μετά από τη συγκρότησή του το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει Αντιπρόεδρο.

2. Καθήκοντα γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου ασκεί ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διοικητικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.»

Άρθρο 64
Συνεδρίαση και λήψη αποφάσεων Διοικητικού Συμβουλίου Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Γ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 30Γ ως εξής:

«Άρθρο 30Γ
Συνεδρίαση Διοικητικού Συμβουλίου -
Λήψη αποφάσεων

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει εγκύρως, εφόσον είναι παρόντα πέντε (5) τουλάχιστον μέλη του. Στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου δύνανται να παρίστανται χωρίς δικαίωμα ψήφου οι Γενικοί Διευθυντές, καθώς και οι καθ' ύλην αρμόδιοι Διευθυντές, προκειμένου να ενημερώνουν τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και να επικουρούν στη λήψη των αποφάσεων.

2. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και φανερά ψηφοφορία. Σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Διοικητή. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ειδικά αιτιολογημένες και δεσμευτικές, δημοσιεύονται με πράξη του Διοικητή στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναρτώνται στην ιστοσελίδα της Υ.Π.Α. και κοινοποιούνται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς.»

Άρθρο 65
Αποζημίωση μελών Διοικητικού Συμβουλίου - Προσθήκη του άρθρου 30Δ στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 30Δ ως εξής:

«Άρθρο 30Δ
Αποζημίωση μελών Διοικητικού Συμβουλίου

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 26Γ λαμβάνουν αποζημίωση ανά συνεδρίαση, η οποία καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 66
Έναρξη λειτουργίας της Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 30Ε στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 30Ε ως εξής:

«Άρθρο 30Ε
Έναρξη λειτουργίας Υ.Π.Α.

Η λειτουργία της Υ.Π.Α. ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου σύμφωνα με όσα προβλέπονται αρχίζει με τη συγκρότηση του Διοικητικού της Συμβουλίου σε σώμα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 30Β. Μέχρι τη συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου ο διατελών Διοικητής και τα λοιπά υφιστάμενα όργανα διοίκησης της αυτοτελούς υπηρεσίας «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας» συνεχίζουν να ασκούν κάθε αρμοδιότητα που τους έχει ανατεθεί βάσει της κείμενης νομοθεσίας.»

Άρθρο 67
Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας - Προσθήκη του άρθρου 39Α στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται άρθρο 39Α ως εξής:

«Άρθρο 39Α
Ρύθμιση θεμάτων Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας

1. Η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.Π.Ο.Α.) λειτουργεί ως οργανική μονάδα επιπέδου Διεύθυνσης. Η Σ.Π.Ο.Α. υλοποιεί τον εκπαιδευτικό προγραμματισμό που εκπονείται τόσο σε ό,τι αφορά τη διδασκία, κατά αντικείμενο, ύλη, όσο και σε ό,τι αφορά τον χρονοπρογραμματισμό, εμπρόθεσμα, από τις καθ' ύλην αρμόδιες Διευθύνσεις. Οι αρμόδιες Διευθύνσεις είναι υποχρεωμένες να καταθέτουν το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών, από τη λήξη της προηγούμενης εκπαιδευτικής περιόδου, το πρόγραμμα της επόμενης, καθώς και κατάσταση διδακτικού προσωπικού για την υλοποίηση του ως άνω εκπαιδευτικού έργου.

2. Η Σ.Π.Ο.Α. αποτελείται από τα κάτωθι Τμήματα με τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

- Α) Τμήμα Οργάνωσης και Υποστήριξης με αρμοδιότητες:
 - α. την οργάνωση και την υποστήριξη των εκπαιδευτικών προγραμμάτων,
 - β. την οργάνωση και την υποστήριξη κάθε είδους εξετάσεων που διενεργούνται στο πλαίσιο της σχολής, όπως ενδεικτικά για το προσωπικό εδάφους,
 - γ. την τήρηση των απαραίτητων αρχείων και την τήρηση του πρωτοκόλλου,
 - δ. τη μέριμνα για τη λειτουργία της Βιβλιοθήκης της Σ.Π.Ο.Α.

και τον εμπλουτισμό της με έντυπο ή ηλεκτρονικό υλικό,

ε. την εκτίμηση απαιτήσεων σε εκπαιδευτικά βιβλία, βοηθήματα και λοιπά εκπαιδευτικά μέσα, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Διευθύνσεις και τη μέριμνα για τη συγγραφή και εκτύπωση βιβλίων και λοιπών εντύπων υλικού εκπαίδευσης,

στ. τον χειρισμό της υπηρεσιακής αλληλογραφίας, τη γραμματειακή υποστήριξη, την εξυπηρέτηση (πρωτόκολλο - διεκπεραίωση εγγράφων), καθώς και τη διακίνηση των πάσης φύσεως εγγράφων.

Β) Τμήμα Εκπαίδευσης Φορέων και Παρόχων Υπηρεσιών Αερομεταφορών, με αρμοδιότητες:

α. Την εκπόνηση και υλοποίηση προγραμμάτων εκπαίδευσης επί θεμάτων αεροπορικής ασφάλειας σε όλους τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας από ένομες ενέργειες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.) και στο Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας (Ε.Ε.Π.Α.Α.) στις εγκαταστάσεις της Σ.Π.Ο.Α. ή σε περιφερειακές μονάδες της,

β. τον έλεγχο της καταλληλότητας υποψηφίων εκπαιδευομένων σε θέματα ελέγχου ασφάλειας αερομεταφορών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Ε.Κ.Α.Π.Α. και στις εκάστοτε ισχύουσες Τεχνικές Οδηγίες Ασφάλειας (ΤΟΑ), καθώς και τη λειτουργία και διαχείριση του/των συστήματος/-ων προσομοίωσης ελέγχου χειραιοσκευών - αποσκευών είτε στις εγκαταστάσεις της Σ.Π.Ο.Α. είτε σε περιφερειακές μονάδες της,

γ. τον καθορισμό των απαιτήσεων σε εκπαιδευτικά μέσα και τη μέριμνα για την έκδοση των απαιτούμενων εκπαιδευτικών εγχειριδίων, καθώς και την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, όλων των φάσεων εκπαίδευσης του προσωπικού, των υπευθύνων υπηρεσιών πυρασφάλειας αεροσκαφών και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και των εκπαιδευτών,

δ. την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σωστικών μέσων αεροσκαφών σε ιπτάμενο προσωπικό, καθώς και την υλοποίηση εκπαίδευσης προσωπικού φορέων του Δημοσίου ή νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή φυσικών προσώπων, ημεδαπών ή αλλοδαπών, σε θέματα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την πυρασφάλεια αεροσκαφών και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στις εγκαταστάσεις της Σ.Π.Ο.Α. ή σε περιφερειακές μονάδες της,

ε. τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του πεδίου και εξοπλισμού εκπαίδευσης, την εκτέλεση έργων αναβάθμισης του πεδίου ασκήσεων και την προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού, με στόχο η παρεχόμενη εκπαίδευση να ανταποκρίνεται στις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις, διατηρώντας υψηλό επίπεδο ασφάλειας,

στ. την υλοποίηση προγραμμάτων βασικής και επαναληπτικής εκπαίδευσης στις εγκαταστάσεις της Σ.Π.Ο.Α. ή σε περιφερειακές μονάδες της, σύμφωνα με τον εν ισχύ Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης του προσωπικού των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών (basic) και του προσωπικού των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών ως εκπαιδευτών (advanced) σε θεματικές ενότητες που αφορούν στον έλεγχο παρεχομένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών (handling), νομικού και κανονιστικού πλαισίου, καθώς και τον έλεγχο ασφαλείας δαπέδων (ramp safety),

ζ. την υλοποίηση εισαγωγικής και ειδικής εκπαίδευσης, καθώς και προγραμμάτων διαρκούς επιμόρφωσης υπαλλήλων της σε θέματα συναφή με το έργο, τις αρμοδιότητες και την επαγγελματική εξέλιξη τους,

η. την εισήγηση για την υλοποίηση προγραμμάτων εκπαίδευσης σε υπαλλήλους της Υ.Π.Α., αλλά και άλλων φορέων, σε αεροπορικό αντικείμενο, συναφές με την ασφάλεια πτήσεων και τη λειτουργία αεροδρομίων,

θ. τη σύνταξη έκθεσης αξιολόγησης κάθε προγράμματος,

ι. την εκπαίδευση εκπαιδευτών και εξεταστών ή αξιολογητών του Τμήματος,

ια. την εκτίμηση των αναγκών σε συγγράμματα και εκπαιδευτικό εξοπλισμό,

ιβ. την εισήγηση για την έκδοση αποφάσεων σχετικών με τα προγράμματα εκπαίδευσης του Τμήματος,

ιγ. την παροχή υπηρεσιών τηλεκπαίδευσης,

ιδ. την εισήγηση για την εκπόνηση και υπογραφή συμβάσεων και αποφάσεων σχετικά με την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στα αντικείμενα του Τμήματος.

Γ) Τμήμα Εκπαίδευσης σε αντικείμενα Αερομεταφορών και Οικονομικής Διοίκησης, με αρμοδιότητες:

α. την εκπόνηση και υλοποίηση εισαγωγικής και ειδικής εκπαίδευσης σε θέματα αερομεταφορών και οικονομικής διοίκησης,

β. τη μέριμνα για την έκδοση των σχετικών αναλυτικών προγραμμάτων και τη σύνταξη έκθεσης αξιολόγησης κάθε προγράμματος,

γ. την παροχή εκπαίδευσης και την κατάρτιση, οργάνωση και υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων όλων των φάσεων εισαγωγικής εκπαίδευσης, εξειδίκευσης και επιμόρφωσης σε θέματα συναφή με το έργο, τις αρμοδιότητες και την επαγγελματική εξέλιξη των οικείων κλάδων της Υ.Π.Α.,

δ. την εκπαίδευση εκπαιδευτών και εξεταστών αξιολογητών, διακριτά για τους κλάδους,

ε. την έκδοση αποφάσεων για όλα τα προγράμματα εκπαίδευσης των κλάδων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και την οργάνωση των προγραμμάτων εισαγωγικής εκπαίδευσης, διαρκούς επιμόρφωσης ειδικού ή και γενικού ενδιαφέροντος, σε συνεργασία με το Εθνικό Κέντρο Δημοσίας Διοίκησης,

στ. την έκδοση αποφάσεων μετεκπαίδευσης των υπαλλήλων της Υ.Π.Α. στις περιπτώσεις που αυτή προβλέπεται από διεθνείς κανονισμούς ή από πρωτόκολλα συνεργασίας της υπηρεσίας με κρατικούς φορείς ή με διεθνείς οργανισμούς,

ζ. την παροχή υπηρεσιών τηλεκπαίδευσης,

η. την εισήγηση για την εκπόνηση και υπογραφή συμβάσεων και αποφάσεων σχετικά με την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στα αντικείμενα του Τμήματος.

Δ) Τμήμα Εκπαίδευσης Πυρασφάλειας, Έκτακτης Ανάγκης και Επίγειας Εξυπηρέτησης με αρμοδιότητες:

α. την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και προγραμμάτων επιμόρφωσης του προσωπικού, των υπευθύνων των υπηρεσιών πυρασφάλειας αεροσκαφών και αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων ανάγκης αεροδρομίων, καθώς και των εκπαιδευτών αυτών,

β. την υλοποίηση εκπαίδευσης προσωπικού σε θέματα που σχετίζονται με την πυρασφάλεια αεροσκαφών και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης αεροδρομίων,

γ. την εκπόνηση και υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σωστικών μέσων αεροσκαφών σε ιπτάμενο προσωπικό,

δ. τη μέριμνα για τη λειτουργία του πεδίου ασκήσεων της Σ.Π.Ο.Α. για την πραγματοποίηση πρακτικής εκπαίδευσης, του φορητού εξοπλισμού για την παροχή εκπαίδευσης προσωπικού λειτουργίας αεροδρομίων, καθώς και τη συντήρηση εγκαταστάσεων του πεδίου και εξοπλισμού εκπαίδευσης, έργα αναβάθμισης του πεδίου ασκήσεων και την προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού, με στόχο η παρεχόμενη εκπαίδευση να ανταποκρίνεται στις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις διατηρώντας υψηλό επίπεδο ασφάλειας,

ε. την υλοποίηση προγραμμάτων βασικής και επαναληπτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τον εν ισχύ Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης του προσωπικού των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης,

ζ. την εκπαίδευση εκπαιδευτών και εξεταστών αξιολογητών σε αντικείμενα αρμοδιότητας της Υ.Π.Α.,

η. την εκτίμηση των αναγκών σε συγγράμματα και εκπαιδευτικό εξοπλισμό,

θ. την εισήγηση για την εκπόνηση και υπογραφή συμβάσεων και αποφάσεων σχετικά με την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στα αντικείμενα του Τμήματος,

ι. την παροχή υπηρεσιών τηλεκπαίδευσης.

Ε) Τμήμα Αρχικής Εκπαίδευσης Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Ε.Κ.) με αρμοδιότητες:

α. τον σχεδιασμό και την κατάρτιση γενικού πλαισίου αρχικής εκπαίδευσης του προσωπικού των υπηρεσιών Ε.Κ.,

β. την κατάρτιση διδασκείας ύλης/σχεδίων προγραμμάτων αρχικής εκπαίδευσης των υπηρεσιών της Ε.Κ., σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς,

- γ. την έγκριση διδακτέας ύλης αρχικής εκπαίδευσης,
- δ. τη μέριμνα για τον ορισμό εκπαιδευτών στα προγράμματα αρχικής εκπαίδευσης προσωπικού των υπηρεσιών Ε.Κ. (αξιολόγηση αιτήσεων υποψηφίων εκπαιδευτών, έλεγχος τυπικών προσόντων σε συνεργασία με τις αρμόδιες διευθύνσεις, εισήγηση για έγκριση από την αρμόδια Διεύθυνση) και την έγκριση υποψηφίων εκπαιδευτών,
- ε. την έγκριση εκπαιδευτικών εγχειριδίων σχετικών με τα παρεχόμενα εκπαιδευτικά προγράμματα αρχικής εκπαίδευσης στις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΤΣ),
- ζ. την εκπόνηση και υλοποίηση, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την αρχική εκπαίδευση σε συνεργασία με τις επιχειρησιακές ή άλλες μονάδες όπου απαιτείται,
- η. την εκτίμηση απαιτήσεων σε εκπαιδευτικό υλικό, μέσα και εξοπλισμό και τη μέριμνα για την εξασφάλισή τους και τον προγραμματισμό, την κοστολόγηση και μέριμνα για την εξασφάλιση πόρων,
- θ. την παροχή υπηρεσιών τηλεεκπαίδευσης,
- ι. τη χορήγηση σχετικών βεβαιώσεων, πιστοποιητικών σπουδών και την εισήγηση για την απονομή πτυχίων σε θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος Αρχικής Εκπαίδευσης Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Ε.Κ.),
- ια. την τήρηση σχετικών αρχείων για όλα τα θέματα αρχικής εκπαίδευσης Υπηρεσιών Ε.Κ.»

Άρθρο 68

Αρμοδιότητες Τμήματος Προϋπολογισμού και Δαπανών - Προσθήκη των περ. κβ' και κγ' και τροποποίηση των περ. θ' και κ' στην παρ. Α του άρθρου 57 του ν. 4427/2016

1. Στην παρ. Α του άρθρου 57 του ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθενται περ. κβ' και κγ', η υφιστάμενη περ. κβ' αναριθμείται σε κδ, η περ. θ' και η περ. κ' τροποποιούνται και η παρ. Α διαμορφώνεται ως εξής:

«Α) Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών, με αρμοδιότητες:

- α. Τη σύνταξη του επιχειρησιακού πλάνου δράσης (Business Plan) της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας, με τη συλλογή στοιχείων, για όλες τις δραστηριότητες της.
- β. Τον προσδιορισμό και την καθιέρωση κέντρων κόστους (cost centers), για κάθε μία από τις λειτουργίες της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας και τον συνυπολογισμό τους κατά την σύνταξη του διακριτού προϋπολογισμού της.
- γ. Την υποβολή του επιχειρησιακού πλάνου δράσης στον Γενικό Διευθυντή Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας προς έγκριση και διαβίβαση αρμοδώς.
- δ. Την κατάρτιση των απαιτούμενων, κατά νόμο, οικονομικών καταστάσεων της Υπηρεσίας Αεροναυτιλίας και την υποβολή τους αρμοδίως σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.
- ε. Τη συγκέντρωση των οικονομικών στοιχείων, την επεξεργασία με σκοπό την κατάρτιση του ετήσιου τακτικού προϋπολογισμού και των μηνιαίων στόχων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού, καθώς και την τροποποίησή του.
- στ. Την παρακολούθηση της εκτέλεσης του Προϋπολογισμού, εντός των ανώτατων ορίων, όπως και της κίνησης των πιστώσεων, της ανακατανομής αυτών, καθώς και την αντιμετώπιση θεμάτων ειδικών λογαριασμών.
- ζ. Την αξιολόγηση του εκτελούμενου προϋπολογισμού, με σκοπό τη μείωση των δαπανών και γενικά τη χρησιμοποίηση όλων των πόρων με αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο.
- η. Την αξιολόγηση, επεξεργασία και παροχή οικονομικών στοιχείων προς τρίτους φορείς.
- θ. Τη συγκέντρωση και επεξεργασία των οικονομικών στοιχείων σε συνεργασία με την Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής, Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού για την κα-

τάρτιση και υποβολή αρμοδίως στοιχείων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής (ΜΠΔΣ).

ι. Τη συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού για τη τήρηση και την καταχώρηση δεδομένων του Μητρώου Δεσμεύσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ια. Την εξασφάλιση πιστώσεων, από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, για τη χρηματοδότηση των δαπανών, καθώς και ενέργειες εκτέλεσης κάθε είδους δαπανών σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιβ. Την εξασφάλιση πιστώσεων, από τα εισπραττόμενα, τέλη αεροναυτιλίας, με βάση την κοστολόγηση της λειτουργίας της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την κάλυψη δαπανών προσωπικού, επενδύσεων και λειτουργίας.

ιγ. Την εισήγηση για την έκδοση αποφάσεων ανάληψης υποχρέωσης, από τον Τακτικό Προϋπολογισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεργασία με τον συντονισμό με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιδ. Τη συγκέντρωση και αποστολή οικονομικών στοιχείων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας προς την Ελληνική Στατιστική Αρχή και σε Διεθνείς Οργανισμούς σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιε. Την κατάρτιση, εκτέλεση και σύνταξη απολογισμού του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας.

ιστ. Τη συγκέντρωση και διαβίβαση αρμοδίως όπου απαιτείται στοιχείων προϋπολογισμού, τελών υπέρπλησης και τερματικής περιοχής σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιζ. Την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων στα θέματα αρμοδιότητας της Διεύθυνσης, την επικοινωνία και συμμετοχή στους αντίστοιχους οργανισμούς διαμόρφωσης του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου για θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος.

ιη. Τη σύνταξη εισηγήσεων και απόψεων αναφορικά με αγωγές υπαλλήλων, προσφυγές εταιρειών και επί ερωτημάτων κοινοβουλευτικού ελέγχου που αφορούν την Υποδιοίκηση Αεροναυτιλίας.

ιθ. Τον ορισμό των υπολόγων χρηματικού, την έκδοση καταλογιστικών αποφάσεων σε βάρος τρίτων, τη συγκέντρωση διολογητικών δαπανών και τη σύνταξη εκθέσεων δαπανών.

κ. Την εφαρμογή των διαδικασιών για την κατάρτιση του Προϋπολογισμού, καθώς και τη σύνταξη Έκθεσης Προϋπολογισμού και την υποβολή της μαζί με τον Προϋπολογισμό στο Εκτελεστικό Συμβούλιο για την έκδοση απόφασης έγκρισης. Το Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών έχει την ευθύνη για την παρακολούθηση μη υπέρβασης των ορίων δαπανών όπως αυτά περιγράφονται στον Προϋπολογισμό.

κα. Τη σύνταξη Έκθεσης Εκτέλεσης και Υλοποίησης του Προϋπολογισμού (Απολογιστική Έκθεση) προς το Εκτελεστικό Συμβούλιο την οποία εισηγείται ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προς έγκριση στο Εκτελεστικό Συμβούλιο. Κατόπιν της ως άνω έγκρισης η Έκθεση Εκτέλεσης και Υλοποίησης του Προϋπολογισμού διαβιβάζεται στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

κβ. Τη σύνταξη σχεδίου ισολογισμού προς έγκριση από το Διοικητικό Συμβούλιο.

κγ. Τη μέριμνα για την αξιοποίηση των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL) σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 2 του άρθρου 65.

κδ. Την παροχή των απαραίτητων οικονομικών στοιχείων στο Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου για την εκπόνηση των διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.»

Άρθρο 69**Αρμοδιότητες Τμήματος Εσόδων - Τροποποίηση των περ. δ', ε' και η' της παρ. Β του άρθρου 57 του ν. 4427/2016**

Οι περ. δ', ε' και η' της παρ. Β του άρθρου 57 του ν. 4427/2016 (Α' 188) αντικαθίσταται και η παρ. Β διαμορφώνεται ως εξής:

«Β) Τμήμα Εσόδων:

α. Την εκπόνηση και παρακολούθηση εφαρμογής των διαδικασιών βεβαίωσης και είσπραξης των εσόδων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας.

β. Την παρακολούθηση χρηματικών περιουσιακών στοιχείων, οφειλών και εσόδων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας.

γ. Την κατάρτιση προϋπολογισμού εσόδων και τον προσδιορισμό των πόρων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας, οι οποίοι δύναται να είναι πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων, χρηματοδοτήσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλους διεθνείς οργανισμούς.

δ. Τη μέριμνα για την είσπραξη των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη τερματικής περιοχής και τα τέλη υπέρπτησης, τη διανομή των ποσών που αναλογούν στους λοιπούς δικαιούχους και την κίνηση των σχετικών λογαριασμών, καθώς και τη συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό EUROCONTROL σε ό,τι αφορά στα θέματα της διαχείρισης των εσόδων από τα τέλη υπέρπτησης και τερματικής περιοχής.

ε. Την υποβολή σχετικών στοιχείων στην Α.Π.Α. για τον καθορισμό της βάσης κόστους των τελών υπέρπτησης και τερματικής περιοχής και τη διαμόρφωση των τιμών μονάδας κατά τη διαδρομή και κατά την τερματική περιοχή.

στ. Τη μέριμνα για την τήρηση των αρχών της αποτελεσματικής και αντιπροσωπευτικής κοστολόγησης, καθώς και των αρχών της διαφάνειας και της μη διάκρισης κατά τον προσδιορισμό του ύψους των τελών τερματικής περιοχής και υπέρπτησης.

ζ. Την υποβολή στην Α.Π.Α. για έγκριση των κοστολογικών στοιχείων, των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

η. Τη μέριμνα για τη διαβούλευση με εμπλεκόμενους φορείς, όταν αυτό απαιτείται.

θ. Την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων στα θέματα εσόδων, την επικοινωνία και συμμετοχή στους αντίστοιχους διεθνείς οργανισμούς διαμόρφωσης του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου και την μέριμνα για την εφαρμογή από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ευρωπαϊκών κανονισμών αναφορικά με την πολιτική κοστολόγησης.

ι. Την κατάρτιση του προϋπολογισμού των εσόδων της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας και την υποβολή του προς έγκριση στη Γενική Διεύθυνση Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.»

Άρθρο 70**Αρμοδιότητες Τμήματος Προϋπολογισμού και Δαπανών - Προσθήκη της περ. κβ' και τροποποιήσεις των περ. η', θ', ιζ', κ' και κα' στην παρ. Α του άρθρου 60 του ν. 4427/2016**

Στην παρ. Α του άρθρου 60 του ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται η περ. κβ', η υφιστάμενη κβ' αναριθμείται σε κγ', οι περ. η', θ', ιζ', κ' και κα' τροποποιούνται και η παρ. Α διαμορφώνεται ως εξής:

«Α) Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών, με αρμοδιότητες:

α. Τη σύνταξη του επιχειρησιακού πλάνου δράσης (Business Plan) της Υποδιοίκησης Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων, με την συλλογή στοιχείων, για όλες τις δραστηριότητες της.

β. Τον προσδιορισμό και την καθιέρωση κέντρων κόστους (cost centers), για κάθε μία από τις λειτουργίες της Υποδιοίκησης Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων και τον συνυπολογισμό τους κατά την σύνταξη του διακριτού προϋπολογισμού της.

γ. Την υποβολή του επιχειρησιακού πλάνου δράσης στον Γενικό Διευθυντή Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων προς έγκριση και διαβίβαση αρμοδώς.

δ. Την κατάρτιση των απαιτούμενων, κατά νόμο, οικονομικών καταστάσεων της Υπηρεσίας Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων και την υποβολή τους αρμοδώς σε συνεργασία με την Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ε. Τη συγκέντρωση των οικονομικών στοιχείων, την επεξεργασία με σκοπό την κατάρτιση του ετήσιου Τακτικού Προϋπολογισμού και των μηνιαίων στόχων, σε συνεργασία με την Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού, καθώς και την τροποποίησή του.

στ. Την παρακολούθηση της εκτέλεσης του Προϋπολογισμού, εντός των ανώτατων ορίων, όπως και της κίνησης των πιστώσεων, της ανακατανομής αυτών, καθώς και την αντιμετώπιση θεμάτων ειδικών λογαριασμών.

ζ. Την αξιολόγηση του εκτελούμενου προϋπολογισμού, με σκοπό τη μείωση των δαπανών και γενικά τη χρησιμοποίηση όλων των πόρων με αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο.

η. Την αξιολόγηση, επεξεργασία και παροχή οικονομικών στοιχείων προς την Α.Π.Α. και τρίτους φορείς.

θ. Τη συγκέντρωση και επεξεργασία των οικονομικών στοιχείων και τη συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού για την κατάρτιση και υποβολή αρμοδώς στοιχείων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής (ΜΠΔΣ).

ι. Τη συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού για την τήρηση και την καταχώρηση δεδομένων του Μητρώου Δεσμεύσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ια. Την εξασφάλιση πιστώσεων, από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, για τη χρηματοδότηση των δαπανών, καθώς και ενέργειες εκτέλεσης κάθε είδους δαπανών σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιβ. Την εξασφάλιση πιστώσεων, από τα εισπραττόμενα τέλη αεροναυτιλίας, με βάση την κοστολόγηση της λειτουργίας της Υποδιοίκησης Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων και στον βαθμό που η Υποδιοίκηση Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων έχει συμβάλει στην λειτουργία της Υποδιοίκησης Αεροναυτιλίας.

ιγ. Την εισήγηση για την έκδοση αποφάσεων ανάληψης υποχρέωσης, από τον Τακτικό Προϋπολογισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεργασία και συντονισμό με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιδ. Τη συγκέντρωση και αποστολή οικονομικών στοιχείων της Υποδιοίκησης Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων προς την Ελληνική Στατιστική Αρχή σε και σε Διεθνείς Οργανισμούς σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιε. Την κατάρτιση, εκτέλεση και σύνταξη απολογισμού του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων της Υποδιοίκησης Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων.

ιστ. Τη συγκέντρωση και διαβίβαση αρμοδώς όπου απαιτείται στοιχείων προϋπολογισμού, τελών αεροδρομίων και εσόδων εμπορικής εκμετάλλευσης σε συνεργασία με την Διεύθυνση Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού.

ιζ. Την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων στα θέματα αρμοδιότητας της Διεύθυνσης, την επικοινωνία και συμμετοχή στους αντίστοιχους οργανισμούς.

ιη. Τη σύνταξη εισηγήσεων και απόψεων αναφορικά με αγωγές υπαλλήλων, προσφυγές εταιρειών και επί ερωτημάτων κοινοβουλευτικού ελέγχου που αφορούν την Υποδιοίκηση Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων.

ιθ. Τον ορισμό των υπολόγων χρηματικού, την έκδοση καταλογιστικών αποφάσεων σε βάρος τρίτων, τη συγκέντρωση διολογητικών δαπανών και τη σύνταξη εκθέσεων δαπανών.

κ. Την εφαρμογή των διαδικασιών για την κατάρτιση του Προϋπολογισμού, τη σύνταξη Έκθεσης Προϋπολογισμού και την υποβολή της μαζί με τον Προϋπολογισμό για την έκδοση απόφασης έγκρισης. Το Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών έχει την ευθύνη για την παρακολούθηση μη υπέρβασης των ορίων δαπανών, όπως αυτά περιγράφονται στον Προϋπολογισμό και το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής (ΜΠΔΣ).

κα. Τη σύνταξη Έκθεσης Εκτέλεσης και Υλοποίησης του Προϋπολογισμού (Απολογιστική Έκθεση) προς το Διοικητικό Συμβούλιο την οποία εισηγείται ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προς έγκριση στο Διοικητικό Συμβούλιο. Κατόπιν της ως άνω έγκρισης η Έκθεση Εκτέλεσης και Υλοποίησης του Προϋπολογισμού διαβιβάζεται στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

κβ. Τη σύνταξη σχεδίου ισολογισμού προς έγκριση από το Διοικητικό Συμβούλιο.

κγ. Την παροχή των απαραίτητων οικονομικών στοιχείων στο Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου για την εκπόνηση των διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.»

Άρθρο 71

Πόροι της Υ.Π.Α. - Προσθήκη του άρθρου 64Α στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται άρθρο 64Α ως εξής:

«Άρθρο 64Α Πόροι της Υ.Π.Α.

Πόροι της Υ.Π.Α. αποτελούν:

α) έσοδα που προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL),

β) έσοδα που προέρχονται από κάθε είδους επιβαλλόμενο τέλος, καταπτώσεις εγγυήσεων, παράβολο ή ειδική φορολογική επιβάρυνση σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της Υ.Π.Α., τα δίδακτρα ή άλλα έσοδα από εκπαιδευτική δραστηριότητα, από παροχή τεχνογνωσίας ή συμβουλευτικής δραστηριότητας,

γ) έσοδα από μισθώματα κινητής και ακίνητης περιουσίας, τόκους από κεφάλαια, από την εκμίσθωση ή υπομίσθωση ή μίσθωση προς εκμετάλλευση και κάθε είδους εκμετάλλευση χώρων αεροδρομίων και υδατοδρομίων, εγκαταστάσεων, οικοπέδων, γηπέδων ή μέρους αυτών,

δ) έσοδα από την παροχή κάθε είδους υπηρεσιών τεχνικής εξυπηρέτησης ή διευκόλυνσης,

ε) έσοδα από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εγκαταστάσεων αεροδρομίων και υδατοδρομίων,

στ) έσοδα από εκμετάλλευση, παραχώρηση και εκποίηση περιουσιακών στοιχείων και δικαιωμάτων,

ζ) επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις, οικονομικές ενισχύσεις, πιστώσεις και χρηματοδοτήσεις του τακτικού Κρατικού Προϋπολογισμού, του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), των διαρθρωτικών ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλων διεθνών οργανισμών.»

Άρθρο 72

Οικονομική διαχείριση Υ.Π.Α. – Προσθήκη του άρθρου 64Β στον ν. 4427/2016

Στον ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται το άρθρο 64Β ως εξής:

«Άρθρο 64Β Οικονομική διαχείριση

1. Η Υ.Π.Α. διέπεται από τις εκάστοτε εφαρμοστέες διατάξεις και αρχές περί λογιστικού των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, όπως προβλέπονται στον ν. 4270/2014 (Α' 143) και το π.δ. 54/2018 (Α' 103). Η Υ.Π.Α. καταρτίζει αυτοτελή προϋπολογισμό, απολογισμό και ισολογισμό, καθώς και τις λοιπές χρηματοοικονομικές αναφορές που προβλέπονται για τα νομικά

πρόσωπα δημοσίου δικαίου, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στις παρ. 2, 3 και 4 του παρόντος.

2. Ο προϋπολογισμός, απολογισμός, ισολογισμός και οι λοιπές χρηματοοικονομικές αναφορές της Υ.Π.Α. καταρτίζονται σύμφωνα με τις εκάστοτε εφαρμοστέες διατάξεις και αρχές που προβλέπονται στον ν. 4270/2014 και το π.δ. 54/2018, όπως οι αρχές της ειδίκευσης του προϋπολογισμού, της ειδικότητας των πιστώσεων, της ετήσιας διάρκειας, της ενότητας και της καθολικότητας και σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου, όπως του Κανονισμού (ΕΚ) 550/2004 και, ιδίως, του άρθρου 12 αυτού.

3. Ο προϋπολογισμός, απολογισμός, ισολογισμός και οι λοιπές χρηματοοικονομικές αναφορές της Υ.Π.Α. καταρτίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο, κατόπιν εισήγησης της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής, Τεχνικής Υποστήριξης και Συντονισμού (Γ.Δ.Δ.Ο.Τ.Υ.Σ.), εντός των εκάστοτε προβλεπόμενων στην ισχύουσα νομοθεσία χρονικών ορίων και συνοδεύονται από αιτιολογική έκθεση για τη διαχείριση και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων της κατά το σχετικό λογιστικό έτος.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο υποβάλλει στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών προς έγκριση τον προϋπολογισμό της Υ.Π.Α. και άλλες χρηματοοικονομικές αναφορές για τις οποίες τέτοια έγκριση τυχόν απαιτείται από τις εφαρμοστέες διατάξεις.

5. Ο απολογισμός της Υ.Π.Α. περιλαμβάνει ειδική μνεία στα θέματα που αφορούν στη διαχείριση των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL) και ιδίως στον τρόπο αξιοποίησής τους.

6. Ο τελικός εγκεκριμένος προϋπολογισμός, απολογισμός, ισολογισμός και οι λοιπές εγκεκριμένες χρηματοοικονομικές αναφορές της Υ.Π.Α. αναρτώνται στον διαδικτυακό τόπο της Υ.Π.Α..

7. Η διοίκηση και διαχείριση των πόρων της Υ.Π.Α. ασκείται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται με απόφασή του να μεταβιβάζει αρμοδιότητες διαχείρισης των πόρων, ατομικά ή από κοινού, στον Διοικητή, τον Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας και τον Υποδιοικητή Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων.»

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 73

Οργανωτικά ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Τροποποίηση του π.δ. 123/2017

1. Το σημείο στ' της παρ. 4 του άρθρου 74 του π.δ. 123/2017 (Α' 151), ως προς τις αρμοδιότητες του Τμήματος Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, αντικαθίσταται ως εξής:

«στ. Η χορήγηση άδειας λειτουργίας των εγκαταστάσεων των σταθμών ανεφοδιασμού καυσίμων αεροσκαφών υδατοδρομίου».

2. Προστίθεται η περ. δ' στην παρ. 4 του άρθρου 75 του π.δ. 123/2017, ως προς τις αρμοδιότητες του Τμήματος Εποπτείας Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων, ως εξής:

«δ. Η εποπτεία και ο έλεγχος των λειτουργούντων εγκαταστάσεων των σταθμών ανεφοδιασμού καυσίμων αεροσκαφών υδατοδρομίου.»

Άρθρο 74

Θητεία μελών Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Α.Σ.Π.) και καθήκοντα Προέδρου και μελών της Αρχής

1. Η τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 4233/2014 (Α' 22), που επήλθε με την παρ. 2 του άρθρου 51 του ν. 4568/2018 (Α' 178) και αντικατέστησε τη διάρκεια της θητείας των μελών της Αρχής από τριετή σε πενταετή, καταλαμβάνει τα μέλη που διορίστηκαν μετά την έναρξη ισχύος της ανωτέρω τροποποιητικής διάταξης.

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 4233/2014 προστίθεται δεύτερο εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Στον Πρόεδρο και τον εκτελεστικό Αντιπρόεδρο της Αρχής επιτρέπεται η άσκηση διδακτικών καθηκόντων σε Α.Ε.Ι.» και η παρ. 1 του άρθρου 9 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Ο Πρόεδρος και ο εκτελεστικός Αντιπρόεδρος της Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Στον Πρόεδρο και τον εκτελεστικό Αντιπρόεδρο της Αρχής επιτρέπεται η άσκηση διδακτικών καθηκόντων σε Α.Ε.Ι.»

Άρθρο 75

Ρυθμίσεις για τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων εντός χερσαίας ζώνης λιμένα (Χ.Ζ.Λ.) - Τροποποίηση του άρθρου 2 του ν. 4663/2020

Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 4663/2020 (Α' 30) προστίθενται έκτο, έβδομο και όγδοο εδάφιο ως εξής:

«Αποκλειστικά και μόνον για τις ανάγκες λειτουργίας των υδατοδρομίων σε περιοχές που έχει καθοριστεί χερσαία ζώνη λιμένα (Χ.Ζ.Λ.) ή χώρος εξομοιούμενος με χερσαία ζώνη λιμένα, στην περίπτωση που δεν έχουν εκδοθεί χρήσεις γης ή δεν έχουν εκδοθεί όροι δόμησης και μόνο για το μεταβατικό διάστημα μέχρι τη θεσμοθέτηση αυτών, επιτρέπεται η τοποθέτηση φορητής, μη πακτωμένης στο έδαφος προσωρινής κατασκευής (προκατασκευασμένου οικίσκου) μέγιστου εμβαδού εβδομήντα (70) τ.μ. σε σημείο ήδη διαμορφωμένου χώρου Χ.Ζ.Λ. ή εξομοιούμενου με Χ.Ζ.Λ. χώρου, αποκλεισμένης σε κάθε περίπτωση της τοποθέτησης τέτοιων κατασκευών σε αμμώδες έδαφος. Η τοποθέτηση του εν λόγω οικίσκου αποσκοπεί, ιδίως, στην ικανοποίηση των αναγκών στέγασης μηχανήματος τύπου "X-RAY" και τις διαδικασίες ελέγχου μέσω αυτού της ροής επιβατών και αποσκευών του υδατοδρομίου. Για την τοποθέτηση του οικίσκου ακολουθείται η διαδικασία του ν. 2932/2001 (Α' 145) ή του ν. 2971/2001 (Α' 285), κατά περίπτωση». Στις περ. α', γ' και ε' της παρ. 2 προστίθεται ο Υπουργός Οικονομικών, στις περ. α', β', γ', δ', ε' και στ' προστίθεται ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων και το άρθρο 2 του ν. 4663/2020 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 2

Εγκαταστάσεις υδατοδρομίων

1.α) Οι κτιριακές εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων περιλαμβάνουν τους χώρους από τους οποίους ο επιβάτης διέρχεται υποχρεωτικά, όπως είναι οι χώροι αναμονής πριν από τον έλεγχο εισιτηρίων, παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, οι χώροι ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, οι χώροι ελέγχου ασφαλείας επιβατών και αποσκευών, καθώς και οι χώροι αναμονής για επιβίβαση και οι χώροι υγιεινής. Για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν, προβλέπεται διαχωρισμός των επιβατών εντός και εκτός Σένγκεν, καθώς και ελάχιστος χώρος για το ένστολο προσωπικό και τον αξιωματικό υπηρεσίας.

Ως κτιριακές εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρομίων νοούνται και οι προκατασκευασμένοι σταθεροί, μετακινούμενοι ή φορητοί οικίσκοι.

β) Οι λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου περιλαμβάνουν τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών, όπως είναι οι χώροι ελλιμενισμού αεροσκαφών, οι υπαίθριοι χώροι διακίνησης επιβατών, αποσκευών και φορτίου, καθώς και η σχετική περιφράξη των χώρων του υδατοδρομίου. Οι λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου περιλαμβάνουν και την εγκατάσταση παροχής καυσίμων του άρθρου 21, εφόσον ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί τη χρήση τέτοιας εγκατάστασης για τη λειτουργία του υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση ότι αυτή χωροθετείται εντός του υδατοδρομίου.

Ως λοιπές εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρομίων νοούνται και οι λιμενικές εγκαταστάσεις, προκειμένου για υδατοδρόμια σε λιμένες και οι αντίστοιχες αυτών προκειμένου για υδατοδρόμια σε λίμνες, σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύν-

θετα τουριστικά καταλύματα (π.χ. προβλήτες), καθώς και ο εξοπλισμός της περ. ιδ') του άρθρου 13 και οι οποίες διασφαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.

Εφόσον δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις, δύναται να χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα για τη λειτουργία του υδατοδρομίου, υπό την προϋπόθεση ότι στην απόφαση της παρ. 1 (ζ) του άρθρου 7 υπάρχει ρητή αναφορά για την διάθεσή τους.

Η κατασκευή των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου πρέπει να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες προδιαγραφές, τους κανονισμούς και την κείμενη νομοθεσία.

Αποκλειστικά και μόνον για τις ανάγκες λειτουργίας των υδατοδρομίων σε περιοχές που έχει καθοριστεί χερσαία ζώνη λιμένα (Χ.Ζ.Λ.) ή χώρος εξομοιούμενος με χερσαία ζώνη λιμένα, στην περίπτωση που δεν έχουν εκδοθεί χρήσεις γης ή δεν έχουν εκδοθεί όροι δόμησης και μόνο για το μεταβατικό διάστημα μέχρι τη θεσμοθέτηση αυτών, επιτρέπεται η τοποθέτηση φορητής, μη πακτωμένης στο έδαφος προσωρινής κατασκευής (προκατασκευασμένου οικίσκου) μέγιστου εμβαδού 70 τ.μ. σε σημείο ήδη διαμορφωμένου χώρου Χ.Ζ.Λ. ή εξομοιούμενου με Χ.Ζ.Λ. χώρου, αποκλεισμένης σε κάθε περίπτωση της τοποθέτησης τέτοιων κατασκευών σε αμμώδες έδαφος. Η τοποθέτηση του εν λόγω οικίσκου αποσκοπεί, ιδίως, στην ικανοποίηση των αναγκών στέγασης μηχανήματος τύπου "X-RAY" και τις διαδικασίες ελέγχου μέσω αυτού της ροής επιβατών και αποσκευών του υδατοδρομίου. Για την τοποθέτηση του οικίσκου ακολουθείται η διαδικασία του ν. 2932/2001 (Α' 145) ή του ν. 2971/2001 (Α' 285), κατά περίπτωση.

2. α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε θαλάσσια περιοχή.

β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού, σε θαλάσσια περιοχή.

γ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε λίμνη.

δ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού σε λίμνη.

ε) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής

Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.»

Άρθρο 76

Παράταση πιστοποιητικών πλοίων σε περίπτωση ανωτέρας βίας

1. Αν σε πλοίο υπό ελληνική σημαία δεν είναι δυνατή, για λόγους που οφείλονται αποκλειστικά σε ανωτέρα βία, όπως, ιδίως, λοιμούς, πανδημίες, επιδημίες, ασθένειες, πλημμύρες, τυφώνες, ταραχές ή πολεμικές συγκρούσεις, η διενέργεια μίας ή περισσοτέρων εκ των προβλεπομένων από την κείμενη νομοθεσία επιθεωρήσεων και ελέγχων προς έκδοση, έγκριση ή θεώρηση ενός ή περισσότερων κυβερνητικών πιστοποιητικών και λοιπών σχετικών βεβαιώσεων και εγγράφων, εντός των καθοριζομένων από την κείμενη νομοθεσία χρονικών διαστημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των χρονικών διαστημάτων για τα οποία προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία η χορήγηση παράτασης, είναι δυνατόν να χορηγείται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής παράταση χρονικού διαστήματος έως τεσσάρων (4) μηνών για τη διενέργεια των εν λόγω επιθεωρήσεων και ελέγχων, καθώς και για την έκδοση, έγκριση ή θεώρηση των σχετικών πιστοποιητικών, βεβαιώσεων και εγγράφων, κατόπιν κατάλληλα τεκμηριωμένου και έγκαιρου αιτήματος του εξουσιοδοτημένου οργανισμού, που τα εκδίδει ή εγκρίνει ή θεωρεί ή της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου, εφόσον τα προαναφερόμενα εκδίδονται ή εγκρίνονται ή θεωρούνται από τον Κ.Ε.Π. ή από τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.). Προϋπόθεση για τη χορήγηση της παράτασης είναι η διενέργεια επιθεώρησης με τεχνικές απομακρυσμένης επιθεώρησης (Remote Inspection Techniques, R.I.T.) με ικανοποιητικά αποτελέσματα. Το χορηγούμενο χρονικό διάστημα παράτασης δύναται να παραταθεί περαιτέρω με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Αν σε πλοίο υπό ελληνική σημαία δεν είναι δυνατή, για τους λόγους και υπό τις προϋποθέσεις της παρ. 1, η διενέργεια επιθεώρησης προς διαπίστωση της αποκατάστασης ζημίας ή βλάβης, δύναται αυτή να διενεργείται από τον φορέα πιστοποίησης του πλοίου με τεχνικές απομακρυσμένης επιθεώρησης (R.I.T.), κατόπιν τεκμηριωμένης εισήγησης της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου, για πλοία που παρακολουθούνται από τον Κ.Ε.Π. ή τα Τ.Κ.Ε.Π., ή κατόπιν τεκμηριωμένης εισήγησης του εξουσιοδοτημένου οργανισμού και έγκρισης από τον Κ.Ε.Π., για πλοία που παρακολουθούνται από εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

Άρθρο 77

Παραρτήματα

Προσαρτώνται στον παρόντα νόμο και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτού τα Παραρτήματα Α και Β.

Άρθρο 78

Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

2. Η ισχύς του άρθρου 44, με την επιφύλαξη της παρ. 2 αυτού, αρχίζει από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Α.Π.Α. σύμφωνα με όσα ορίζονται στην περ. ι' της παρ. 1 του άρθρου 51.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Αρμοδιότητες Τμημάτων και Γραφείων που υπάγονται απευθείας στον Διοικητή

1. Η Γραμματεία επικουρεί τον Διοικητή στην άσκηση των καθηκόντων του, έχει την επιμέλεια της αλληλογραφίας του και της τήρησης των σχετικών αρχείων και στοιχείων, οργανώνει την επικοινωνία του με τις υπηρεσίες και τους πολίτες, ενώ παράλληλα παρέχει σχετική διοικητική υποστήριξη στις υφιστάμενες υπηρεσίες και οργανικές μονάδες της Α.Π.Α.. Οι σύμβουλοι επικουρούν τον Διοικητή κατά τη λήψη των αποφάσεων, σε θέματα επιχειρησιακής, τεχνικής, οικονομικής και νομικής φύσης.

2. Το Γραφείο Επικοινωνίας και Δημόσιων Σχέσεων, Διαχείρισης Κρίσεων και Πολιτικο - στρατιωτικής Συνεργασίας υπάγεται απευθείας στον Διοικητή και έχει ως αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την καλλιέργεια και ανάπτυξη των σχέσεων συνεργασίας της Α.Π.Α. με άλλες κρατικές υπηρεσίες, τους ιδιωτικούς φορείς και τους πολίτες, την πληροφόρηση των Μ.Μ.Ε. για τις ενέργειες και τις δραστηριότητες της Α.Π.Α., τη διαχείριση θεμάτων πολιτικής σχεδίασης έκτακτου ανάγκης και κρίσεων και την υλοποίηση και εμβάθυνση της πολιτικο - στρατιωτικής συνεργασίας στα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων της.

3. Το Γραφείο Αεροϊατρικής και Ιατρικών Υποθέσεων έχει ως αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την εποπτεία του συστήματος πιστοποίησης της ιατρικής καταλληλότητας και των εξουσιοδοτημένων ιατρών, επικουρεί τα Τμήματα «Αδειοδότησης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και Πιστοποίησης Εκπαιδευτικών Οργανισμών Αεροναυτιλίας» και «Αδειών και Πτυχίων Ιπτάμενου Προσωπικού/Μηχανικών Αεροσκαφών» και πραγματοποιεί την τελική αξιολόγηση της ιατρικής ικανότητας των χειριστών αεροσκαφών και ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

4. Το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Συμβάντων υπάγεται απευθείας στον Διοικητή και έχει ως αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την κατάρτιση και εποπτεία του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας, τη συλλογή και διαχείριση κάθε είδους συμβάντων σε συνεργασία με τις οργανικές μονάδες της Γενικής Διεύθυνσης Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

5. Το Τμήμα Ποιότητας (QMS) και Συμμόρφωσης (CMS) έχει ως αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων, την εποπτεία των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας και συμμόρφωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

1. Η Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α. Την ευθύνη για τον συντονισμό και την εύρυθμη συνεργασία των Διευθύνσεων που υπάγονται σε αυτήν,

β. Την έκδοση αποφάσεων ελέγχου και τον συντονισμό του ελεγκτικού έργου που διεξάγουν οι Διευθύνσεις, κατά αρμοδιότητα, είτε κατόπιν εντολής της Διοίκησης, είτε κατόπιν εισήγησης των Διευθύνσεων,

γ. Την ευθύνη για την εκτέλεση του προϋπολογισμού και του μέρους του Επιχειρησιακού Σχεδίου Δράσης της Α.Π.Α., που άπτεται του αντικείμενου της,

δ. Την ευθύνη για τον συντονισμό με τη Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης για θέματα που άπτονται του αντικείμενου της.

2. Η επιλογή και τοποθέτηση του Γενικού Διευθυντή γίνεται με τρόπο αντικειμενικό και αδιάβλητο και, στον βαθμό που εφαρμόζεται, σύμφωνα με τον ν. 3528/2007 (Α' 26).

3. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, καθώς και κάθε άλλο θέμα

σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

4. Οι Διευθύνσεις που υπάγονται στη Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, πέρα από τις αρμοδιότητες που περιγράφονται στα Κεφάλαια Γ', Δ', Ε' του παρόντος Παραρτήματος ασκούν και τις εξής αρμοδιότητες:

α. Συνδράμουν στην κατάρτιση του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας και τη διαχείριση κάθε είδους συμβάντων και περιστατικών σε συνεργασία με το Τμήμα Διαχείρισης Ποιότητας και Συμβάντων, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου τους,

β. εφαρμόζουν συστήματα διαχείρισης ποιότητας και συμμόρφωσης σε συνεργασία με το Τμήμα Διαχείρισης Ποιότητας και Συμμόρφωσης, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου τους,

γ. συνεργάζονται με τα Γραφεία Επικοινωνίας και Δημόσιων Σχέσεων, Διαχείρισης Κρίσεων και Πολιτικο-στρατιωτικής Συνεργασίας, καθώς και Ιατρικών Υποθέσεων, και τις οργανικές μονάδες άλλων Διευθύνσεων της Α.Π.Α., για θέματα που άπτονται του αντικειμένου τους,

δ. αναπτύσσουν τη συνεργασία της Α.Π.Α. με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EU-ROCONTROL), τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και κάθε άλλο οργανισμό ή αρχή, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Διεύθυνση Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων

1. Η Διεύθυνση Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

Α) Τμήμα Εποπτείας, Κανονισμών και Πιστοποίησης της Αεροναυτιλίας (ATM/ANS), με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την εποπτεία και πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών και συστημάτων αεροναυτιλίας, τη διαχείριση κάθε είδους συμβάντων και περιστατικών, τον σχεδιασμό των δομών εναέριου χώρου, τον έλεγχο και την εποπτεία ζητημάτων διαλειτουργικότητας, διαχείρισης φάσματος και ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας και την παροχή συνδρομής σε κάθε θέμα σχετικό με τον τομέα της αεροναυτιλίας. Το Τμήμα Εποπτείας, Κανονισμών και Πιστοποίησης της Αεροναυτιλίας συνεργάζεται, ανάλογα με τις επιχειρησιακές ανάγκες, με τις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και δύναται, ιδίως, να αξιοποιεί προσωπικό της Διεύθυνσης Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος και της Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας.

Β) Τμήμα Αδειοδότησης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και Πιστοποίησης Εκπαιδευτικών Οργανισμών Αεροναυτιλίας, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την αδειοδότηση των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και την πιστοποίηση των οργανισμών που παρέχουν εκπαίδευση σε ζητήματα αεροναυτιλίας, μεταξύ των οποίων και της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.ΠΟ.Α.).

Γ) Τμήμα Κανονισμών, Εποπτείας και Πιστοποίησης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση, πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων, υδατοδρομίων και φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, τη διερεύνηση κάθε είδους συμβάντων και την παροχή συνδρομής σε κάθε θέμα σχετικό με τον τομέα των αεροδρομίων και των υδατοδρομίων.

Δ) Τμήμα Κανονισμών και Εποπτείας Χαρτών, Εμποδίων και Υποδομών με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση, την εποπτεία, την πιστοποίηση και την παροχή συνδρομής σε κάθε θέμα σχετικό με τους χάρτες, τα εμπόδια και τις υποδομές των αεροδρομίων, υδατοδρομίων και της αεροναυτιλίας, καθώς και σε τεχνικά θέματα χωροταξικών σχεδίων, εγκρίσεων και μελετών.

2. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, η διαδικασία για τη συνεργασία του Τμήματος Εποπτείας, Κανονισμών και Πιστοποίησης της Αεροναυτιλίας με άλλες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και την αξιοποίηση προσωπικού της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων, της Διεύθυνσης Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος και της Διεύθυνσης Οικονομικής

Εποπτείας και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων

1. Η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

Α) Τμήμα Μητρώου Αεροσκαφών και Πτητικής Ικανότητας με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την τήρηση του σχετικού μητρώου αεροσκαφών, την πραγματοποίηση καταχωρίσεων, τη ρύθμιση και διαρκή εποπτεία της πτητικής ικανότητας των αεροσκαφών και την πιστοποίηση των οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες συντήρησης και εκπαίδευσης σε ζητήματα αξιοποίησης αεροσκαφών.

Β) Τμήμα Πτητικής Λειτουργίας με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την πιστοποίηση και εποπτεία των αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές πτήσεις και τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων.

Γ) Τμήμα Αδειών και Πτυχίων Ιπτάμενου Προσωπικού/Μηχανικών Αεροσκαφών, Μητρώου και Πιστοποίησης, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την τήρηση σχετικού μητρώου και την πιστοποίηση Φορέων Αεροπορικής Εκπαίδευσης Ιπτάμενου Προσωπικού, μεταξύ των οποίων και της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.ΠΟ.Α.) και τη διενέργεια εξετάσεων και επαναξιολογήσεων για το ιπτάμενο προσωπικό για την απόκτηση των σχετικών πτυχίων και αδειών της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και δι-οικητικών διαδικασιών όσον αφορά στο ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας (L 311), καθώς και εξετάσεις ραδιοτηλεφωνίας σε ιπτάμενο και μη προσωπικό.

Δ) Τμήμα Ιδιωτικής Αεροπορίας, Αεραθλητισμού και Συστημάτων Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών (Σ.μη.Ε.Α.), με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση και εποπτεία των αεραθλητικών σωματείων, την τήρηση σχετικού μητρώου και την πιστοποίηση και εποπτεία των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών και την αδειοδότηση των χειριστών τους.

2. Η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων συνεργάζεται, ανάλογα με τις επιχειρησιακές ανάγκες, με τις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και δύναται, ιδίως, να αξιοποιεί προσωπικό της Διεύθυνσης Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος και της Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας.

3. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, η διαδικασία για τη συνεργασία της με άλλες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και την αξιοποίηση προσωπικού της Διεύθυνσης Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος και της Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Διεύθυνση Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος

1. Η Διεύθυνση Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

Α) Τμήμα Ασφάλειας από Έκνομες Ενέργειες με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση, πιστοποίηση, εποπτεία και ανάπτυξη κανονισμών και προτύπων ασφαλείας, όπως του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (Ε.Π.Α.Π.Α.), του Εθνικού Εκπαιδευτικού Προγράμματος Αεροπορικής Ασφάλειας (Ε.Ε.Π.Α.Α.) και του Εθνικού Προγράμματος Ποιοτικού Ελέγχου Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Π.Ε.Α.Π.Α.), καθώς και θεμάτων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες στα αεροδρόμια, υδατοδρόμια και σε όλους τους φορείς που ασκούν δραστηριότητα από εγκαταστάσεις ευρισκόμενες εντός και εκτός των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και προμηθεύουν εμπορεύματα ή/και υπηρεσίες στους αερολιμένες, όπως ο έλεγχος παραδιδόμενων αποσκευών, έλεγχος

ασφάλειας επιβατών και χειραποσκευών και τη διενέργεια των ελέγχων ιστορικού του προσωπικού που εκτελούν ελέγχους ασφάλειας.

Β) Τμήμα Ασφάλειας Αερομεταφορέων, Ασφάλειας στον Κυβερνοχώρο και Εξοπλισμού Ασφάλειας με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση, πιστοποίηση, εποπτεία και ανάπτυξη προτύπων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, όπως ενδεικτικά θέματα στον κυβερνοχώρο σε συνεργασία με την Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας, σε όλους τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη, σε φορείς φορτίου και προμηθειών πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες σε αερολιμένες, την παροχή συνδρομής σε αιτήματα φορέων για θέματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, την παροχή συνδρομής στην αντιμετώπιση πιθανών απειλών, καθώς και την πιστοποίηση της Σ.ΠΟ.Α. σε θέματα εκπαίδευσης του προσωπικού ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

Γ) Τμήμα Κανονισμών και Εποπτείας Προστασίας Περιβάλλοντος με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την κανονιστική ρύθμιση, πιστοποίηση και εποπτεία της προστασίας του περιβάλλοντος της πολιτικής αεροπορίας, με στόχο τη μείωση των ρύπων και του θορύβου αεροσκαφών και αεροδρομίων και τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων, καθώς και την εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στις αερομεταφορές.

2. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Αεροπορικής Προστασίας και Προστασίας Περιβάλλοντος, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, η διαδικασία για τη συνεργασία της με άλλες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης

1. Η Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α. Τη μέριμνα για τον συντονισμό και την εύρυθμη συνεργασία των Διευθύνσεων που υπάγονται σε αυτήν.

β. Την έκδοση αποφάσεων ελέγχου και τον συντονισμό του ελεγκτικού έργου που διεξάγουν οι Διευθύνσεις, κατά αρμοδιότητα, είτε κατόπιν εντολής της Διοίκησης είτε κατόπιν εισήγησης των Διευθύνσεων.

γ. Τη διαβίβαση προς έγκριση στο Εκτελεστικό Συμβούλιο του επιχειρησιακού σχεδίου δράσης της Α.Π.Α. που συντάσσει το Τμήμα Οικονομικής Λειτουργίας και Προμηθειών της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων, σε συνεργασία με τις υπόλοιπες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α..

δ. Τη μέριμνα για την εκτέλεση του προϋπολογισμού και του μέρους του Επιχειρησιακού Σχεδίου Δράσης της Α.Π.Α., που άπτεται του αντικειμένου της.

ε. Τη μέριμνα για τον συντονισμό με τη Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

2. Για θέματα οικονομικής εποπτείας και διενέργειας επιθεωρήσεων και ελέγχων, οι Διευθύνσεις της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης συνδράμουν τις Διευθύνσεις της Γενικής Διεύθυνσης Αεροπορικών Δραστηριοτήτων ή συνεργάζονται με αυτές.

3. Η επιλογή και τοποθέτηση του Γενικού Διευθυντή γίνεται με τρόπο αντικειμενικό και αδιάβλητο και, στον βαθμό που εφαρμόζεται, σύμφωνα με τον ν. 3528/2007 (Α' 26).

4. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, η διαδικασία για τη συνεργασία με άλλες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας

1. Η Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

Α) Τμήμα Διεθνών Αεροπορικών Συμβάσεων και Συμφωνιών, Διεθνών Σχέσεων και Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων για τη σύναψη διμερών αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες, τον έλεγχο εφαρμογής τους, τη σύνταξη, παρακολούθηση και εφαρμογή προγραμμάτων επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Χώρας, και τη διεξαγωγή των σχετικών διαγωνισμών μαζί με το Τμήμα Οικονομικής Λειτουργίας και Προμηθειών.

Β) Τμήμα Εποπτείας Συμβάσεων Παραχώρησης, Σχεδίου Επιδόσεων και Τελών και Χρεώσεων Αεροδρομίων και Αεροναυτιλίας, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη σύνταξη και υποβολή του Σχεδίου Επιδόσεων, συλλέγοντας προς τον σκοπό αυτόν στοιχεία από τις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α., της Υ.Π.Α., της Ε.Μ.Υ. ή λοιπών αρμόδιων φορέων και την παρακολούθηση της υλοποίησης και αξιολόγησης αυτού, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο διεθνές και ενωσιακό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά, των διατάξεων του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/317, και ειδικότερα των διατάξεων αναφορικά με τον υπολογισμό τιμών μονάδας και τελών, καταμερισμού κινδύνου κυκλοφορίας και κόστους και επιστροφής της προκύπτουσας διαφοράς μεταξύ του καθορισμένου και του πραγματικού κόστους στους χρήστες του εναέριου χώρου. Ασκεί, επίσης, εποπτεία επί των συμβάσεων παραχώρησης και των κάθε είδους τελών και χρεώσεων που επιβάλλουν τα αεροδρόμια της Χώρας, στο εύρος των προβλέψεων του εθνικού, ενωσιακού και διεθνούς δικαίου.

Γ) Τμήμα Δικαιωμάτων Επιβατών και Αδειών Εμπορικής Εκμετάλλευσης, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τη χορήγηση, αναστολή και ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών και φορέων εμπορικής εκμετάλλευσης ΣμηΕΑ, την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, την εφαρμογή των Κανονισμών 261/2004 και 1107/2006, την εξέταση καταγγελιών επιβατών και την επιβολή των ανάλογων κυρώσεων.

2. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος. Στον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α. προσδιορίζεται ειδικότερα η διαδικασία σύνταξης, διαβούλευσης με τους παρόχους Υ.Π.Α. και Ε.Μ.Υ. και λοιπούς φορείς, παρακολούθησης της υλοποίησης και αξιολόγησης του Σχεδίου Επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών της αεροναυτιλίας.

3. Η Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας ασκεί και τις εξής αρμοδιότητες:

α. Εφαρμόζει συστήματα διαχείρισης ποιότητας και συμμόρφωσης, σε συνεργασία με το Τμήμα Ποιότητας και Συμμόρφωσης, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

β. Συνεργάζεται με το Γραφείο Επικοινωνίας και Δημόσιων Σχέσεων, Διαχείρισης Κρίσεων και Πολιτικο-στρατιωτικής Συνεργασίας, και τις οργανικές μονάδες άλλων Διευθύνσεων της Α.Π.Α., για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

γ. Αναπτύσσει τη συνεργασία της Α.Π.Α. με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL), τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και κάθε άλλο οργανισμό ή αρχή, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

δ. Συλλέγει στοιχεία από τις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α., της Υ.Π.Α. και της Ε.Μ.Υ., καθώς και τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας, φορείς λειτουργίας αεροδρομίων, αερομεταφορέων και άλλους φορείς αεροπορικού έργου, για την αξιολόγηση και τη συνακόλουθη παρακολούθηση της εφαρμογής πολιτικής οικονομικής ρύθμισης και συμβάσεων παραχώρησης αεροδρομίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων

1. Η Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

Α) Τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευσης και Αρχείου, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την τήρηση του αρχείου των Γενικών Διευθύνσεων, τον χειρισμό ζητημάτων ανθρώπινου δυναμικού, τον σχεδιασμό της εκπαιδευτικής πολιτικής και τη διαρκή εκπαίδευση του προσωπικού της Α.Π.Α., καθώς και τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των σχετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, το οποίο συνεργάζεται και συλλέγει στοιχεία από τις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α..

Β) Τμήμα Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την κατάρτιση του προϋπολογισμού και των συναφών οικονομικών καταστάσεων.

Γ) Τμήμα Προμηθειών και Διαχείρισης Υλικού, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την πραγματοποίηση των απαραίτητων προμηθειών αγαθών, τις αναθέσεις εκτέλεσης έργων και παροχής υπηρεσιών, καθώς και θέματα διαχείρισης υλικού.

Δ) Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο, την ενταλματοποίηση, την εκκαθάριση και την πληρωμή των δαπανών της Α.Π.Α., τη βεβαίωση και είσπραξη εσόδων, τηρουμένων των ασυμβιβάστων ανάμεσα στον εκκαθαριστή του οργάνου ελέγχου, εκκαθάρισης και ενταλματοποίησης και του οργάνου εξόφλησης.

Ε) Τμήμα Πληροφορικής με βασική αρμοδιότητα την τεχνική υποστήριξη της αποδοτικής λειτουργίας της Α.Π.Α..

ΣΤ) Τμήμα Νομικών Υποθέσεων, με αρμοδιότητες την παροχή νομικής συνδρομής και υποστήριξης στις λοιπές οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. για ζητήματα των αρμοδιοτήτων τους, καθώς και επί θεμάτων όπως η νηολόγηση και το μητρώο αεροσκαφών. Στις αρμοδιότητες του ανωτέρω Τμήματος ανήκουν και η νομική συνδρομή στην Α.Π.Α. κατά την κατάρτιση των συμβάσεων και η νομοτεχνική επεξεργασία και η μέριμνα για την προώθηση σχεδίων νόμων και κανονιστικών πράξεων που την αφορούν, με τη νομική υποστήριξη του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Ν.Σ.Κ. στην Α.Π.Α., όταν αυτή κρίνεται αναγκαία από τον Προϊστάμενο του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων.

2. Στον Οργανισμό και τον Κανονισμό Λειτουργίας της Α.Π.Α., κατά περίπτωση, προσδιορίζονται ειδικότερα οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων, η στελέχωση και ο τρόπος λειτουργίας της, η διαδικασία για τη συνεργασία της με άλλες οργανικές μονάδες της Α.Π.Α. και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

3. Η Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων ασκεί και τις εξής αρμοδιότητες:

α. Εφαρμόζει συστήματα διαχείρισης ποιότητας και συμμόρφωσης σε συνεργασία με το Τμήμα Διαχείρισης Ποιότητας και Συμμόρφωσης, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

β. Συνδράμει τα γραφεία και τμήματα που υπάγονται στον Διοικητή και όλες τις οργανικές μονάδες των Γενικών Διευθύνσεων της Α.Π.Α. και συνεργάζεται με αυτά, για θέματα που άπτονται του αντικειμένου της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

Στον ν. 4663/2020 (Α' 30) επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

α) Στην περ. 3 της παρ. Α' του άρθρου 8 οι λέξεις «της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)», στις περ. 3, 4 και 5 της παρ. Β' οι λέξεις «Διοικητή της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διοικητή της Α.Π.Α.» και το άρθρο 8 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 8

Αίτηση για χορήγηση αδειών υδατοδρομίου

Α. Χορήγηση αδειας ίδρυσης υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση αδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει τα δικαιολογητικά της παρ. 1 του άρθρου 7, πλην των περ. ια), ιβ) και ιγ).

2. Το ύψος του παραβόλου της παρ. 1 (γ) του άρθρου 7 ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακάσια (2.500) ευρώ.

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου αδειας ίδρυσης υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της περ. (ι) της παρ. 1 του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ια και προεγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.).

4. Για τη χορήγηση αδειας ίδρυσης υδατοδρομίου απαιτείται Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α και υπαγωγή σε Π.Π.Δ. για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Β, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. 3 της παρ. Α' του άρθρου 9.

Β. Χορήγηση αδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση αδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει τα δικαιολογητικά της παρ. 1 του άρθρου 7, πλην της περ. ιγ).

2. Το ύψος του παραβόλου της περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 7 ανέρχεται σε τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου αδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της παραγράφου 1 (ι) του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ιβ και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α..

4. Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program) της παραγράφου 1 (ια) του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α., υπό την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης των αρμόδιων Υπηρεσιών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη, αντίστοιχα.

5. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) της παραγράφου 1 (ιβ) του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Α.Π.Α., υπό την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ή του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα, του Πυροσβεστικού Σώματος για θέματα αρμοδιοτήτάς του, καθώς και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας.

6. Για τη χορήγηση αδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α ή υπαγωγή του υδατοδρομίου σε Π.Π.Δ., εάν το υδατοδρόμιο εμπίπτει στα έργα της κατηγορίας Β, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο Α.3 του άρθρου 9.

Γ. Χορήγηση αδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση αδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει τα δικαιολογητικά των περ. α), β), γ), δ), ι), ια), ιβ) και ιγ) της παρ. 1 του άρθρου 7.

2. Το ύψος του παραβόλου της παραγράφου 1 (γ) του άρθρου 7, ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακάσια (2.500) ευρώ.

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου αδειας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Όσον αφορά στα τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου, για τη χορήγηση αδειας λειτουργίας ισχύουν αντίστοιχα τα προβλεπόμενα στις παραγράφους Β.3, Β.4 και Β.5 του παρόντος άρθρου.

4. Για τη χορήγηση αδειας λειτουργίας απαιτείται Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο Α.3 του άρθρου 9.»

β) Η υποπερ. δ' της περ. 1 της παρ. Α του άρθρου 9 αντικαθί-

σταται και η υποπερ. δ' διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Στις αρμόδιες Διευθύνσεις Εποπτείας, Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων και Ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και Προστασίας Περιβάλλοντος της Α.Π.Α., προκειμένου κατ' ελάχιστον να ορίσουν, προσαρμόζοντας κατάλληλα, τις απαιτήσεις (Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές) του Παραρτήματος 14 του International Civil Aviation Organization (ICAO), Τόμος Ι, ώστε να ανταποκρίνονται σε υδατοδρόμια, τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου, να χωροθετήσουν τον διάδρομο, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων, να καθορίσουν τις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ανάγκης, να διαπιστώσουν ή να ορίσουν τις ελεγχόμενες περιοχές και τις διαδικασίες ελέγχου ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, να εξετάσουν τη δυνατότητα διαχείρισης της κυκλοφορίας των αεροσκαφών στην αιτούμενη περιοχή δημιουργίας υδατοδρομίου, να καθορίσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις εκτέλεσης των πτήσεων, καθώς και να εξετάσουν τα τεύχη οδηγίων του υδατοδρομίου που έχουν υποβληθεί. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών».

γ) Στην περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 4663/2020 οι λέξεις «Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διεύθυνσης Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων της Α.Π.Α.», στην περ. β' της ίδιας παρ. οι λέξεις «Διεύθυνσης Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διεύθυνσης Αεροπορικής Προστασίας και Προστασίας Περιβάλλοντος της Α.Π.Α.» και η παρ. 2 του άρθρου 11 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Μέλη της Επιτροπής Υδατοδρομίων ορίζονται με την ως άνω απόφαση, ως εξής:

α) Ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Εποπτείας Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων της Α.Π.Α., με τον αναπληρωτή του, ύστερα από πρόταση του Διοικητή της Α.Π.Α.,

β) ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Αεροπορικής Προστασίας και Προστασίας Περιβάλλοντος της Α.Π.Α., με τον αναπληρωτή του, ύστερα από πρόταση του Διοικητή της Α.Π.Α.,

γ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον αναπληρωτή του, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

δ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, με τον αναπληρωτή του, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

Ο συντονισμός και η διοικητική υποστήριξη του έργου της Επιτροπής Υδατοδρομίων διενεργείται από το Τ.Ε.Μ.»

δ) Στις περ. δ', ε' και ζ' του άρθρου 13 το ακρωνύμιο «Υ.Π.Α.» αντικαθίσταται με το ακρωνύμιο «Α.Π.Α.», στην περ. η' του ίδιου άρθρου οι λέξεις «τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., την Επιτροπή Αναφοράς Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α., το Τμήμα Διαχείρισης Ασφαλείας και Συμβάντων» και η φράση «ενημερώνονται η Υ.Π.Α.» αντικαθίσταται από τη φράση «ενημερώνονται η Α.Π.Α.», στην περ. θ' οι λέξεις «αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., την Ε.Α.Π.Α.» αντικαθίσταται από τις λέξεις «αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α., το Τμήμα Διαχείρισης Ασφαλείας και Συμβάντων», στις υποπερ. αα', ββ' και γγ' της περ. ιδ' οι λέξεις «σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Α.Π.Α.», στην υποπερ. θθ' της περ. ιδ' η φράση «καθορίζεται από την Υ.Π.Α.» αντικαθίσταται από τη φράση «καθορίζεται από την Α.Π.Α.» και το άρθρο 13 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 13

Υποχρεώσεις φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου υποχρεούται να:

α) Ενημερώσει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. και τις υπηρεσίες της παρ. Α.1 του άρθρου 9 για την έναρξη πτήσεων του υδατοδρομίου είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης πτήσεων, προσκομίζοντας τις βεβαιώσεις ασφαλιστικής κάλυψης της παρ. 1 του άρθρου 17,

β) εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιοδήποτε αεροσκάφος,

γ) ακολουθεί τις υποδείξεις των αεροπορικών, λιμενικών και άλλων αρμόδιων αρχών, καθώς και να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις ασφαλείας και να διασφαλίζει, όποτε αυτό απαιτείται, την άμεση και απρόσκοπτη διευκόλυνση πρόσβασης στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., της κατά τόπον αρμόδιας λιμενικής Αρχής και της Διεύθυνσης Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων (Δ.Α.Π.Θ.Α.Σ.) σε όλες ανεξαιρέτως τις περιοχές εγκαταστάσεις του εκάστοτε υδατοδρομίου και του φορέα εκμετάλλευσής του και την άμεση χορήγηση απαιτούμενων στοιχείων,

δ) εφαρμόζει τα τεύχη οδηγίων υδατοδρομίου που έχουν εγκριθεί από την Α.Π.Α., να τα ενημερώνει και να τα τροποποιεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων κατά περίπτωση υπηρεσιών,

ε) διατηρεί στο υδατοδρόμιο αντίγραφα των εγκεκριμένων τευχών οδηγίων υδατοδρομίου, σφραγισμένα από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α.,

στ) εποπτεύει με κατάλληλα μέσα την υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου και να διατηρεί την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών ύδατος ελεύθερη από κάθε εμπόδιο. Ειδικά, στο υδατοδρόμιο πρέπει να διασφαλίζεται, με μέριμνα του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, η απομάκρυνση αντικειμένων, εμποδίων, θαλάσσιων μέσων αναψυχής, λεμβών, σκαφών, πλοίων και κολυμβητών που συνιστούν κίνδυνο για την κίνηση των αεροσκαφών, κάθε φορά τριάντα (30) τουλάχιστον λεπτά της ώρας πριν από κάθε προσθαλάσωση ή αποθαλάσωση του αεροσκάφους,

ζ) τηρεί και να παρέχει στην Α.Π.Α., στην αρμόδια λιμενική αρχή και σε άλλες αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες, ύστερα από έγγραφη πράξη των τελευταίων, λεπτομερή στοιχεία αεροπορικής κίνησης, καθώς και αναλυτικά στοιχεία αναφορικά με τα εξυπηρετούμενα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες, το φορτίο και το ταχυδρομείο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες ενημερώνουν τον φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου για τα απαιτούμενα έντυπα, τα οποία υποβάλλονται πριν από την έναρξη της πτήσης, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής τους,

η) Διακόπτει τη λειτουργία του υδατοδρομίου και να μην επιτρέπει τη χρησιμοποίησή του, αν διαπιστώσει την ύπαρξη κινδύνου για την ασφάλεια των πτήσεων ή αν δεν είναι δυνατή η παροχή όλων των απαραίτητων υπηρεσιών, μέσων, προσωπικού και εξοπλισμού για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου, ενημερώνοντας, αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο, την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.), τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α., το Τμήμα Διαχείρισης Ασφαλείας και Συμβάντων και την αρμόδια λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή σε λίμνες για το πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε. Το υδατοδρόμιο μπορεί να επαναλειτουργήσει, αφού διαπιστωθεί η αποδεδειγμένη άρση των προβλημάτων που επέβαλαν τη διακοπή λειτουργίας του. Για την ανωτέρω διακοπή λειτουργίας και για την επαναλειτουργία ενημερώνονται η Α.Π.Α., η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η αρμόδια λιμενική αρχή ή η αρμόδια αρχή σε λίμνες για την έκδοση των σχετικών οδηγιών,

θ) ενημερώνει, αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο, την Ε.Δ.Α.Α.Π., τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α., το Τμήμα Διαχείρισης Ασφαλείας και Συμβάντων και την αρμόδια λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή σε λίμνες για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν,

ι) αποστέλλει στην Υ.Π.Α. τις προβλεπόμενες αεροναυτικές πληροφορίες για τη δημοσίευσή τους στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (Α.Ι.Ρ.-GREECE) και στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για την έκδοση σχετικής οδηγίας,

ια) συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς όρους ή τις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.),

ιβ) μεριμνά για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, των υποδομών και του εξοπλισμού ασφαλείας του υδατοδρομίου και των

λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί, φέροντας ευθύνη για την καλή κατάσταση και την ασφαλή λειτουργία τους,

ιγ) παρέχει τις υπηρεσίες του, εφαρμόζοντας τις διατάξεις της κείμενης εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού,

ιδ) διατηρεί σε καλή κατάσταση και να χρησιμοποιεί τον απαιτούμενο εξοπλισμό ως εξής:

αα) Σήμα οπτικής αναγνώρισης: το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τέσσερα (4) μέτρα μήκος και δυόμισι (2,5) μέτρα πλάτος έως δέκα (10) μέτρα μήκος και έξι (6) μέτρα πλάτος, απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε κατάλληλη περιοχή στο έδαφος ή άλλη επίπεδη επιφάνεια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Α.Π.Α., ώστε να είναι εύκολα ορατό από αέρος,

ββ) φανό ειδοποίησης αεροπορικής δραστηριότητας: τηλενεργοποιούμενος φανός, ο οποίος είναι διαθέσιμος προς χρήση πριν από κάθε προσθαλάσωση ή αποθαλάσωση αεροσκάφους, προς ειδοποίηση παρακείμενων πλωτών μέσων για έναρξη αεροπορικής δραστηριότητας (άφιξη ή αναχώρηση αεροσκάφους). Ο φανός πρέπει να είναι τοποθετημένος σε τέτοια θέση στον χώρο του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Α.Π.Α. και της Λιμενικής Αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, ώστε να είναι εύκολα ορατός,

γγ) ανεμούριο ή σημείο «Τ»: ανεμούριο κατάλληλων διαστάσεων, το οποίο πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στον χώρο του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Α.Π.Α. και της Λιμενικής Αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, ώστε να είναι εύκολα ορατό, ακόμα και σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας. Αντί για ανεμούριο είναι δυνατόν να τοποθετηθεί ένας ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ»,

δδ) σημεία πρόσδεσης: αρμοδίας και προσηκόντως πιστοποιημένα σημεία για την πρόσδεση των αεροσκαφών ύδατος (δέσμες) επί της προβλήτας αποβίβασης - επιβίβασης επιβατών, ως προς τη σταθερότητά τους και την αντοχή τους σε σχέση με τη χρήση για την οποία προορίζονται, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσμενέστερες των καιρικών συνθηκών που συνήθως επικρατούν στη συγκεκριμένη περιοχή,

εε) σωσίβια άμεσης χρήσης: παραπλεύρως του σημείου πρόσδεσης και παραμονής του αεροσκάφους απαιτείται η ύπαρξη σε κατάλληλη θέση τριών (3) κυκλικών σωσιβίων μη φουσκωτού τύπου, με σχοινί πρόσδεσης μήκους τριάντα (30) μέτρων, έτοιμων για χρήση οποιαδήποτε στιγμή,

στστ) σκάφος: η ύπαρξη και διαρκής διαθεσιμότητα ταχύπλοου σκάφους ολικού μήκους έξι (6) τουλάχιστον μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, επαρκούς ιπποδύναμης, ώστε να διαθέτει ικανή ταχύτητα πλεύσης για τη διασφάλιση του αναφερόμενου μέγιστου χρόνου απόκτησης δεκαπέντε (15) λεπτών σε οποιοδήποτε σημείο της περιοχής κίνησης, εφοδιασμένου με τις προβλεπόμενες άδειες και εξοπλισμό, έτοιμο προς χρήση ανά πάσα στιγμή.

Επιπλέον των ανωτέρω, το σκάφος πρέπει να διαθέτει και επαρκή εξοπλισμό διάσωσης για το σύνολο των επιβαινόντων ατόμων του αεροσκάφους, ως εξής:

i) Φορητά αυτόματα αναδιπλούμενη σχεδία δώδεκα (12) ατόμων,

ii) αναπνευστικές συσκευές δέκα (10) κατ' ελάχιστον τεμάχια,

iii) ισοθερμικές κουβέρτες για παροχή πρώτων βοηθειών είκοσι τέσσερα (24) τεμάχια,

iv) φορητούς πυροσβεστήρες αφρού έξι (6) κιλών δύο (2) τεμάχια,

v) κυκλικά σωσίβια τέσσερα (4) τεμάχια,

ζζ) φορητά μέσα πυρόσβεσης: δίπλα ακριβώς από το σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους πρέπει να υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες που πληρούν τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά υγρών καυσίμων και ηλεκτρολογικού υλικού, τρεις (3) τουλάχιστον ανά κατηγορία, κατασκευαστικής ικανότητας 55Α – 233Β-С (σκόνης) για τα υγρά καύσιμα και 113В-С (διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ή 21А – 113 В-С (σκόνης) για το ηλεκτρολογικό υλικό. Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η ύπαρξη ενός (1) τουλάχιστον τροχήλατου πυροσβεστήρα σκόνης γόμωσης είκοσι πέντε (25) κιλών που πληροί τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας,

ηη) μέσα περιορισμού θαλάσσιας ρύπανσης: πρόσβαση σε κα-

τάλληλα πλωτά φράγματα, εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με την υπ' αρ. 3221.2/1/99/15.1.1999 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 76), για τον περιορισμό διαρροής καυσίμου ή λαδιού στο νερό και, σε κατάλληλα απορροφητικά υλικά αντιμετώπισης ρύπανσης, εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με την υπ' αρ. 1218.91/97/15.10.1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 951). Τα σχετικά μέτρα εφαρμόζονται και σε περιπτώσεις λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη,

θθ) μαγνητική πύλη (WTMD) για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και ακτινοσκοπική συσκευή (X-Ray) για έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών ή αντίστοιχο εξοπλισμό που καθορίζεται από την Α.Π.Α., ύστερα από αξιολόγηση επικινδυνότητας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο Ε.Π.Α.Π.Α.,

ιε) ανεξάρτητα από τη διάρκεια ισχύος της άδειας, ο φορέας λειτουργίας δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αμελλητί ανανέωσης επιμέρους πιστοποιητικών και βεβαιώσεων με μικρότερη χρονική διάρκεια ισχύος από αυτήν της άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πρέπει πάντα να διατηρούνται σε ισχύ,

ιστ) σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας υδατοδρομίου, ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται να ενημερώσει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παύσης της λειτουργίας του υδατοδρομίου,

ιζ) Ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου υποχρεούται να παρέχει την ακώλυτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου και κάθε πληροφορία για τη διενέργεια της επιθεώρησης.»

ε) Στην περ. ε' του άρθρου 16 οι λέξεις «της αρμόδιας Δ/σης της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της αρμόδιας Δ/σης της Α.Π.Α.» και το άρθρο 16 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 16

Απαγορεύσεις - περιορισμοί

Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται, χωρίς την άδεια της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής σε θαλάσσια περιοχή ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνη ή του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, όπως αυτός νοείται από τις διατάξεις του ν. 2160/1993 (Α' 118) ή του φορέα ίδρυσης και εκμετάλλευσης Π.Ο.Τ.Α. του άρθρου 29 του ν. 2545/1997 (Α' 254) ή του φορέα εκμετάλλευσης σύνθετου τουριστικού καταλύματος της παραγράφου 3.2 του άρθρου 3 της υπ' αριθμ. 177/1.2.2012 απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού (Β' 319), όπως έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 9347/15.4.2014 απόφαση της Υπουργού Τουρισμού (Β' 1013):

α) η ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής δραστηριότητας,

β) η αγκυροβόληση πλοίων και κάθε είδους πλωτών μέσων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

γ) η αλιεία και η πόντιση αλιευτικών εργαλείων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

δ) η κολύμβηση και κάθε είδους υποβρύχια δραστηριότητα, ε) οι ιχθυοκαλλιέργειες και η επεξεργασία ιχθύων σε ακτίνες οκτώ (8) χιλιομέτρων από το υδατοδόρμιο, χωρίς έγκριση της αρμόδιας Δ/σης της Α.Π.Α.,

στ) η προσθαλάσωση και η αποθαλάσωση χωρίς προηγούμενη έγκριση από την οικεία λιμενική ή άλλη αρμόδια αρχή,

ζ) η παρενόχληση με οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο, όπως φωτιστικά ή οπτικά σήματα, παρεμβολές ή παρεμβάσεις στις ραδιοσυχνότητες και επικοινωνίες που χρησιμοποιούνται μεταξύ του αρμόδιου φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροσκαφών, η τηλεκατεύθυνση μη επανδρωμένων αεροσκαφών ή άλλων πτηνικών μηχανών και αντικειμένων ή μη επανδρωμένων πλωτών σκαφών και αντικειμένων, της αποθαλάσωσης, προσθαλάσωσης και εν γένει της κίνησης και κυκλοφορίας των αεροσκαφών, καθώς και της ομαλής λειτουργίας του υδατοδρομίου.»

στ) Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 18 οι λέξεις «στην εποπτική αρχή τελών αερολιμένων της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από

τις λέξεις «στην Α.Π.Α.» και το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 18 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Ο σχετικός τιμοκατάλογος υπηρεσιών κοινοποιείται στο Τ.Ε.Μ., την Α.Π.Α., τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών.»

ζ) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20, η φράση «είτε από πιστοποιημένο από την Υ.Π.Α. προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου» αντικαθίσταται με τη φράση «είτε από πιστοποιημένο από την Α.Π.Α. προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου», το τελευταίο εδάφιο της ίδιας παρ. διαγράφεται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όσα προβλέπονται στην παρ. 2 αναφορικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας από έγκριτες ενέργειες, το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο υποχρεούνται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης και σχετικής εκπαίδευσης για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία, για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία και στα τεύχη οδηγίων του υδατοδρομίου. Η εκπαίδευση για το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και για το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο παρέχεται είτε από διεθνείς οργανισμούς, όπως ICAO και International Air Transport Association (IATA), είτε από φορείς που είναι αναγνωρισμένοι από διεθνείς οργανισμούς, είτε από την Υ.Π.Α., είτε από πιστοποιημένο από την Α.Π.Α. προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, είτε από αντίστοιχες Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας Κρατών – Μελών της Ε.Ε.»

η) Στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 24 οι λέξεις «τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α.», στην παρ. 5 του ίδιου άρθρου η φράση «όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Υ.Π.Α.» αντικαθίσταται από τη φράση «όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α.» και το άρθρο 24 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 24 Υδάτινα πεδία

1. α) Το υδάτινο πεδίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας, τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α. και κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας ή του ενδιαφερομένου για χορήγηση άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή για πτήσεις γενικής αεροπορίας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και συνοδεύεται από τον αντίστοιχο ναυτικό χάρτη, επί του οποίου αποτυπώνεται το υπό έγκριση υδάτινο πεδίο, με αναφορά στις γεωγραφικές συντεταγμένες του συστήματος W.G.S84.

β) Σε περίπτωση έγκρισης της αιτούμενης υδάτινης περιοχής ως υδάτινου πεδίου, οι υπηρεσίες της παρ. 1(α) μεριμνούν για την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτής στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς και αεροναυτικούς χάρτες, καθώς και για την ενημέρωση των αρμόδιων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.

γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή στους πλοηγούς δύνανται να χρησιμοποιούνται από οποιονδήποτε.

δ) Σε κάθε περίπτωση, το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν από την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτού στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς από τις υπηρεσίες της παρ. 1(α).

2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται:

α) εφόσον τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3937/2011 (Α' 60) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,

β) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,

γ) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο,

δ) εφόσον η πτήση εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

ε) μετά από άδεια των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα πλευρικά όρια των Τερματικών Περιοχών (ΤΜΑ), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ΑΤΖ) και εκτός των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας,

στ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει την αρμόδια Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, δύο (2) τουλάχιστον ώρες πριν από την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της, γνωρίζοντας παράλληλα την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης ή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ των εγκεκριμένων υδάτινων πεδίων της παραγράφου 1. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη θαλάσσια περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Στην περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν δύναται να έχουν προβλεφθεί, ο κυβερνήτης, με δική του ευθύνη μπορεί να προτείνει εναλλακτικές διαδρομές (από ή προς αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή/και υδάτινο πεδίο) προς προσθαλάσωση/αποθαλάσωση, πάντα συμμορφούμενος με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή μπορεί να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος,

ζ) εφόσον υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου Λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας,

η) εφόσον κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών,

θ) εφόσον κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα, τηρώντας τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων,

ι) εφόσον υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου σκάφος ή και κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 και διενεργεί μία (1) ώρα πριν από την προσθαλάσωση και την αποθαλάσωση έλεγχο ασφαλείας του υδάτινου πεδίου. Με ευθύνη του κυβερνήτη του αεροσκάφους διενεργούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες σχετικά με τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών, αποσκευών και φορτίου, με χρήση φορητών συσκευών,

κ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους γνωστοποιεί αμέσως στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.

3. α) Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι (6) ζεύγη ανά αεροπορική

εταιρεία, δηλαδή προσθαλάσσωση και αποθαλάσσωση κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Στις κινήσεις αυτές δεν προσμετρώνται οι πτήσεις γενικής αεροπορίας και οι πτήσεις για αεροδιακομιδή, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση, καθώς και οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά περίπτωση και ανά υδάτινο πεδίο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι απαιτούμενοι έλεγχοι για την τροποποίηση του αριθμού κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

4. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση προσθαλάσσωσης ή αποθαλάσσωσης, τις θέσεις και το ύψος εμποδίων στο υδάτινο πεδίο και στις γειτονικές επιφάνειες, καθώς και να λαμβάνει κάθε πρόνοια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.

5. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδάτινο πεδίο. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφαλείας σε υδάτινα πεδία, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Ε.Κ.Α.Π.Α.. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της ΤΟΑ1 του Ε.Π.Α.Π.Α. και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφαλείας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α..

6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσσωσης, αποθαλάσσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:

- α) την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος,
- β) οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα,
- γ) παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας, ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, δημόσιας ασφάλειας, εθνικής άμυνας και για κάθε άλλη μη σύμφωνη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζόμενων των κυρώσεων του άρθρου 23.»

Αθήνα,.....2020

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|---|--|
| 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ |
| 3. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ | 4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ |
| 5. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ | 6. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ |
| 7. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ | 8. ΥΓΕΙΑΣ |
| 9. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ | 10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ |
| 11. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ | 12. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| 13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ | 14. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ |
| 15. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | 16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ |
| 17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ | 18. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ |
| | 19. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ». |

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.08' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 27 Νοεμβρίου 2020 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασίας του Σώματος, κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαιρών ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ