

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΖ'

Πέμπτη 19 Ιανουαρίου 2023

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 6767, 6853
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Γ. Κατρούγκαλου, σελ. 6811, 6812
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Ιδιωτικό Δημοτικό Σχολείο «Σύγχρονα Εκπαιδευτήρια Χουρδάκη», την Ιόνιο Σχολή, το Ειδικό Εργαστήριο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης Γενισέας Ξάνθης και το Παράρτημα Ατόμων με Αναπηρία Ξάνθης του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, μαθητές από το 1ο Δημοτικό Σχολείο Άργους, το Γυμνάσιο Στυλίδας και από το Γυμνάσιο Βαρθολομίου Ηλείας, σελ. 6797, 6805, 6812, 6815, 6824, 6829
4. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει τις εκθέσεις της στις αιτήσεις της Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτών, σελ. 6811
5. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 6767, 6793, 6797, 6799, 6801, 6805, 6808, 6811, 6812, 6813, 6814, 6815, 6818, 6819, 6820, 6821, 6822, 6824, 6825, 6827, 6828, 6829, 6831, 6853

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Ιανουαρίου 2023, σελ. 6795
2. Ανακοίνωση αναφορών με αριθμό από 915 έως 992, σελ. 6767 - 6789
3. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 6790 - 6792

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών», σελ. 6793 - 6835
2. Κατάθεση σχεδίων νόμου:
 - i. Οι Υπουργοί Υγείας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 17 Ιανουαρίου τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο: «Κύρωση α) της από 22.11.2022 Επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο XI, Παράρτημα 13 της από 6.9.2018 κύριας Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας και β) της από 22.11.2022 Τροποποίησης της από 6.9.2018 Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υγείας», σελ. 6799
 - ii. Ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εσωτερικών, καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν στις 16 Ιανουαρίου

τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο «Διεθνής εμπορική διαιτησία, ρυθμίσεις για τη λειτουργία του Ελεγκτικού Συνεδρίου και λοιπές επείγουσες διατάξεις» του Υπουργείου Δικαιοσύνης, σελ. 6804

3. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την Έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών», σελ. 6803

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 6822 - 6853
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 6767 - 6808
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 6808 - 6822

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 6822, 6824, 6825, 6827, 6828, 6829, 6831, 6853
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 6767, 6793, 6797, 6799, 6801, 6805, 6808
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 6808, 6829, 6831
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. ,	σελ. 6827
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 6821
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 6811, 6812, 6813, 6814, 6815, 6818, 6819, 6820, 6821
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 6821

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

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. ,	σελ. 6796
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. ,	σελ. 6807, 6812
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 6804, 6805, 6828
ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Κ. ,	σελ. 6822
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 6806, 6807, 6808, 6818, 6829
ΓΚΟΚΑΣ Χ. ,	σελ. 6797, 6828
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ. ,	σελ. 6825, 6827
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 6811
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. ,	σελ. 6824
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. ,	σελ. 6793, 6801, 6807, 6813, 6814, 6828, 6829
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 6799, 6821
ΚΕΛΕΤΣΗΣ Σ. ,	σελ. 6814, 6815
ΚΕΡΑΜΕΩΣ Ν. ,	σελ. 6818, 6819
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. ,	σελ. 6803, 6827
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 6815, 6819
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 6820
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 6815, 6619
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ι. ,	σελ. 6817, 6818
ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 6810
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ Ε. ,	σελ. 6813, 6817
ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ Β. ,	σελ. 6808
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 6813, 6814, 6818
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. ,	σελ. 6809

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΖ'

Πέμπτη 19 Ιανουαρίου 2023

Αθήνα, σήμερα στις 19 Ιανουαρίου 2023, 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 17-1-2023 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προ-

εδρείου τα Πρακτικά της ΝΣΤ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 17-1-2023 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: ««Πολυεπίπεδη διακυβέρνηση και διαχείριση κινδύνων στον δημόσιο τομέα και άλλες διατάξεις»»)

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τη Γραμματέα της Βουλής κ. Ραλλία Χρηστίδου, Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

Οικονομικών

915) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Φαρμακευτικός Σύλλογος ζητά την παράταση εφαρμογής μηδενικού συντελεστή Φ.Π.Α. μετά την 31 Δεκεμβρίου 2022, σε in vitro διαγνωστικά ιατροτεχνολογικά προϊόντα για την πρόληψη και τη διάγνωση της νόσου Covid-19 και σε συναφείς υπηρεσίες.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

916) Οι Βουλευτές Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου κατέθεσαν αναφορά με την οποία 26 συνεταιριστικές οργανώσεις και ιδιωτικές επιχειρήσεις που αντιπροσωπεύουν τους μεμονωμένους παραγωγούς Κορινθιακής σταφίδας με επιστολές επαναφέρουν την πρότασή τους για ένταξη της σταφίδας στα πλαίσια μιας ευρωπαϊκής ή εθνικής δράσης για την προσφορά επισιτιστικής βοήθειας στον ουκρανικό λαό, αλλά επιθυμούν να συμπεριληφθούν και οι μεμονωμένοι παραγωγοί της σταφίδας στο πρόγραμμα και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

917) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. Ιωάννης Λαμπρόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πύλου Νέστορος με επιστολή του θέτει το ζήτημα στελέχωσης των Περιφερειακών Ιατρείων του Δήμου Πύλου-Νέστορος, τη δημιουργία Κέντρου Υγείας και Σταθμού ΕΚΑΒ στην Κορώνη και αιτείται απάντησης.

Υγείας

918) Οι Βουλευτές Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Α' Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α' Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων του Γ.Π.Α.Ν. ΠΕΙΡΑΙΑ-METAΞΑ με επιστολή του ζητεί την άμεση στελέχωση του Φαρμακευτικού Τμήματος του Γενικού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων

919) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Ρεθύμνης κ. Ανδρέας Ξανθός, Χανίων κ. Παύλος Πολάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Εμπορικών Συλλόγων Κρήτης και Εμπορικών Συλλόγων Κρήτης με κοινή επιστολή τους ζητούν την παράταση υλοποίησης των επιδοτούμενων προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης (ΛΑΕΚ 1-49) μέχρι την 31η Μαρτίου 2023, καθώς όπως σημειώνουν, ήταν αδύνατη η υλοποίηση τους μέσα στο χρονικό όριο που είχε δώσει η επιτροπή διαχείρισης των προγραμμάτων.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

920) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης με επιστολή της αναφέρεται στην μεγάλη καθυστέρηση για την έκδοση οριστικής απόφασης σε αίτηση συνταξιοδότησης της.

Οικονομικών - Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

921) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αγροτική Εταιρική Σύμπραξη Ένωση Ηρακλείου Α.Ε. (ΕΑΣΗ) με επιστολή της αναφέρει ότι κινδυνεύει η λειτουργία της Ένωσης Ηρακλείου από τις εξωπραγματικές απαιτήσεις του fund που έχει αγοράσει τα δάνεια της Οργάνωσης και καλεί τους αρμόδιους φορείς να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες.

Δικαιοσύνης - Εσωτερικών

922) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Μελών Γυναικείων Σωματείων Ηρακλείου & Νομού Ηρακλείου με επιστολή του παραθέτει προτάσεις με στόχο τη μεγιστοποίηση της προστασίας παιδιών, θυμάτων - μαρτύρων κακοποίησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

923) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Βασίλειος Κόκκαλης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αγιάς με επιστολή του ζητά την επίλυση του προβλήματος της μη πληρωμής των αναδόχων έργων που έχουν υλοποιηθεί ή είναι προς υλοποίηση από το Πρόγραμμα "Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ 2014-2020), Μέτρο 8.3" τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

924) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Ιδιοκτήτες Κέντρων Ξένων Γλωσσών ενημερώνει σχετικά με τα προβλήματα του κλάδου τους όπως η λειτουργία παράνομων Κέντρων Ξένων Γλωσσών και παράνομων ιδιαίτερων μαθημάτων από άτομα χωρίς εκπαίδευση και κατάρτιση και αιτείται την επίλυση του θέματος.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

925) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αναπληρωτών Δευτεροβάθμιας (Π.Ε.Α.Δ.) με υπόμνημά της ζητά την πραγματοποίηση νέων μόνιμων διορισμών στην εκπαίδευση το 2023, με ιδιαίτερη έμφαση στην Δεύτερη εκπαιδευτική βαθμίδα, τη διατήρηση του υπάρχοντος συστήματος επιλογής εκπαιδευτικών, καθώς και τη μη εφαρμογή γραπτού διαγωνισμού ΑΣΕΠ.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

926) Η Βουλευτής Β' Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασιμάτη κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.) με επιστολή της καταγγέλλει την απόφαση των αρμόδιων αρχών να εγκρίνει μόνο 1,1 εκατ. ευρώ προς τους δικαιούχους Ναυτεργάτες του οικογενειακού επιδόματος για το 2022.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

927) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Έδεσσας & Αλμωπίας με επιστολή του ζητά αύξηση της άδειας ανατροφής τέκνου σε 9 μήνες για τους αναπληρωτές εκπαιδευτικούς, όπως ισχύει και σε όλο τον Δημόσιο Τομέα και αιτείται απάντησης.

Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Οικονομικών

928) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Ιωάννης Παππάς κατέθεσε αναφορά με την οποία με την οποία επισημαίνει πως πρέπει να προστατευθούν οι δανειολήπτες και να ληφθούν οι νομοθετικές πρωτοβουλίες, ώστε να υπάρξει η δυνατότητα μετατροπής των δανείων που συνάφθηκαν σε ελβετικό φράγκο, σαν να ήταν εξ' αρχής δάνεια σε ευρώ, με ισοτιμία εκταμίευσης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

929) Η Βουλευτής Λαρίσης κυρία Άννα Βαγενά κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Προέδρος του Συνδέσμου Θεσσαλικών Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΘΕΒ) με επιστολή του θέτει το πρόβλημα που έχει ανακύψει με την υλοποίηση των προγραμμάτων κατάρτισης που έχουν εγκριθεί πρόσφατα στο πλαίσιο του ΛΑΕΚ 1-49 έτους 2022 της Δ.ΥΠ.Α. και αιτείται την παράτασή του.

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

930) Ο Βουλευτής Κερκύρας κ. Δημήτριος Μπιάγκης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.) με επιστολή εκφράζει τη διαμαρτυρία της για την επιλογή προϊσταμένων σε οργανικές μονάδες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Υγείας

931) Ο Βουλευτής Ημαθίας κ. Αναστάσιος Μπαρτζώκας κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων ΕΚΑΒ Ημαθίας, η «ΠΡΟΟΔΟΣ» με

υπόμνημά του ενημερώνει ότι οι ελλείψεις σε διασωστικό και διοικητικό προσωπικό αλλά και η απουσία ειδικής χωροταξικής μέριμνας, της κατανομής των δυνάμεων του ΕΚΑΒ, δεν επιτρέπουν να εφαρμοστούν τα πρωτόκολλα επείγουσας προνοσοκομειακής φροντίδας, με αποτέλεσμα να τίθενται ζητήματα «ζωής και θανάτου» των ασθενών και των επειγόντων περιστατικών και αιτείται την επίλυση του προβλήματος.

Οικονομικών - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Ανάπτυξης και Επενδύσεων - Εσωτερικών

932) Οι Βουλευτές Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Καταστηματαρχών Εστίασης και Αναψυχής Νομού Αχαΐας (Σ.Κ.Ε.Α.Ν.Α) με επιστολή του ενημερώνει για την συνεχιζόμενη και τον Ιανουάριο τιμωρητική πολιτική της κυβέρνησης στον κλάδο της εστίασης, με την οποία η επιδότηση έχει διαμορφωθεί με βάση την κλίμακα των 2000 KW.

Υποδομών και Μεταφορών

933) Η Βουλευτής Αχαΐας κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ταξί Πατρών και Περιχώρων «Ο Αγ. Χριστόφορος» ζητεί την παράταση του ορίου ηλικίας των Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσεως ΤΑΞΙ για 3 χρόνια, οριζόντια για όλα τα οχήματα (όπως είχε γίνει και στο παρελθόν από 15 σε 20 χρόνια), για να δοθεί μια οριστική λύση στο πρόβλημα που έχει προκύψει λόγω και της έλλειψης οχημάτων στην αγορά, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

934) Η Βουλευτής Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Μαρία Αθανασίου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Συντονιστής Διευθυντής του Κέντρου Υγείας Λαυρίου με επιστολή του ενημερώνει ότι λόγω έλλειψης Ιατρών Γενικής Ιατρικής το Κέντρο Υγείας από 1η Ιανουαρίου 2023, δεν μπορεί να συμπληρώσει πρόγραμμα 24ωρης εφημέρευσης παρά την μικρή ενίσχυση που δέχτηκε από

ιατρούς άλλων Κέντρων Υγείας της Αθήνας που δεν εφημερεύουν και αιτείται απάντησης.

Υγείας

935) Οι Βουλευτές Α' Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α' Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Συντονιστή Επιστημονική Λειτουργία της 1ης Δ.Υ.Π.Ε. - Κ.Υ. Λαυρίου με επιστολή της θέτει το ζήτημα σχετικά με την έλλειψη ιατρικού προσωπικού στο Κέντρο Υγείας Λαυρίου και την πιθανή αναστολή της 24ωρης εφημέρευσής του και αιτούνται απάντησης.

Υγείας

936) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Α' Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων του Θεραπευτηρίου Χρόνιων Παθήσεων Ευρυτανίας με επιστολή του ενημερώνει για τα σοβαρά προβλήματα που δημιουργούνται στη λειτουργία του Θεραπευτηρίου από τις ελλείψεις σε προσωπικό και αιτείται την επίλυση του θέματος.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

937) Ο Βουλευτής Άρτης κ. Χρήστος Γκόκας κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γενικός Αγροτικός Συνεταιρισμός Ιωαννίνων "Ένωση αγροτών" με επιστολή του παραθέτει ένα σύνολο προβλημάτων που έχουν προκύψει κατά την υποβολή των αιτήσεων από τους δικαιούχους παραγωγούς στο Μέτρο 22 και ζητά να μην αποκλειστεί κανένας πραγματικός δικαιούχος από το Μέτρο 22 και να απορροφηθούν οι σχετικές πιστώσεις από γεωργούς, πτηνοτρόφους και κτηνοτρόφους που τις έχουν πραγματικά ανάγκη.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

938) Οι Βουλευτές Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Α' Αθηνών κ. Νικόλαος Φύλης, Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αναπληρωτών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΠΕΑΔ) με Δελτίο Τύπου, η ΠΕΑΔ παραθέτει ζητήματα που αφορούν τις συχνές αλλαγές του συστήματος επιλογής εκπαιδευτικών την πραγματοποίηση νέων μόνιμων διορισμών εκπαιδευτικών το 2023 και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

939) Οι Βουλευτές Α' Αθηνών κ. Νικόλαος Φύλης, Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης με ψήφισμα της θέτει το ζήτημα άμεσα του διορισμού των εκπαιδευτικών που ήταν επιτυχόντες των γραπτών διαγωνισμών ΑΣΕΠ 2004, 2006, 2008 και έχουν δικαιωθεί με αμετάκλητες δικαστικές αποφάσεις οι οποίες τους αναγνωρίζουν το δικαίωμα διορισμού και μάλιστα αναδρομικά.

Εσωτερικών - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

940) Οι Βουλευτές Κορινθίας κ. Γεώργιος Ψυχογιός, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Ζαχαριάδης, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κυρία Μαρία - Ελίζα (Μαριλίζα) Ξενογιαννακοπούλου, Α' Θεσσαλονίκης κυρία Αικατερίνη (Κατερίνα) Νοτοπούλου, Κιλκίς κυρία Ειρήνη-Ελένη Αγαθοπούλου, Β' Πειραιώς κ. Τρύφων Αλεξιάδης, Α' Αθηνών κυρία Αγγελική Αδαμοπούλου, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Λαρίσης κυρία Άννα Βαγενά, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Κοζάνης κυρία Καλλιόπη Βέττα, Αργολίδος κ. Ιωάννης Γκιόλας, Α' Πειραιώς κ. Θεόδωρος Δρίτσας, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη, Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, Χαλκιδικής κυρία Κυριακή Μάλαμα, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Μουζάλας, Β' Πειραιώς κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Μπαλάφας, Πρεβέζης κ. Κωνσταντίνος Μπάρκας, Αρκαδίας κ. Γεώργιος Παπαηλιού, Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Φθιώτιδος κ. Ιωάννης

Σαρακιώτης, Επικρατείας κ. Παναγιώτης (Πάνος) Σκουρλέτης, Περίας κυρία Ελισσάβετ (Μπέττυ) Σκούφα, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Χρήστος Σπίρτζης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος, Α΄ Αθηνών κ. Νικόλαος Φίλης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Θεανώ Φωτίου , Ευβοίας κ. Μιλτιάδης Χατζηγιαννάκης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Ραλλία Χρηστίδου κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Προσωπικού Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης με Δελτία Τύπου και επιστολή τους θέτουν ζητήματα που αφορούν ανεπαρκή στελέχωση και συντήρηση των υποδομών, εργασιακών δικαιωμάτων, διερεύνηση των συνθηκών του ατυχήματος, του εργασιακού καθεστώτος της θανούσης, με συγκεκριμένα στοιχεία ζητώντας πλήρη απόδοση ευθυνών, προσλήψεις μόνιμου προσωπικού και προστασία των εργαζόμενων στους Δήμους και αιτούνται απαντήσεων.

Εθνικής Άμυνας

941) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλαδική Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών (Π.Ο.Ε.Σ.) με επιστολή της αναφέρεται στην καθυστέρηση στην αποζημίωση του στρατιωτικού προσωπικού που συμμετείχε σε υπηρεσίες αποτροπής μεταναστευτικών ροών στον Έβρο.

Προστασίας του Πολίτη - Υγείας

942) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Μεσσαράς «Φαιστός» με ψήφισμα του συμπαρίσταται στους εργαζόμενους του Κέντρου Υγείας Μοιρών καταδικάζοντας τη βιαιοπραγία ενάντια του ιατρού εφημερίας και ζητά τη λήψη μέτρων από την Πολιτεία για την αντιμετώπιση και τον περιορισμό παράνομων περιστατικών βίας.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Εθνικής Άμυνας

943) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών (Π.ΟΜ.ΕΝ.Σ.) με επιστολή της ζητά την ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας για την βαθμολογική εξέλιξη των Μονιμοποιηθέντων Εθελοντριών Αξιωματικών του Ν.705/1977 του Στρατού Ξηράς και του Πολεμικού Ναυτικού, όπως ισχύει στην Πολεμική Αεροπορία.

Υγείας

944) Οι Βουλευτές Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Αργολίδος κ. Ιωάννης Γκιόλας, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Β' Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασσιμάτη, Β' Πειραιώς κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα, Πρεβέζης κ. Κωνσταντίνος Μπάρκας, Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Ραλλία Χρηστίδου, Κορινθίας κ. Γεώργιος Ψυχογιός κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων στην Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας Δυτικής Ελλάδας- Πελοποννήσου και Υπάλληλοι της 6ης ΔΥΠΕ με δελτίο τύπου ενημερώνουν για μετακινήσεις υπαλλήλων, οι οποίες στερούνται διαφάνειας, νόμιμης αιτιολογίας και πολλές φορές λογικής.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

945) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Εκπαιδευτικοί Επιτυχόντες των Γραπτών Διαγωνισμών ΑΣΕΠ 2004, 2006 και 2008, δικαιωθέντες με ονομαστικές αμετάκλητες αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας και η Ομοσπονδία Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης (ΟΛΜΕ) ζητούν τον άμεσο διορισμό των δικαστικά δικαιωμένων εκπαιδευτικών.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

946) Οι Βουλευτές Λαρίσης κυρία Άννα Βαγενά, Β' Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος κατέθεσαν αναφορά με την οποία Δήμαρχος Αγιάς Λάρισας με επιστολή του γνωστοποιεί την κατάσταση που επικρατεί και αιτείται την άμεση

πληρωμή των πράξεων του Μέτρου 8.3 του ΠΑΑ 2014-2020, για την ομαλή υλοποίηση του προγράμματος, «Πρόληψη ζημιών σε δάση εξαιτίας δασικών πυρκαγιών, φυσικών καταστροφών και καταστροφικών συμβάντων».

Υγείας

947) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Γιατρών Ε.Σ.Υ. Ρεθύμνου και ο Σύλλογος Εργαζομένων Νοσοκομείου Ρεθύμνου με επιστολή τους ζητούν, μεταξύ άλλων, να στελεχωθεί άμεσα και πλήρως το Νοσοκομείο και τα Κέντρα Υγείας Ρεθύμνου και να μονιμοποιηθούν όλοι οι συμβασιούχοι.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

948) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Βασίλειος Κόκκαλης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελληνικής Κτηνοτροφίας (ΣΕΚ) με Δελτίο Τύπου εκφράζει τον έντονο προβληματισμό του για την συνεχιζόμενη τάση μείωσης των τιμών παραγωγού αγελαδινού γάλακτος ενώ αντίθετα συνεχίζεται η αύξηση της τιμής που αυτό διατίθεται στο «ράφι» των Σούπερ Μάρκετ.

Υγείας

949) Ο Βουλευτής Α' Ανατολικής Αττικής κ. Γεώργιος Βλάχος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Συντονιστής Διευθυντής του Κέντρου Υγείας Λαυρίου με επιστολή του θέτει το πρόβλημα της έλλειψης Ιατρικού προσωπικού και πιθανή αναστολή εφημέρευσης και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

950) Οι Βουλευτές Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Αχαΐας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Β' Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδας Στολτίδης, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος

Σύλλογος Συνταξιούχων πρώην ΔΕΚΟ & ΤΡΑΠΕΖΩΝ με υπόμνημα του ζητεί μεταξύ άλλων να καταβληθούν όλες οι εκκρεμείς συντάξεις και εφ' άπαξ και να αποκατασταθούν οι αδικίες στον τρόπο επανυπολογισμού των επικουρικών.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

951) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Αχαΐας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδα Στολτίδης, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Εκπαιδευτικοί επιτυχόντων γραπτών διαγωνισμών, ΑΣΕΠ 2004, 2006, 2008 με υπόμνημα τους οι επιτυχόντες Εκπαιδευτικοί και δικαιωθέντες με αποφάσεις Του Συμβουλίου της Επικρατείας ζητούν να διοριστούν αναδρομικά.

Δικαιοσύνης - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

952) Οι Βουλευτές Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο με την επωνυμία «ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ (CROUPIER) ΤΥΧΕΡΩΝ ΠΑΙΓΝΙΩΝ ΚΑΖΙΝΟ» με ανακοίνωση του αναφέρεται στη πρωτοφανή έκδοση δύο αντιφατικών αποφάσεων του Αρείου Πάγου για το ποιος είναι ο δικαιούχος του φιλοδωρήματος, που οικειοθελώς παρέχουν οι πελάτες του Καζίνο Πάρνηθας, και επομένως για το αν πρέπει να επιστραφούν όσα παράνομα και αυθαίρετα παρακράτησε η εργοδότηρια εταιρεία από τους δικαιούχους εργαζόμενους.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

953) Η Βουλευτής Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλαδικός Σύλλογος Εργαζομένων Φορέων Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών με επιστολή του θίγει το θέμα των Συμβάσεων Ορισμένου Χρόνου μακροχρόνιας απασχόλησης που καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες ενώ μένει ακόμα αδιευκρίνιστο εάν θα εξαιρεθούν ή θα μπορούν να συμμετάσχουν στο γραπτό διαγωνισμό του ΑΣΕΠ για τις θέσεις τους που εντάχθηκαν στον προγραμματισμό προσλήψεων του νέου έτους και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εσωτερικών

954) Οι Βουλευτές Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Α' Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α' Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων 7ου Λυκείου Ν.Σμύρνης "Εστία" με επιστολή του ζητά να παραμείνουν οι μαθητές του 7ου Λυκείου και 8ου Γυμνασίου Νέας Σμύρνης στο σχολείο όπου στεγάζονται και να συνεχιστεί απρόσκοπτα η λειτουργία των σχολείων και αιτείται απάντησης.

Υγείας

955) Η Βουλευτής Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων και η Ένωση Ιατρών Ελληνικού Κέντρου Ψυχικής Υγιεινής και Ερευνών με δελτίο τύπου επισημαίνει τα μεγάλα κενά στη στελέχωση των υπηρεσιών ψυχικής υγείας, (Ε.ΚΕ.Ψ.Υ.Ε.), όπου από τις 245 οργανικές θέσεις οι 128 είναι κενές.

Υγείας

956) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα κατέθεσαν αναφορά

με την οποία το Σωματείου Εργαζομένων Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου με επιστολή του ζητά να μην ανανεωθεί η θητεία της διοίκησης του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Ηρακλείου.

Υποδομών και Μεταφορών

957) Οι Βουλευτές Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης, Άρτης κ. Χρήστος Γκόκας κατέθεσαν αναφορά με την οποία εργαζόμενοι συμβασιούχοι ορισμένου χρόνου (ΣΟΧ) ζητούν την κάλυψη αναγκών φύλαξης ισόπεδων διαβάσεων και εγκαταστάσεων του Ο.Σ.Ε. Α.Ε., και αιτούνται συνάντηση με την ηγεσία του Υπουργείου προκειμένου να βρεθεί λύση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

958) Η Βουλευτής Ιωαννίνων κυρία Μερόπη Τζούφη κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γενικός Αγροτικός Συνεταιρισμός Ιωαννίνων «Ένωση Αγροτών» ζητεί να δοθεί λύση του προβλήματος ώστε να μην αποκλειστεί κανένας δικαιούχος κτηνοτρόφος από την πρόσκληση 3540/15-12-2022.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

959) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αναπληρωτών Νηπιαγωγών Εκπαιδευτικών (ΠΕΑΝ) με επιστολή της ζητά την σύσταση οργανικών κενών στους Νηπιαγωγούς ΠΕ-60, λόγω και της εφαρμογής της δίχρονης προσχολικής εκπαίδευσης, καθώς και την υλοποίηση νέων διορισμών το 2023 στον κλάδο τους.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

960) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αναπληρωτών Δασκάλων με επιστολή του ζητά διευκρινήσεις ως προς το περιεχόμενο του συγκεκριμένου συστήματος διορισμών καθώς και ως προς το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του.

Εσωτερικών - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

961) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδα Στολτίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Έκτακτου Προσωπικού Ε.Κ.Ε.Κ. - ΑμεΑ Θεσσαλονίκης / Δ.ΥΠ.Α ζητεί να καλυφθούν άμεσα οι ανάγκες του Επαγγελματικού Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΕΚΕΚ) - ΑμεΑ σε θέρμανση.

Υγείας

962) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Κρήτης με Δελτίο Τύπου εκφράζει τη συμπαραστάσή του προς τους συναδέλφους τους στο Κέντρο Υγείας Μοιρών, μετά το περιστατικό βιαιοπραγίας σε βάρος τους, και αιτούνται την άμεση λήψη μέτρων από την 7η ΥΠΕ, σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές του Δήμου Φαιστού.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

963) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης με επιστολή του ενημερώνει σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσει για την αναγνώριση διδακτικής - παιδαγωγικής επάρκειας.

Υγείας

964) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Έδεσσας & Αλμωπίας με επιστολή αιτείται την αντίθεση του στο ενδεχόμενο συγχώνευσης των Νοσοκομείων του Νομού και την υποβάθμιση των υγειονομικών δομών τους.

Υγείας

965) Οι Βουλευτές Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό

Κέντρο Λαυρίου- Ανατολικής Αττικής, των Σωματείων της Δύναμης του ΕΚ Λαυρίου-Αν.Αττικής και του Εμποροεπαγγελματοβιοτεχνικού Συλλόγου Λαυρίου "Ο ΕΡΜΗΣ" με υπόμνημά του ενημερώνει ότι σταμάτησε η 24ωρη λειτουργία του Κέντρου Υγείας Λαυρίου, εξέλιξη η οποία είναι εξαιρετικά επικίνδυνη και θέτει σε κίνδυνο τη ζωή και την υγεία του λαού της περιοχής καθώς και όσων εργάζονται σε αυτήν.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

966) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων του Θεραπευτηρίου Χρόνιων Παθήσεων Ευρυτανίας αναφέρεται στις σοβαρές ελλείψεις προσωπικού και στα προβλήματα στη λειτουργία του Θεραπευτηρίου και καλεί τις αρμόδιες αρχές να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία του.

Εσωτερικών - Παιδείας και Θρησκευμάτων

967) Οι Βουλευτές Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Επιτροπή Αγώνα Γονέων Παιδικών Σταθμών Δήμου Περάματος με Δελτίο Τύπου ζητεί να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη σίτιση των παιδιών, να εξασφαλίσει η Δημοτική Αρχή την ασφάλεια των παιδιών παίρνοντας μέτρα για το ετοιμόρροπο κτήριο, να καλυφθούν οι ανάγκες των Παιδικών Σταθμών της πόλης σε πετρέλαιο και να καταργηθούν τα τροφεία.

Υγείας - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

968) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεικόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Μαγνησίας με ανακοίνωση του προτείνει συγκεκριμένα μέτρα για τη αντιμετώπιση της αέριας ρύπανσης που προκαλούν τα μικροσωματίδια pm 2,5 τα οποία έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα επιβλαβή για τη

δημόσια υγεία τόσο από την διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία, όσο και από μελέτη που αφορά συγκεκριμένα την πόλη του Βόλου.

Εσωτερικών

969) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. Δημήτριος (Τάκης) Χαρίτου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ενιαίος Σύλλογος Δημοτικών Υπαλλήλων Ροδόπης ενημερώνει για όσα εξελίσσονται στον εν λόγω Δήμο με παραπομπές σε πειθαρχικά συμβούλια, αναστολές εργασίας σε δεκαεννέα υπαλλήλους εκ των σαράντα τεσσάρων συνολικά εργαζομένων στο Δήμο, με πιο πρόσφατες αυτές των δύο υπαλλήλων με αναπηρίες και καλεί τις αρμόδιες αρχές να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την επίλυση του θέματος.

Υγείας

970) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αμοργού με επιστολή εκφράζει την ανησυχία του καθώς και των κατοίκων της Αμοργού για τις σοβαρές ελλείψεις σε ιατρικό προσωπικό που παρουσιάζει το Κέντρο Υγείας Αμοργού εν μέσω των εποχικών ιώσεων και της πανδημίας .

Εθνικής Άμυνας

971) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Αποφοίτων Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών (Σ.Α.Σ.Μ.Υ.) με επιστολή του παραθέτει τον προβληματισμό των μελών σχετικά με την τροποποίηση της Κ ΥΑ για τον υπολογισμό ΒΟΕΑ και ζητά διαβούλευση για να ενημερωθούν αν το Μετοχικό Ταμείο Στρατού λειτουργεί με το αναδιανεμητικό σύστημα ή με το κεφαλαιοποιητικό σύστημα, όπου κάθε μερισματούχος θα γνωρίζει ανά πάσα ώρα τι έχει ο κουμπαράς του και πού επενδύονται τα χρήματά του και αιτείται απάντησης.

Εθνικής Άμυνας

972) Ο Βουλευτής Έβρου κ. Αναστάσιος (Τάσος) Δημοσχάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλαδική Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών (Π.Ο.Ε.Σ.) με επιστολή του θέτει το ζήτημα της καταβολής αποζημίωσης των υπηρετούντων στρατιωτικών στον Ν.Έβρου οι οποίοι συμμετείχαν σε υπηρεσίες αποτροπής μεταναστευτικών ροών εκκρεμούν από το 2022 και αιτούνται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

973) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. Δημήτριος (Τάκης) Χαρίτου κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Συνταξιούχων του πρώην ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) και τώρα ΕΦΚΑ Νομού Ροδόπης με υπόμνημα της ζητεί να αποδοθούν στις συνδικαλιστικές οργανώσεις τους τα ποσά που τους παρακρατήθηκαν μεταξύ 2018-2022, με σκοπό να καλυφθούν οι λειτουργικές δαπάνες των σωματείων τους.

Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εσωτερικών

974) Οι Βουλευτές Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία γονέας του 14ου Δημοτικού Σχολείου Αιγάλεω με επιστολή του ζητά να καλυφθεί άμεσα η ανάγκη για ασφαλή στέγαση του 14ου Δημοτικού Σχολείου Αιγάλεω.

Υποδομών και Μεταφορών

975) Οι Βουλευτές Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία εργαζόμενοι που χρησιμοποιούν την γέφυρα Ρίου Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης» με επιστολή τους διαμαρτύρονται για την αύξηση του κόστους e pass διοδίων και αιτούνται τη μείωση τουλάχιστον 60 % του κόστους διέλευσης για τη καθημερινή χρήση του e pass της γέφυρας.

Υγείας

976) Ο Βουλευτής Κιλκίς κ. Γεώργιος Φραγγίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων 1 ης & 2ης Υγειονομικής Περιφέρειας -(Σ.Ε.Π. & Δ.Υ.Πε) με επιστολή του επισημαίνει το πρόβλημα της έλλειψης βιοχημικών αναλυτών για τη διενέργεια βιοχημικών εξετάσεων στα Κέντρα Υγείας και τονίζει την ανάγκη επαρκούς κάλυψης όλων των Κέντρων Υγείας με βιοχημικό αναλυτή.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

977) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία αιρετοί ΠΥΣΠΕ Ηρακλείου(Περιφερειακό Υπηρεσιακό Συμβούλιο Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης) με επιστολή τους καταγγέλλουν τον αποκλεισμό της συμμετοχής εκπροσώπων των αιρετών στα Συμβούλια Επιλογής, κάτι το οποίο συμβαίνει πρώτη φορά, μετά από δεκαετίες, οι αιρετοί εκπρόσωποι του Κλάδου να αποκλείονται από τις κρίσεις των στελεχών.

Εσωτερικών - Παιδείας και Θρησκευμάτων

978) Η Βουλευτής Δράμας κυρία Χαρούλα (Χαρά) Κεφαλίδου κατέθεσε δημοσίευμα στο οποίο αναφέρονται σοβαρά προβλήματα εξαιτίας της ανύπαρκτης φύλαξης στις σχολικές μονάδες εντός και εκτός οικιστικού ιστού του Νομού Δράμας.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

979) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Εργατοϋπαλλήλων Γάλακτος Τροφίμων και Ποτών Νομού Ηρακλείου ζητεί μεταξύ άλλων να υπάρξει πλήρης αποζημίωση και αποκατάσταση του τραύματος εργαζόμενης και να στελεχωθούν επαρκώς όλοι οι ελεγκτικοί μηχανισμοί του νομού Ηρακλείου.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

980) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αδέσμευτη Φωνή Υπαλλήλων Δ.ΥΠ.Α. με επιστολή της αιτείται να δοθεί από την Δ.ΥΠ.Α κατ'εξαίρεση σπίτι στην οικογένεια της αδικοχαμένης πολύτεκνης υπαλλήλου στον τομέα καθαριότητας στο Ξυλόκαστρο.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Οικονομικών

981) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αδέσμευτη Φωνή Υπαλλήλων Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης (Δ.ΥΠ.Α) με έγγραφο της ζητεί την αντιμετώπιση των αιτημάτων της για την χρηματοδότηση του Οργανισμού.

Εσωτερικών - Οικονομικών

982) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. Απόστολος Πάνας κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομάδα Υποψηφίων Γραπτού Διαγωνισμού 1Γ /2022 με επιστολή της αιτούνται την αναδιαμόρφωση των κριτηρίων επιτυχίας με τη λήψη από πλευράς των αρμοδίων κάθε πρόσφορου μέτρου, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η κάλυψη του συνόλου των προκηρυχθεισών θέσεων της υπ'αριθμόν 1Γ/2022 προκήρυξης του Α.Σ.Ε.Π. από τους συμμετέχοντες στον εν λόγω διαγωνισμό.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Οικονομικών

983) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Αδέσμευτη Φωνή Υπαλλήλων Δ.ΥΠ.Α. με επιστολή της αιτείται την λήψη μέτρων για την προστασία των δανειοληπτών του ΟΕΚ.

Εθνικής Άμυνας - Υγείας - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Πολιτισμού και Αθλητισμού - Εσωτερικών - Τουρισμού - Προστασίας του Πολίτη - Παιδείας και Θρησκευμάτων - Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

984) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης (Γιάνης) Βαρουφάκης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κυρία Μαρία Απατζίδη, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κλέων Γρηγοριάδης, Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Σοφία Σακοράφα κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Πόρου παραθέτει μια σειρά από προβλήματα που αντιμετωπίζει το νησί του Πόρου όπως οι ελλείψεις στην τοπική δημόσια δομή υγείας, η απουσία εποχιακού πυροσβεστικού κλιμακίου, τα σημαντικά κενά στη Β΄βάθμια εκπαίδευση κ.α και αιτείται την επίλυσή τους.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Εσωτερικών

985) Οι Βουλευτές Αχαΐας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Σωματεία Εργαζόμενων στους Ο.Τ.Α. Νομού Αχαΐας με ψήφισμα τους ζητούν μεταξύ άλλων να ληφθούν ουσιαστικά μέτρα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς.

Προστασίας του Πολίτη - Εξωτερικών

986) Ο Βουλευτής Α΄ Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Μπογδάνος κατέθεσε δημοσίευμα το οποίο αναφέρεται στην δράση των «αόρατων» μονάδων της κινεζικής αστυνομίας με στόχο τους αντιφρονούντες του Πεκίνου, στα γραφεία στην οδό Αγησιλάου και στις μυστικές έρευνες της ΕΛ.ΑΣ.

Υγείας

987) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης (Γιάνης) Βαρουφάκης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κυρία Μαρία Απατζίδη, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κλέων Γρηγοριάδης, Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Σοφία Σακοράφα κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Συνδικαλιστική Νοσηλευτική Ομοσπονδία του Ε.Σ.Υ. αναφέρεται στο δίκαιο αίτημα των νοσηλευτών για ειδικό μισθολόγιο με ανάλογες αυξήσεις, που να ανταποκρίνονται στο δύσκολο έργο τους.

Υγείας

988) Οι Βουλευτές Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων της 1ης και 2ης Υγειονομικής Περιφέρειας- (Σ.Ε.Π & Δ.Υ.Πε) με επιστολή του ζητεί να τοποθετηθούν βιοχημικοί αναλυτές σε όλα τα Κέντρα Υγείας της 1ης ΥΠΕ.

Εσωτερικών - Παιδείας και Θρησκευμάτων

989) Οι Βουλευτές Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης (Γιάνης) Βαρουφάκης, Α΄ Ανατολικής Αττικής κυρία Μαρία Απατζίδη, Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κλέων Γρηγοριάδης, Ηρακλείου κ. Γεώργιος Λογιάδης, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κυρία Σοφία Σακοράφα κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Καλλιεργητών Αγροκτήματος Γεωπονικής Σχολής Α.Π.Θ. με επιστολή της θέτει το ζήτημα της μη εξασφάλισης της συνέχειας της λειτουργίας του εκπαιδευτικού και ερευνητικού προγράμματος διάθεσης καλλιεργήσιμης γης σε περισσότερους από 940 ενεργούς καλλιεργητές, λόγω της ξαφνικής και αναίτιας κατάργησης του "Αγροκτήματος ΑΠΘ".

Εσωτερικών

990) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου με ψήφισμα του ζητά από την κυβέρνηση να καλύψει το όποιο κόστος προκύψει (μισθοδοσία κ.τ.λ.) ώστε να επανέλθουν οι 75 πρώην εργαζόμενοι του Δήμου, (πρόγραμμα Κοινωφελούς Εργασίας του ΟΑΕΔ -Πρόσκληση 8/2018), καθώς ο δήμος καλύπτει ήδη -εκτός των άλλων- και δαπάνες που δεν του αναλογούν.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

991) Η Βουλευτής Λαρίσης κυρία Ευαγγελία Λιακούλη κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αγιάς με έγγραφο του αναδεικνύει το έντονο πρόβλημα που έχει προκύψει στη διαδικασία υλοποίησης του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ 2014 - 2020), στο Μέτρο 8.3 «Πρόληψη ζημιών σε δάση εξαιτίας δασικών πυρκαγιών, φυσικών καταστροφών και καταστροφικών συμβάντων» και ζητεί να επιταχυνθεί η αποπληρωμή έργων για τα Δημοτικά Δάση.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

992) Οι Βουλευτές Α' Αθηνών κ. Νικόλαος Φίλης, Ιωαννίνων κυρία Μερóπη Τζούφη κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αναπληρωτών Δασκάλων με Δελτίο Τύπου ρωτά αν έχει η παρούσα κυβέρνηση το θάρρος και το σθένος να προκηρύξει διορισμούς στον κλάδο των εκπαιδευτικών.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

Στην με αριθμό 165/07/10/2022 ερώτηση της Βουλευτού κ. Αδαμοπούλου Αγγελικής δόθηκε με το υπ' αριθμό 489000/1.11.2022 έγγραφο από την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού η ακόλουθη απάντηση:

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΥΠΠΟΑ 01/11/2022

Α. Π.: 489000

Απάντηση στο έγγραφο:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
& ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ



Φ.: 10

Ταχ. Δ/ση: Μπουμπουλίνας 20-22
Ταχ. Κώδ : 106 82
Τηλέφωνο : 2131322-362, 363, 368
Fax : 210-82.01.426
Email : atneke@culture.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
ΚΟΙΝ: Βουλευτή κα Αγγελική Αδαμοπούλου

Θέμα: Απάντηση στη με αριθμό πρωτοκόλλου 165/7.10.2022 Ερώτηση με θέμα:
«Αιτήματα του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων για τη συλλογή Στερν.»

Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 165/7.10.2022 Ερώτησης της Βουλευτού κας Αγγελικής Αδαμοπούλου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Την 8.9.2022 κυρώθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων συμφωνία μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, του πολιτιστικού ιδρυστού της πολιτείας Ντελαγουέρ Η.Π.Α., με την επωνυμία «Hellenic Ancient Culture Institute, Inc» (Ινστιτούτο Αρχαιοελληνικού Πολιτισμού), του Μουσείου της Νέας Υόρκης Η.Π.Α. με την επωνυμία «Metropolitan Museum of Art» (Μητροπολιτικό Μουσείο Τέχνης) και του ελληνικού μουσείου της Αθήνας με την επωνυμία «Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης». Με τη συμφωνία αυτή εξασφαλίστηκε η αναγνώριση της αποκλειστικής ιδιοκτησίας του Ελληνικού Κράτους και η επιστροφή στην Ελλάδα 161 αρχαιοτήτων του Κυκλαδικού Πολιτισμού που βρίσκονταν σε ιδιωτική συλλογή στη Νέα Υόρκη.

Η ύπαρξη των εν λόγω αρχαιοτήτων ήταν εντελώς άγνωστη στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού. Έως και σήμερα, οι υπηρεσίες του Υπουργείου δεν διαθέτουν κανένα έγγραφο ή άλλο στοιχείο σχετικά με το ότι οι αρχαιότητες έχουν εξαχθεί από την Ελλάδα, ούτε σχετικά με το εάν διακινήθηκαν μέσω άλλων χωρών έως να φτάσουν στη Νέα Υόρκη. Αυτό που, ωστόσο, επιβεβαιώθηκε από τον έλεγχο είναι ότι καμία από τις 161 αρχαιότητες της συλλογής δεν αποτελεί κλεμμένο μνημείο από αρχαιολογικό χώρο, μουσείο, έκθεση ή αποθήκη στην Ελλάδα. Επιπλέον επισημαίνεται ότι, έως και σήμερα, ουδμία πληροφορία έχει περιέλθει σε γνώση του Υπουργείου για οποιαδήποτε έρευνα, δικαστική εκκρεμότητα ή άλλη ενέργεια εκ μέρους οποιασδήποτε αστυνομικής ή εισαγγελικής ή δικαστικής αρχής, είτε στην Ελλάδα είτε στην αλλοδαπή, η οποία να σχετίζεται με οποιαδήποτε από τις 161 αρχαιότητες.

Η συγκεκριμένη συλλογή παραδόθηκε από τον συλλέκτη προς το προαναφερθέν πολιτιστικό ιδρυστού στη Νέα Υόρκη, ως δωρεά, με τον όρο να μεριμνήσει το ιδρυστού για την έκθεσή της στο Μητροπολιτικό Μουσείο Τέχνης της Νέας Υόρκης (MET). Με τη συμφωνία, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού δήλωσε και τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη αποδέχθηκαν και αναγνώρισαν ότι το Ελληνικό Κράτος είναι ο ανέκαθεν αποκλειστικός ιδιοκτήτης του συνόλου των 161 αρχαιοτήτων ανεξάρτητα, αδιάκριτα και χωρίς καμία υποχρέωσή εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου να αποδείξει ζητήματα που τίθενται ως

αποδεικτέα εκ μέρους του διεκδικούντος κράτους στις περιπτώσεις δικαστικής εμπλοκής, ήτοι ότι κάθε μια από τις 161 αρχαιότητες εξήλθε από ελληνικό έδαφος, καθώς και τον συγκεκριμένο χρόνο και τόπο εξαγωγής. Στο ίδιο κυριαρχικό πλαίσιο και χωρίς να υποχρεωθεί το Ελληνικό Κράτος να αποδείξει κανένα από τα ανωτέρω ζητήματα, το Υπουργείο όρισε και όλα τα συμβαλλόμενα μέρη αποδέχθηκαν ότι οι αρχαιότητες οφείλουν να επιστρέψουν και θα επιστρέψουν στην Ελλάδα, ως την ιδιοκτήτρια Χώρα αυτών. Η προηγούμενη έκθεσή τους στο ΜΕΤ μπορεί να επιτραπεί, μόνο υπό τον όρο ότι θα υπάρξει σαφής αναγνώριση και δήλωση προς το διεθνές κοινό ότι και οι 161 αρχαιότητες ανήκουν στο Ελληνικό Κράτος και δανείζονται από αυτό για να εκτεθούν σε ειδικά διαμορφωμένη αίθουσα του ΜΕΤ, με στόχο την προβολή του Κυκλαδικού πολιτισμού. Με την ίδια συμφωνία, το Υπουργείο ζήτησε και όλα τα μέρη αποδέχθηκαν ότι η πρώτη παγκόσμια προβολή της συλλογής θα λάβει χώρα στην Ελλάδα, ως πατρίδα και ιδιοκτήτρια των αρχαιοτήτων. Βάσει του όρου αυτού, επελέγησαν 15 αρχαιότητες της συλλογής, οι οποίες ήδη έφτασαν στην Αθήνα με αποκλειστική δαπάνη του ΜΕΤ και θα εκτεθούν στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης για διάστημα ενός έτους. Όπως προκύπτει σαφώς από τη συμφωνία, η έκθεση της συλλογής στο ΜΕΤ, ως δάνειο από τον ιδιοκτήτη αυτής, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο, έχει συνολική διάρκεια 25 ετών. Όμως, η σταδιακή επιστροφή της θα αρχίσει ήδη μετά τον 10ο χρόνο της έκθεσης, με σταδιακές ανά πενταετία οριστικές επιστροφές αρχαιοτήτων στην Ελλάδα.

Σημειώνεται, επιπροσθέτως, ότι στις περιπτώσεις ανάκτησης πολιτιστικών αγαθών κατόπιν οικειοθελούς παράδοσης ή διαπραγμάτευσης, δεν διενεργείται εξέταση της αυθεντικότητας αυτών, στη δε περίπτωση της συγκεκριμένης συλλογής, το Υπουργείο διασφάλισε την ανάκτηση του συνόλου αυτών, ως ανέκαθεν ελληνικών, είτε οι αρχαιότητες διέθεταν τίτλους κτήσης είτε όχι, ανάκτηση που βαίνει αναμφισβήτητα υπέρ των εθνικών συμφερόντων.

Η εφαρμογή της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς προϋποθέτει ένα πλήθος αποδεικτικών στοιχείων, όπως λεπτομερείς πληροφορίες για τον χρόνο, τον τρόπο και τις ειδικές συνθήκες κατά τις οποίες έλαβε χώρα η παράνομη εξαγωγή ενός υπό διεκδίκηση αντικειμένου, τα οποία τις περισσότερες φορές δεν είναι διαθέσιμα. Κατά συνέπεια, η νομική διεκδίκηση των αντικειμένων που δεν έχουν τις ανωτέρω προϋποθέσεις καθίσταται από ιδιαιτέρως δυσχερής έως αδύνατη. Πολιτική του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού και πάγια επιδίωξη του είναι να επιτυγχάνεται η επίλυση των διαφορών με φορείς του εξωτερικού ως προς τη διεκδίκηση αρχαιοτήτων που εντοπίζονται στην αλλοδαπή με εξωδικαστικές διαδικασίες. Η συνήθης πολιτική συνίσταται σε διεξαγωγή εξωδικαστικών διαδικασιών και όχι σε προσφυγή ενώπιον των δικαστηρίων. Και τούτο διότι μία διεκδίκηση μέσω της δικαστικής οδού, πέραν του ότι είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και κοστοβόρα, απαιτεί αδιάσειστες αποδείξεις, τόσο για την ελληνική προέλευση των αντικειμένων, όσο και για την παράνομη διακίνησή τους από ελληνικό έδαφος σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Ακόμα και στην περίπτωση των κυκλαδικών αρχαιοτήτων, των οποίων δεν αμφισβητείται η ελληνικότητα, εντούτοις, η δεύτερη συνθήκη δεν είναι αυταπόδεικτη. Δεν είναι αυταπόδεικτο το πότε διακινήθηκαν παράνομα από το ελληνικό κράτος. Για τον λόγο αυτό, η δικαστική διεκδίκηση αποφεύγεται στις περιπτώσεις που είναι ορατή εξωδικαστική λύση. Εν προκειμένω, λοιπόν, ουδείς νόμος παραβιάστηκε, ουδεμία νόμιμη διαδικασία παρακάμφθηκε.

Η «κατοχή» ενός αντικειμένου είναι νομικός όρος, όμως διάφορος της κυριότητας, αλλά και της νομής. Η κατοχή αφορά αποκλειστικά στο φυσικό εξουσιασμό, που ασκεί επί του αντικειμένου, εκείνο το πρόσωπο που τελεί σε τοπική σχέση με το αντικείμενο. Στην προκειμένη περίπτωση, κατά το χρόνο κατάρτισης της συμφωνίας, η συλλογή βρισκόταν ήδη στην κατοχή του προαναφερθέντος πολιτιστικού ινστιτούτου, λόγω της δωρεάς και της παράδοσής της από τον ιδιώτη συλλέκτη προς το ινστιτούτο. Συνεπώς, με τη συμφωνία, που είναι ήδη νόμος του Κράτους, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού δεν εκχώρησε κατοχή στο ινστιτούτο, αλλά επέτρεψε την ήδη υφιστάμενη νομίμως, κατά το δίκαιο των ΗΠΑ, ορίζοντας πολύ συγκεκριμένα ότι την επιτρέπει αποκλειστικά προκειμένου το πολιτιστικό ινστιτούτο να μεριμνήσει για τις μετακινήσεις της συλλογής - αρχικά έκθεση στην Αθήνα, εν

συνεχεία έκθεση στο ΜΕΤ, ως δάνειο, και τελικά οριστική επιστροφή στην Ελλάδα και έκθεση στα ελληνικά μουσεία, όπως θα αποφασίσει το Υπουργείο κατόπιν γνωμοδότησης του ΚΑΣ.

Σύμφωνα με δημοσίευμα, ιδιώτης αρχαιολόγος δήλωσε ότι έχει στην κατοχή του και χρησιμοποιεί τις φωτογραφίες που κατέσχεσαν οι Ιταλικές αστυνομικές αρχές σε έφοδο, που πραγματοποιήσαν κατά Ιταλού αρχαιοπώλη και ότι, σε μια από αυτές τις φωτογραφίες απεικονίζεται ένα ειδώλιο που, κατά τη γνώμη του, είναι το ίδιο με ένα ειδώλιο από τα 161 της συλλογής. Ο εν λόγω αρχαιοπώλης καταδικάστηκε στην Ελλάδα για υπεξαίρεση αρχαιοτήτων, που επίσης κατασχέθηκαν από τις Ιταλικές δικαστικές αρχές.

Το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσει εάν ο εν λόγω ιδιώτης αρχαιολόγος κατέχει πράγματι το κατεσχημένο αρχείο, με ποιόν τρόπο και υπό ποια ιδιότητα, ούτε αν η φωτογραφία, που επικαλείται, προέρχεται από το αρχείο αυτό και εάν είναι αυθεντική. Αυτό που μπορεί να βεβαιώσει είναι ότι το φωτογραφικό αρχείο του αρχαιοπώλη που κατέσχεσε η Ιταλική αστυνομία απετέλεσε ανακριτικό υλικό, που δόθηκε επίσημα και θεσμικά προς τις ελληνικές κρατικές αρχές. Στο εν λόγω αρχείο, που διαθέτει επίσημα και θεσμικά το Υπουργείο, δεν περιλαμβάνεται η φωτογραφία που επικαλείται ο ιδιώτης αρχαιολόγος. Σημειώνεται ότι οι Ιταλικές αρχές έχουν κατ' επανάληψη τονίσει προς το Υπουργείο ότι το φωτογραφικό αρχείο αποτελεί κατεσχημένο υλικό για το οποίο ισχύει το δικαστικό απόρρητο.

Στη συνέντευξή του, ο ως άνω ιδιώτης αρχαιολόγος δεν επικαλείται ότι από τα χέρια του Ιταλού αρχαιοπώλη πέρασε ένα ειδώλιο της συλλογής, αλλά ότι (πέρασε από τα χέρια του αρχαιοπώλη) μια φωτογραφία αυτού του ειδωλίου. Ο ιδιώτης αρχαιολόγος δεν γνωρίζει και δεν υποστηρίζει ότι ο αρχαιοπώλης είχε οπωσδήποτε αγοράσει και διακινήσει το ειδώλιο της φωτογραφίας, ούτε ότι αυτό δεν συνοδευόταν από νόμιμους τίτλους, ούτε ότι αυτό συνδέεται με αρχαιοκαπηλική ή άλλη παραβατική δράση του αρχαιοπώλη. Ωστόσο, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού γνωρίζει και είναι σε θέση να βεβαιώσει ότι το εν λόγω ειδώλιο δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο των αρχαιοτήτων που κατέσχεσαν οι Ιταλικές αρχές εις χείρας του αρχαιοπώλη και ούτε στον κατάλογο των αρχαιοτήτων, τα οποία κρίθηκαν ως προϊόντα λαθρανασκαφής από τα ελληνικά δικαστήρια και για τα οποία καταδικάστηκε ο Ιταλός αρχαιοπώλης.

Κατόπιν των ανωτέρω, σαφώς αποδεικνύεται ότι το σύνολο των ενεργειών του Υπουργείου υπήρξε καθόλα νόμιμο με αποκλειστικό κριτήριο την εξυπηρέτηση των εθνικών συμφερόντων, τα οποία ταυτίζονται με την επιστροφή των αρχαιοτήτων στην πατρίδα τους. Το Υπουργείο προτίθεται να εφαρμόσει τις προβλέψεις της συμφωνίας που αποτελεί νόμο του Ελληνικού Κράτους.

Η Υπουργός
Πολιτισμού και Αθλητισμού
ΛΙΝΑ ΜΕΝΔΩΝΗ

Εσωτερική Διανομή:

1. Γενικό Γραμματέα Πολιτισμού
2. ΓΔΑΠΚ
3. ΔΤΠΠΑ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, στις 12 Ιανουαρίου τρέχοντος έτους, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω, επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών.

Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συνεφώνησε.

Προβλέπεται στον Κανονισμό αυτό που θα σας πω τώρα, αλλά στην πρακτική δεν το ακολουθούμε. Θα δώσω τον λόγο τώρα στον Υπουργό Υποδομών, τον κ. Καραμανλή, όπως και εκείνος ζήτησε, εν όψει του ότι δεν ήταν στην επιτροπή, για να λύσει μερικές απορίες και να κάνει μερικές διευκρινίσεις, για να τις έχουν υπ' όψιν τους οι εισηγητές. Βεβαίως, και εκ του Κανονισμού προβλέπεται ότι πάντοτε αναπτύσσει ο Υπουργός, εφόσον θέλει, το νομοσχέδιο. Οπότε, στη συνέχεια θα μιλήσουν οι εισηγητές.

Άρα το ηλεκτρονικό σύστημα μπορεί να ανοίξει, αλλά δεν θα κλείσει μετά τον Υπουργό. Θα κλείσει μετά τους δύο πρώτους εισηγητές, δηλαδή της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπε ο κύριος Πρόεδρος, κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της επιτροπής ακούστηκαν πολλά και ενδιαφέροντα ζητήματα, κάποια που αφορούσαν -η αλήθεια είναι- το παρόν νομοσχέδιο και κάποια που είχαν να κάνουν με ευρύτερα θέματα, εάν θέλετε, του αεροπορικού και του σιδηροδρομικού χώρου και θα ήθελα να ευχαριστήσω πραγματικά τους συναδέλφους γι' αυτό.

Να ξεκινήσω, λοιπόν, λέγοντας ότι σήμερα συζητάμε κάτι για το οποίο, νομίζω, επί της αρχής -και αυτό φάνηκε και από τους φορείς και από τους αγαπητούς συναδέλφους- δεν μπορούμε να έχουμε ιδιαίτερες αντιρρήσεις. Μιλάμε, δηλαδή, για τη σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών. Νομίζω ότι αυτό το οποίο διαπιστώνουμε όλοι είναι ότι τελικά στο παρόν νομοσχέδιο κάνουμε το προφανές. Ενοποιούμε δύο επιτροπές διερεύνησης ατυχημάτων, όπως πολλοί συνάδελφοι και ο ομιλών είπαμε στην επιτροπή. Η μία επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων επί της ουσίας ποτέ δεν είχε λειτουργήσει. Επομένως κάνουμε -θα μου επιτρέψετε να πω- αυτό που λέει η κοινή λογική, δηλαδή συστήνουμε ένα νέο Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

Θα μου επιτρέψετε τώρα να απαντήσω σε μια σειρά από ζητήματα, για τα οποία θα πρέπει να δοθούν κάποιες απαντήσεις. Τέθηκε, κατ' αρχάς, το ερώτημα, εάν ο εν λόγω εθνικός οργανισμός θα περιλαμβάνει και ατυχήματα σταθερής τροχιάς. Αυτό, όντως, θα ισχύει, όπως προβλέπεται στο άρθρο 45 παράγραφος 2 και, εάν θέλετε, αυτή θα σας έλεγα ότι είναι η προστιθέμενη αξία του νομοσχεδίου.

Ο αγαπητός συνάδελφος, ο κ. Γιαννούλης, αναφέρθηκε -με έναν τρόπο κομψό, θα έλεγα- στις δήθεν προεκλογικές προσλήψεις που θα γίνουν.

Κύριε Γιαννούλη, θα σας έλεγα να μη μας μπερδεύετε με τον ΣΥΡΙΖΑ. Θα ήθελα να φέρω στη μνήμη σας αυτό που είχατε κάνει εσείς, όταν είχατε βγάλει φωτογραφική προκήρυξη, έτσι ώστε να καλύψατε τη θέση του διοικητή του ΑΠΑ με τον εκλεκτό σας τότε, τον διοικητή της ΥΠΑ. Θα σας θυμίσω, για να δείτε πόσο διαφο-

ρετική είναι η αντίληψη που έχουμε εμείς στη Νέα Δημοκρατία για το πώς στελεχώνουμε ειδικά αυτές τις αρχές, και θα σας πω ότι ενώ έχει λήξει η θητεία της ΡΑΣ, της κ. Τσιπαρικού, με την οποία έχουμε μία άσογη συνεργασία και η οποία είναι γνωστό ότι ανήκει στον δικό σας χώρο, παρ' όλα αυτά, επειδή είναι προεκλογική περίοδος -εννοώ προεκλογική περίοδος γενικότερα, δηλαδή στους επόμενους τέσσερις με πέντε μήνες μας αρέσει, δεν μας αρέσει, λήγει η θητεία της Κυβέρνησης-, δεν θα μπορούμε σε μια λογική να κάνουμε αντικατάσταση. Επομένως σας μιλώ ειλικρινά, εμείς σε αυτές τις αρχές και ο ομιλών ειδικά, εγώ δεν κρίνω τους ανθρώπους ανάλογα με την κομματική τους ταυτότητα.

Ο κ. Γκόγκας από το Κίνημα Αλλαγής, έθεσε όπως και πολλοί άλλοι συνάδελφοι, το θέμα της ανεξαρτησίας. Θέλω εδώ να σταθώ λίγο με προσοχή.

Ο νέος φορέας έχει διοικητική αυτοτέλεια και λειτουργική ανεξαρτησία. Και αυτό νομίζω ότι είναι σαφές. Το λέει ξεκάθαρα το άρθρο 3, ενώ στο άρθρο 10 προβλέπεται η ύπαρξη εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας.

Επειδή ερωτηθήκαμε για το εάν στο εξωτερικό εφαρμόζεται κάτι αντίστοιχο, θα σας πω ότι στο εξωτερικό αυτές οι επιτροπές διερεύνησης, όχι μόνο ακολουθούν τη λογική αυτού του νομοσχεδίου, αλλά τόσο στη Γερμανία, όσο και στη Γαλλία, όσο και στο Ηνωμένο Βασίλειο, όσο και στην Ιρλανδία, η επιτροπή διερεύνησης λειτουργεί ως τμήμα του αντίστοιχου υπουργείου μεταφορών των χωρών της.

Κάποιοι συνάδελφοι -διάβασα στα Πρακτικά- μας «εγκάλεσαν» για ποιο λόγο η επιστημονική επιτροπή άργησε να βγάλει, εάν θέλετε, την εισήγησή της.

Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, η Επιστημονική Υπηρεσία και Επιτροπή της Βουλής δεν ανήκει στην αρμοδιότητα της Κυβέρνησης, είναι εντελώς ανεξάρτητη. Χθες το απόγευμα η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής ήταν αυτή που έβγαλε την έκθεσή της. Σας καλώ να την διαβάσετε. Επιβεβαιώνει πλήρως την αριτιότητα του νομοσχεδίου και λέει ότι δεν θίγεται η ανεξαρτησία του νέου οργανισμού. Αυτό λέει και η ΡΑΣ. Επομένως νομίζω ότι το ερώτημα αυτό έχει απαντηθεί πλήρως.

Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να καταθέσω, αν και είναι στη διάθεσή σας και έχει αναρτηθεί στην «Κοινοβουλευτική Διαφάνεια», την έκθεση επί του νομοσχεδίου στα Πρακτικά.

(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)

Πάμε τώρα να μιλήσουμε λίγο για τα θέματα που τέθηκαν από διάφορους συναδέλφους για το προσωπικό. Έχουμε τρία άτομα που απασχολούνται σήμερα στην υπάρχουσα αρχή, στην Αρχή, δηλαδή, Αεροπορικών Ατυχημάτων. Αυτά ασχολούνται αποκλειστικά και μόνο με διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη. Σε καμία περίπτωση δεν έχουν σχέση αυτοί οι υπάλληλοι με την έκθεση πορισμάτων, γιατί αποκλειστικοί υπεύθυνοι για τα πορίσματα αυτά είναι οι διερευνητές.

Ο κ. Γκόγκας, όπως και άλλοι συνάδελφοι, έθεσε επίσης το ζήτημα της χρηματοδότησης του νέου οργανισμού.

Κατ' αρχάς, να επαναλάβω αυτό που είπα στην επιτροπή προχθές ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν επιβαρύνει -και νομίζω ότι αυτό είναι κάτι το οποίο θα έπρεπε, εν πάση περιπτώσει, να το χειροκροτήσουμε όλοι- τον κρατικό προϋπολογισμό. Αντιθέτως, εξορροlogίζει όλες τις διαδικασίες για την καλύτερη άσκηση των εργασιών των διερευνητών. Διευκολύνουμε, μάλιστα, ένα πρόβλημα το οποίο τέθηκε, νομίζω, και από τον κ. Λογιάδη, τον τρόπο αποζημίωσης και κάλυψης των εξόδων των διερευνητών, για να μην έχουμε τα δυσάρεστα φαινόμενα οι ίδιοι οι διερευνητές να βάζουν από την τσέπη τους τα χρήματα, για να πάνε και να κάνουν τη δουλειά που πρέπει να κάνουν σε περίπτωση ενός ατυχήματος.

Ο κ. Κατσώτης μίλησε σε κάποια φάση -εάν δεν απατώμαι, το είδα στα Πρακτικά- για την τύχη των πορισμάτων. Εδώ θέλω να σας ενημερώσω ότι δεν αποτελεί αρμοδιότητα του οργανισμού να επιβάλλει πορίσματα και κυρώσεις. Το πόρισμα αποστέλλεται στην αρμόδια εισαγγελία, η οποία ερευνά το ατύχημα και αυτή

μετά κρίνει. Γι' αυτό κιάλας προβλέπουμε ότι στα σιδηροδρομικά θέματα θα αποστέλλεται το πόρισμα στη ΡΑΣ, διότι άλλο πράγμα είναι τελικά -και αυτό νομίζω πρέπει να το κατανοήσουμε- η ΡΑΣ και άλλο η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Ο νέος οργανισμός θα ασχολείται αποκλειστικά μόνο με τη διερεύνηση, όπως γίνεται σε όλο τον κόσμο. Η ΡΑΣ θα κρίνει, όπως λέει η νομοθεσία, εάν θα πρέπει να επιβάλλει τα πρόστιμα και ποιο θα είναι το ύψος αυτών των προστίμων. Ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι δεν θίγεται καμμία απολύτως από τις εξουσίες της ΡΑΣ και επί της ουσίας δεν θίγεται η ανεξαρτησία της ΡΑΣ.

Αντιθέτως, ενισχύουμε τον ρόλο της και σε έναν άλλο τομέα, αυτόν των ατυχημάτων που μέχρι τώρα δεν είχε αρμοδιότητα.

Θα συμφωνήσω με τον κ. Κατσώτη για την αδικία που υπάρχει στους στρατιωτικούς ελεγκτές, ένα πρόβλημα που οφείλεται στην πρόβλεψη του EUROCONTROL για αμοιβές του πολιτικού προσωπικού. Επιθυμία του Υπουργείου είναι να διορθώσει αυτή τη στρέβλωση και να εξασφαλίσουμε EUROCONTROL και για τους ελεγκτές του ΓΕΑ, πάντα σε στενή συνεργασία με την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, μια δικαίωση, αν θέλετε, που σκοπεύουμε να την εντάξουμε στο νομοσχέδιο για την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ.

Έρχομαι τώρα στα ερωτήματα του κ. Βιλιάρδου. Θέσατε κι εσείς, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, το θέμα της ανεξαρτησίας και της πολιτικής παρέμβασης στα πορίσματα. Κατ' αρχάς, εάν έχετε οποιαδήποτε καταγγελία, σας καλώ να την καταθέσετε.

Πάμε να δούμε το επιχείρημα του αγαπητού συναδέλφου κ. Βιλιάρδου. Από τη μία, αν κατάλαβα καλά, μιλάτε για ανεξαρτησία της εν λόγω αρχής και νομίζω ότι στην αρχή της ομιλίας μου σας εξήγησα ότι τα ζητήματα της ανεξαρτησίας δεν θίγονται. Από την άλλη, όμως, μας μέμφεστε επειδή δεν προσδιορίζουμε πόσα άτομα θα στελεχώνουν τα εν λόγω γραφεία. Μα, αυτό δεν το αποφασίζουμε εμείς. Αυτό θα το αποφασίσει η διοίκηση. Εμείς δεν θα παρέμβουμε, κύριε Βιλιάρδε, στα εσωτερικά και στις ανάγκες του οργανισμού. Επομένως δεν καταλαβαίνω πραγματικά αυτό το ερώτημα.

Εμείς αυτό που λέμε ξεκάθαρα στο νομοσχέδιο είναι πως αυτές οι αρμοδιότητες θα πάνε στον οργανισμό και έτσι θα γίνεται και η επιλογή του προσωπικού. Αυτό το κάνουμε, έτσι ώστε να μην αποθαρρυνθεί κάποιος που θέλει να συμμετάσχει στην προσπάθεια του νέου οργανισμού.

Ρωτήσατε επίσης πώς θα λαμβάνονται οι αποφάσεις. Στο νομοσχέδιο το λέμε ξεκάθαρα. Από το σύνολο του διοικητικού συμβουλίου. Απλά, αν θα συζητείται πόρισμα αεροπορικό, γι' αυτό θα είναι υπεύθυνος ο πρόεδρος της συνεδρίασης που, όπως λέει το νομοσχέδιο, είναι υπεύθυνος για τα αεροπορικά δυστυχήματα και συμβάντα και αν είναι σιδηροδρομικά, ο αντιπρόεδρος που θα είναι ειδικός και θα γνωρίζει τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τον σιδηρόδρομο.

Όπως σας είπα, το πόρισμα της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, το οποίο κατέθεσα πριν από λίγο, είπε ξεκάθαρα ότι δεν δημιουργούνται ζητήματα για την ανεξαρτησία. Επομένως νομίζω ότι αυτό το θέμα έχει λήξει.

Πάμε τώρα να μιλήσουμε για τα θέματα των drones που αναφέρθηκαν. Να σας πω ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο η νομοθεσία που διέπει τα drones καλύπτεται από τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1139/2018.

Τι λέμε εμείς, αν δείτε στο άρθρο 17 παράγραφος 1α; Ότι ο οργανισμός θα διεξάγει διερεύνηση ασφαλείας σε ατυχήματα όπου εφαρμόζεται ο κανονισμός 1139. Επομένως η απάντηση είναι ναι, ο οργανισμός αυτός θα ασχολείται και με τα drones.

Τέλος, κύριε Βιλιάρδε, αν δεν απατώμαι, εντός εισαγωγικών κάπως «κατηγορήσατε» την Κυβέρνηση ότι στο νομοσχέδιο δεν περιλαμβάνουμε τις διατάξεις της οδηγίας 798/2016. Θα σας διορθώσω εδώ και θα σας πω ότι αυτή την οδηγία την έχουμε ήδη ενσωματώσει στην εσωτερική έννομη τάξη με τον ν.4632 του Οκτωβρίου του 2019 για το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Επομένως αυτές οι διατάξεις ισχύουν κανονικά.

Έρχομαι τώρα στον κ. Λογιάδη από το ΜέΡΑ25 που έθεσε διάφορα ζητήματα, τα οποία θα μου επιτρέψετε να πω ότι πρέπει να απαντηθούν, διότι μπορεί να δημιουργηθούν κάποιες παρανοήσεις.

Προφανώς, κύριε Λογιάδη, νομίζω ότι έχετε επηρεαστεί από μερικά πράγματα που ίσως σας είπαν κάποιοι συνδικαλιστές, τα οποία δεν έχουν σχέση απόλυτα με την πραγματικότητα.

Πάμε στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 996/2010 όσο και στο έγγραφο 9756 του ICAO. Αναφέρει συγκεκριμένες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι διερευνητές, όπως το να έχει, παραδείγματος χάριν, δίπλωμα πιλότου ή να είναι μηχανικός αεροσκαφών. Καμμία από αυτές τις προϋποθέσεις δεν πληρούν οι αερολιμενικοί.

Μετά, κύριε Λογιάδη, αναφερθήκατε στο ατύχημα στο Ηράκλειο της Κρήτης, αφήνοντας υπονοούμενα ότι η όλη διαδικασία δεν έγινε με τον σωστό τρόπο και ότι οι δύτες πήγαν να αποσπάσουν υλικό, ότι είχε παρέμβει εισαγγελέας και άλλα τέτοια θέματα, τα οποία δημιουργούν μια εντύπωση, η οποία όμως είναι εντελώς μα εντελώς λανθασμένη και εξηγούμαι.

Για το συμβάν στο οποίο αναφερθήκατε, η ΕΔΑΠ ήταν αυτή η οποία ζήτησε από τον ΓΕΕΘΑ δύτες για να ανασύρουν τα συντρίμια του αεροσκάφους. Θα σας καταθέσω το σχετικό αίτημα στα Πρακτικά, για να δείτε ότι αυτός ήταν ο λόγος που ζητήθηκαν δύτες.

(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, από τη στιγμή που υπήρχε δυστύχημα, αυτεπάγγελτα αναλαμβάνει ο εισαγγελέας. Αυτά τα λέω για να καταλάβει κανείς πόσο σωστά ήταν αυτά τα οποία είπε ο κύριος Καμηλάκης στη Βουλή, που δεν είχαν καμμία σχέση με την πραγματικότητα.

Με την ευκαιρία, επειδή τέθηκε ένα τεράστιο ζήτημα για το θέμα των αερολιμενικών, θέλω να είμαι σαφής. Με ρωτάτε και ρωτήσατε και κατά τη διάρκεια της επιτροπής που υπάρχει αντίστοιχη δομή στο εξωτερικό, την οποία και σας απέδειξα.

Τώρα θα μου επιτρέψετε να σας ρωτήσω κάτι εγώ. Πού υπάρχει στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή η ειδικότητα και ο κλάδος των αερολιμενικών; Είμαστε από τις ελάχιστες χώρες που την έχουμε διατηρήσει. Ρωτήστε. Η ειδικότητα ως κλάδος αερολιμενικών στην Ευρώπη, στις περισσότερες χώρες δεν υπάρχει. Τι υπάρχει; Υπάρχουν άλλες ειδικότητες που στην ουσία ασκούν τα καθήκοντα των αερολιμενικών.

Αυτή τη στιγμή πολλοί από εσάς είπατε ότι πρέπει να έρθουν οι αερολιμενικοί και να μεταταγούν στην ΑΠΑ. Δεν μπορούμε εμείς να μπούμε σε μια τέτοια συζήτηση. Σας είπα κανέναν από τους αερολιμενικούς ότι αυτή τη στιγμή εμείς έχουμε μια τέτοια αντίρρηση; Θα σας έλεγα ότι δυστυχώς υπάρχουν συγκεκριμένοι συνδικαλιστές οι οποίοι αυτό ακριβώς πάνε να κάνουν, δηλαδή πάνε να μπλοκάρουν μετατάξεις από την ΥΠΑ στην ΑΠΑ και θεωρώ ότι αυτός ο συνδικαλισμός, ο οποίος μου θυμίζει εποχές της δεκαετίας του '80, τελικά δεν τιμά ούτε τους ίδιους τους εργαζόμενους. Θεωρώ ότι πολλές φορές στην ΥΠΑ και σε άλλους φορείς μερικοί συνδικαλιστές κάνουν τέτοια πράγματα. Όχι όλοι, η αλήθεια είναι, διότι όπως θα έχετε διαπιστώσει, οι περισσότεροι από τους συνδικαλιστές που βρίσκονται σε φορείς του Υπουργείου Μεταφορών έχουν μια ανοικτή επικοινωνία με την πολιτική ηγεσία και προσπαθούμε και λύνουμε τα προβλήματά τους.

Σας παραπέμπω να δείτε τι έγινε αυτό το καλοκαίρι με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και πόσο ήρεμα κύλησε το καλοκαίρι αυτό, διότι στην ουσία βρήκαμε έναν τρόπο και τα δικά τους αιτήματα να εξυπηρετήσουμε στον βαθμό που μπορούσαμε και αυτοί να αυξήσουν τις κινήσεις που γίνονται στον εναέριο χώρο, έτσι ώστε να έχουμε περισσότερες αφίξεις.

Όμως, άκουσα σήμερα συνδικαλιστές που καλέσατε εσείς, αν δεν απατώμαι, κύριε Γιαννούλη και άλλοι αγαπητοί συνάδελφοι από την Αντιπολίτευση, να έχουν έναν τοξικό πολιτικό λόγο, χωρίς να έχουν επιχειρήματα. Νομίζω ότι αυτό δεν τιμά όλους τους υπόλοιπους εργαζόμενους. Όπως ξέρετε, η ΥΠΑ έχει πολλούς συνδικαλιστικούς φορείς.

Πάμε τώρα στο θέμα του Αντόνοφ. Κατ' αρχάς να πούμε ότι δεν προκύπτει σε αυτή τη φάση από πουθενά ότι το αεροσκάφος απέρριψε φορτίο στη θάλασσα, όπως ακούστηκε στην επιτροπή. Να σας ενημερώσω ότι το αεροδρόμιο της Καβάλας ήταν ανοικτό

με όλα τα πυροσβεστικά οχήματα σε ετοιμότητα. Αυτά σας τα λέω, γιατί οι πηγές σας ήταν προβληματικές και δεν μπορούν αυτά να λέγονται χωρίς να υπάρχει μια απάντηση μέσα στο Κοινοβούλιο.

Τώρα, κάποιοι συνάδελφοι αναφέρθηκαν στα χαμηλά τέλη για την αεροναυτιλία. Το άκουσα αυτό και από τον αγαπητό συνάδελφο, τον κ. Γιαννούλη. Να σας κάνω μια ερώτηση; Το πρώτο εξάμηνο του 2015 ήσασταν στο ίδιο κόμμα, όλοι μαζί οι κύριοι της Αριστεράς. Πουλήσατε με πόνο ψυχής η αλήθεια είναι, όπως μας είπατε, τα δεκατέσσερα αεροδρόμια. Όλον αυτόν τον καιρό γιατί δεν κάνατε εσείς ως κυβέρνηση τις αυξήσεις αυτές; Τώρα σας έπιασε ο πόνος; Αυτό έχει -θα μου επιτρέψετε να πω- μια δόση υποκρισίας.

Κύριε Πρόεδρε, να κλείσω με δύο ζητήματα. Πρώτον, αναφορικά με το στελεχειακό δυναμικό του οργανισμού, νομίζω ότι κάναμε μια συζήτηση στην επιτροπή και εξηγήσαμε ότι είναι παγκόσμιο το φαινόμενο να υπάρχει -αν θέλετε- μια στενότητα διερευνητών στην αγορά. Οι διερευνητές είναι μια πολύ εξειδικευμένη ειδικότητα και αυτό αποδεικνύεται ότι και στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή έχουμε έξι μόνο διερευνητές αεροπορικών και κανέναν διερευνητή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως δημοσίου υπαλλήλους εννοώ, να είναι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι. Αυτό είναι ένα πρόβλημα το οποίο για να το παρακάμψουμε κάναμε ό,τι γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε όλες τις χώρες γενικότερα. Δηλαδή, προβλέπουμε την ανάθεση της διερεύνησης ατυχημάτων σε τρίτους για ερευνητές και τεχνικούς συμβούλους.

Επειδή, όμως, ακούστηκε ότι δεν προβλέπουμε υποχρεωτικές μεταθέσεις και μετατάξεις, να σας πω ότι στο άρθρο 10 προβλέπουμε την ύπαρξη δυνατότητας αφ' ενός και αφ' ετέρου προβλέπουμε και τη δυνατότητα της μετατάξης. Προφανώς, επαναλαμβάνω, εδώ ότι πρόθεση του Υπουργείου και από το νομοσχέδιο δεν προκύπτει από πουθενά ότι γίνεται μια προσπάθεια εξασθένισης της ΠΑΣ. Η ίδια η ΠΑΣ στην επιτροπή δεν είπε ποτέ κάτι τέτοιο. Η πρόβλεψη αυτή είναι δυνατή για τις μετατάξεις και παρέχει τη δυνατότητα αυτές οι μετατάξεις να γίνονται σε βάθος χρόνου.

Έρχομαι τώρα και στο δεύτερο θέμα που είναι το οικονομικό ζήτημα. Πρώτον, να ξεκαθαρίσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι οι ερευνητές έχουν ενταχθεί στο ενιαίο νομοσχέδιο. Με ενδιαφέρουν, όμως, άκουσα τις απόψεις αρκετών συναδέλφων για το θέμα του EUROCONTROL και ποιος δικαιούται να λαμβάνει το EUROCONTROL. Μην κρυβόμαστε, αγαπητοί συνάδελφοι, πίσω από το δάχτυλό μας, να τα πούμε όλα σε αυτή την Αίθουσα. Να πούμε, δηλαδή, ότι κατά τη διάρκεια που η ΥΠΑ ήταν υπεύθυνη μέχρι το 2020 και η ΑΠΑ έγινε υπεύθυνη μετά το 2020, ποιοι έκαναν ελέγχους στις εταιρείες; Οι υπάλληλοι -και πολύ σωστά, αυτό προέβλεπε ο νόμος- της ΥΠΑ. Αυτοί ελάμβαναν επίδομα EUROCONTROL. Οι αερολιμενικοί που έκαναν ελέγχους ελάμβαναν κι αυτοί το EUROCONTROL. Εκεί δεν είχαμε θέμα ποιος είναι ο ελέγχων και ποιος είναι ο ελεγχόμενος;

Άκουσα και μερικές απόψεις που νομίζω ότι δεν είναι πολύ σοβαρές. Δηλαδή, άκουσα μερικές απόψεις κάποιων Βουλευτών της Αντιπολίτευσης που υπογράμμισαν ότι μόνο όταν κάποιος ασχολείται αποκλειστικά με τη αεροναυτιλία επιτρέπεται να λαμβάνει το επίδομα του EUROCONTROL. Γιατί; Περισσότερο ασχολείται με την αεροναυτιλία ένας διερευνητής που με την εργασία του και με τα πορίσματά του βελτιώνει το αεροπορικό σκέλος, παρά ένας υπάλληλος της ΥΠΑ, όπως για παράδειγμα ένας ξυλουργός, ο οποίος είναι υπάλληλος στις ΥΠΑ και λαμβάνει το EUROCONTROL;

Αρα να φανταστώ εδώ ότι η πρότασή σας είναι να κόψουμε το EUROCONTROL από όλες τις λοιπές ειδικότητες υπαλλήλων των ΥΠΑ που δεν έχουν σχέση με την αεροναυτιλία; Αυτό λέτε; Αν το λέτε αυτό, βγείτε να το πείτε, να το ακούσουν και οι συνδικαλιστές, οι οποίοι στηρίζουν τα δικά σας κόμματα. Μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας.

Μιλάμε αυτή τη στιγμή ότι θα πάρουν EUROCONTROL σε αυτή τη φάση έξι μόνο άτομα. Δεν νομίζω, λοιπόν, ότι αυτό το ζήτημα χρειάζεται να το αναλύσουμε περαιτέρω.

Κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας, επιτρέψτε μου να ενημερώσω τη

Βουλή για δύο ακόμα θέματα. Πρώτον, θα καταθέσουμε κάποιες μικρές νομοθετικές ρυθμίσεις, αφ' ενός σύμφωνα με αυτό που η πρόεδρος της ΠΑΣ ζήτησε να προστεθεί, καθώς και να διατυπωθεί η πρόβλεψη του EUROCONTROL του άρθρου 12, σύμφωνα με την πρόταση που έκανε ως διοικητής της ΑΠΑ.

Δεύτερον, αν μου επιτρέψετε, να πω δυο λόγια για την τροπολογία που καταθέσαμε και αφορά τον τομέα των υποδομών. Με το π.δ.71 του 2019 η τότε κυβέρνηση αποπειράθηκε να εκσυγχρονίσει τις ρυθμίσεις που υπήρχαν για τα πτυχία όσων εμπλέκονται στην κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων. Οι διατάξεις του προεδρικού διατάγματος εμφάνισαν εν μέρει ατελείς προβλέψεις, λαμβανομένων υπ' όψιν και των εξελίξεων στον χώρο της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και σε συνδυασμό με δικαστικές αποφάσεις για τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Γι' αυτόν τον λόγο, λοιπόν, τροποποιούμε το άρθρο 74 του ν.4821/2021 ως προς την ημερομηνία λήξης των πτυχίων των οικονομικών φορέων που είναι εγγεγραμμένοι στα αντίστοιχα μητρώα από 31-12-2022 μέχρι 31-12-2023.

Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζω ότι μακρηγόρησα και ευχαριστώ για την ανοχή τη δική σας και του Σώματος. Θεωρώ ότι το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να επιλύσει μια σειρά από προβλήματα του παρελθόντος. Ερχόμαστε και εμείς καθυστερημένα, η αλήθεια είναι, να ενισχύσουμε τους κανόνες της διερεύνησης σύμφωνα με διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις και δημιουργούμε για πρώτη φορά σκέλος διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και αυτό -θέλω να το τονίσω ξανά- χωρίς καμμία επιβάρυνση του τακτικού προϋπολογισμού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ και εγώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Ιανουαρίου 2023, το οποίο έχει ως εξής:

A. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφος 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 335/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Πειραιώς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Ραγκούση προς τον Υπουργό Πρωτοφανής κυβερνητική αδικία εις βάρος των πολιτών του Δήμου Κερατσινίου -Δραπετσώνας σε σχέση με άλλους δήμους στη χρηματοδότηση του προγράμματος «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣ».

2. Η με αριθμό 317/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Σχετικά με τον θάνατο εργάτριας στην καθαριότητα στον Δήμο Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης και τις συνθήκες εργασίας στους δήμους».

3. Η με αριθμό 313/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Χωρίς προστασία από την ηχορύπανση οι κάτοικοι της δυτικής Αθήνας παρά τις δεσμεύσεις του Υπουργείου».

B. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφος 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 318/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Να παραμείνει ως χώρος αθλητισμού το Δημοτικό Πάρκο Σοφούλη (Ακτή Ντοβίλ) στο Δήμο Καλαμαριάς».

2. Η με αριθμό 314/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «9ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω: έωλες υποσχέσεις σε μαθητές, γονείς και εκπαιδευτικούς».

3. Η με αριθμό 329/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Γκίόκα προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού,

με θέμα: «Για το μέλλον των εγκαταστάσεων του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας Αγίου Κοσμά».

4. Η με αριθμό 330/16-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Τραγικές οι ελλείψεις των φαρμάκων στην αγορά».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ -ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1118/28-11-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Εφαρμογή του νόμου για θανόντες από φυσική καταστροφή, πλημμύρα ή πυρκαγιά».

2. Η με αριθμό 960/52/21-11-2022 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Σεισμόπληκτα σχολεία από το 2019 στο Αιγάλεω».

3. Η με αριθμό 40/7-10-2022 αναφορά του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Να προχωρήσει η ανέγερση του Νέου Δικαστικού Μεγάρου Ηρακλείου».

Τον λόγο έχει τώρα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Γιάννης Ανδριανός επί του νομοσχεδίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».

Είναι ένα νομοσχέδιο που έρχεται να επιλύσει, όπως είπε και πριν από λίγο ο Υπουργός, χρόνια προβλήματα και βεβαίως, έχει διπλή στόχευση. Αφ' ενός επιδιώκει να βελτιώσει σημαντικά την υφιστάμενη κατάσταση, κατά την οποία η λειτουργία δύο αρμόδιων φορέων για τη διερεύνηση συμβάντων, της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, συνεπάγεται γραφειοκρατική επιβάρυνση, όπως είπαμε και στις επιτροπές και δημιουργεί δυνητικές καθυστερήσεις στην επίτευξη του σημαντικού αυτού έργου.

Αφ' ετέρου, το νομοσχέδιο στοχεύει στην πλήρη εναρμόνιση της χώρας με τους ενωσιακούς κανονισμούς και τις οδηγίες για την πρόληψη, την ασφάλεια και τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων στην Πολιτική Αεροπορία και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Με τις προβλέψεις τους, συνεπώς, το νομοσχέδιο επιλύει ένα υπαρκτό ζήτημα το οποίο, όπως τόνισε και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, παρέμενε άλυτο επί πάρα πολλά χρόνια.

Βασικός άξονας, λοιπόν, του νομοσχεδίου είναι, βεβαίως, η σύσταση του Ενιαίου, πλέον, Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών που έρχεται να αντικαταστήσει τους δύο επιμέρους φορείς και να αναλάβει πλήρως τις αρμοδιότητες και το έργο τους με επικαιροποιημένες διαδικασίες σύμφωνες με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα και αναβαθμισμένα μέσα, έτσι ώστε να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα στην αξιοποίηση των ανθρώπινων και υλικών πόρων, να ενισχυθεί η αξιοπιστία του έργου της διερεύνησης και της πρόληψης, αλλά και να μειωθούν σημαντικά τόσο ο απαιτούμενος χρόνος για την επίτευξη του προβλεπόμενου έργου όσο και οι σχετικές δαπάνες.

Ο νέος αυτός φορέας με έδρα την Αθήνα θα τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, απολαμβάνοντας, όμως, λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία τόσο από όμορους φορείς όσο και ιδιαίτερα από αεροπορικές και σιδηροδρομικές αρχές και επιχειρήσεις που θα μπορούσαν να αμφισβητήσουν την ακεραιότητά του. Η λογοδοσία του φορέα διασφαλίζεται μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, καθώς και από την υποχρέωση υποβολής ετήσιας έκθεσης πεπραγμένων στον αρμόδιο Υπουργό.

Ως προς την οργανωτική του τώρα δομή, ο οργανισμός διαρθρώνεται από το συμβούλιο και την αυτοτελή μονάδα μελετών και διερευνήσεων. Το συμβούλιο αποτελείται από τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρο που έχουν σχέση πλήρους και αποκλειστι-

κής απασχόλησης και από άλλα τρία μέλη. Τα πέντε συνολικά, λοιπόν, μέλη του, που πρέπει να διαθέτουν εγνωσμένου κύρους επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό ή σιδηροδρομικό τομέα, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για πενταετή άπαξ ανανεώσιμη θητεία. Το συμβούλιο συνεδριάζει τακτικά σε μηνιαία βάση, ενώ το νομοσχέδιο προσδιορίζει μεταξύ άλλων τις προϋποθέσεις απαρτίας, τις διαδικασίες σύγκλησης σε συνεδρίαση, τις σχετικές αρμοδιότητες του προέδρου και τις διαδικασίες αναπλήρωσης και εξουσιοδότησης.

Ακόμα, προσδιορίζονται με λεπτομερειακό τρόπο τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου. Ιδιαίτερα θέλω να επισημάνω την υποχρέωση της εξεμύθειας κατά τη διάρκεια της θητείας των μελών και για πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους, αλλά και το ασυμβίβαστο της κατοχής θέσης σε κεφαλαίου ή μετοχών σε σχετιζόμενους φορείς ή συναφείς οριζόμενες επιχειρήσεις ή ο προσπορισμός οφέλους από αυτές.

Ορίζονται, επίσης, οι κανόνες λειτουργίας, οι αρμοδιότητες και οι πειθαρχικές ευθύνες των μελών του συμβουλίου, σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν εκ της θέσης τους.

Ο δεύτερος οργανωτικός πυλώνας του φορέα, η μονάδα μελετών και διερευνήσεων, υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και διαρθρώνεται σε τρία γραφεία, το Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, το Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και το Γραφείο Πρόληψης, Μελετών Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής και περιλαμβάνουν είκοσι θέσεις διερευνητών και μία θέση δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής.

Το νομοσχέδιο προβλέπει ακόμα τις διαδικασίες μετάταξης και μεταφοράς προσωπικού στον οργανισμό, ενώ προσδιορίζει τη μηνιαία αποζημίωση των διερευνητών, τις αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και τις αποζημιώσεις των υπόλοιπων μελών του συμβουλίου.

Για την αποτελεσματική επίτευξη του έργου του οργανισμού προβλέπονται επίσης όροι και διαδικασίες για την αξιοποίηση κατάρτισης εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων ατόμων για την υποστήριξη της διερεύνησης συμβάντων, καθώς και για την ανάθεση μελετών έργων και συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που περιλαμβάνουν και τις υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών.

Ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας και διαχείρισης του οργανισμού θα εκδοθεί με προεδρικό διάταγμα μετά από εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών.

Στο Γ' και Δ' Μέρος του νομοσχεδίου ορίζονται με σαφήνεια οι κρίσιμες έννοιες και περιγράφονται λεπτομερειακά και σύμφωνα πάντα προς τις διεθνείς σχετικές πρακτικές οι διαδικασίες διερεύνησης των αεροπορικών και σιδηροδρομικών αντιστοίχως ατυχημάτων και συμβάντων. Καθορίζονται επίσης τα σχετικά με τον συντονισμό των διερευνήσεων με την Αρχή Πολιτικής Προστασίας και τις αρμόδιες δικαστικές και εισαγγελικές αρχές, καθώς και οι διαδικασίες για την απόκτηση αλλά και τη διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων, την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών, καθώς και τη σύνταξη, έκδοση, κοινοποίηση και τυχόν αναθεώρηση των πορισμάτων και των εκθέσεων του οργανισμού. Ακόμη προσδιορίζεται το πλαίσιο και το περιεχόμενο των σχέσεων του οργανισμού με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και τις ξένες εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας, υποχρεώσεις παροχής πληροφοριών στον οργανισμό και από αυτόν, καθώς και τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του τόπου του ατυχήματος και παρέμβασης σε πιθανά αποδεικτικά στοιχεία.

Προβλέπεται ακόμη η κατάρτιση Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης ειδικά για τα αεροπορικά ατυχήματα, το οποίο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και την παροχή βοήθειας στους πληγέντες και τους οικείους τους.

Τέλος, στο πεδίο των μεταβατικών και καταργούμενων διατάξεων ορίζεται η μεταβίβαση της κινητής και ακίνητης περιουσίας, των εκκρεμοτήτων και των ταμειακών υπολοίπων των δύο καταρ-

γούμενων φορέων στον νέο οργανισμό, καθώς και η μετάταξη του μόνιμου προσωπικού τους στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, ενώ σε ό,τι αφορά τους διερευνητές προβλέπεται η μετάταξη και η μεταφορά τους στον νέο οργανισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η διαρκής ενίσχυση και η επι-καιροποίηση του πλαισίου και των κανονισμών ασφαλείας των μεταφορών είναι μία από τις βασικές υποχρεώσεις της πολιτείας, πόσω μάλλον όταν φιλοδοξία μας είναι να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο η θέση και ο ρόλος της Ελλάδας στο δίκτυο των διεθνών μεταφορών και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την τουριστική κίνηση στη χώρα μας. Όπως επεσήμανα και κατά τη διαδικασία της επεξεργασίας του νομοσχεδίου στην αρμόδια επιτροπή, όλοι μας προφανώς ευχόμαστε ο όγκος εργασίας του νέου οργανισμού σε ό,τι αφορά τη διερεύνηση τέτοιων συμβάντων να είναι μηδενικός ή έστω ελάχιστος και να μην αφορά σοβαρά περιστατικά.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο εκσυγχρονισμένος αυτός νέος φορέας είναι βέβαιο ότι θα συμβάλει σημαντικά στην αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας των σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών στη χώρα μας, υπογραμμίζοντας τη δεδομένη δέσμευση της Ελλάδας να εγγυάται έμπρακτα και ουσιαστικά την απαρρέγκλιτη τήρηση των κανόνων ασφαλείας στις μετακινήσεις και τις μεταφορές.

Και βεβαίως, μπορεί σήμερα στο πλαίσιο του νομοσχεδίου αυτού να μας απασχολούν οι αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά η ίδια δέσμευση ισχύει προφανώς και για τις οδικές και τις θαλάσσιες μεταφορές.

Κλείνοντας, θέλω να αναφερθώ στο εποικοδομητικό κλίμα που επικράτησε κατά την επεξεργασία του νομοσχεδίου από τους συναδέλφους όλων των παρατάξεων, αλλά και από τους εκπροσώπους των φορέων στην αρμόδια επιτροπή. Είναι μια απόδειξη ότι παρά τις επιμέρους –ήσσονες πιστεύω και θεμιτές– διαφορές προσεγγίσεων αναγνωρίζουμε όλοι ότι σε ζητήματα όπως αυτό δεν χωρούν στείρες αντιπαραθέσεις.

Με την πεποίθηση, συνεπώς, ότι τόσο σε ό,τι αφορά τη γενική φιλοσοφία και λογική του όσο και ως προς τις συγκεκριμένες του προβλέψεις το νομοσχέδιο αυτό υπηρετεί ουσιαστικά τον στόχο του εκσυγχρονισμού και της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας σε αυτό το ιδιαίτερα κρίσιμο και ευαίσθητο πεδίο για τους Έλληνες πολίτες, τους ξένους επισκέπτες της χώρας μας και τη συνολική ανάπτυξη της πατρίδας μας, γι' αυτό, λοιπόν, σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Πριν προχωρήσουμε στον επόμενο εισηγητή –νομίζω, κύριε Γκόκα, ότι εσείς θα είστε, γιατί ο κ. Γιαννούλης θα καθυστερήσει λίγο– κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικτά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Μικρό Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μία μαθήτριες και μαθητρίες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το ιδιωτικό Δημοτικό Σχολείο «Σύγχρονα Εκπαιδευτήρια Χουρδάκη».

Επίσης, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικτά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής δεκαοκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από την Ιόνιο Σχολή.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή χρονιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Έχουμε σήμερα ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το οποίο έχει σχέση με τα αεροπορικά και σιδηροδρομικά ατυχήματα. Το υποστηρίζουν οι Υπουργοί κ. Καραμανλής και κ. Παπαδόπουλος, οι Βουλευτές των κομμάτων και οι εισηγητές. Μίλησε πριν ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Τώρα θα μιλήσει ο εισηγητής του Κινήματος Αλλαγής και μετά ο εισηγητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και του ΣΥ-ΡΙΖΑ, οι οποίοι δεν είναι εδώ.

Κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε κατ' αρχάς στο ξεκίνημα μια αλλαγή στη συνηθισμένη διαδικασία, με την ομιλία του κυρίου Υπουργού. Νομίζω ότι αυτά καλά είναι να είναι γνωστά πριν φτάσουμε και έρθουμε να μιλήσουμε ως εισηγητές στην Ολομέλεια. Εν πάση περιπτώσει, σε γενικές γραμμές δεν αλλάζουν και πολλά πράγματα. Θα τα δούμε αναλυτικότερα και καθ' όλη τη συζήτηση και με την τοποθέτησή μου που ξεκινώ.

Η διασφάλιση κατ' αρχάς της ασφάλειας των μεταφορών γενικότερα και πιο συγκεκριμένα των αερομεταφορών και σιδηροδρομικών μεταφορών, στις οποίες αναφέρεται το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, είναι αυτονόητη και με πολλαπλή σημασία. Συνδέεται δε άμεσα με το θεσμικό πλαίσιο που αφορά στη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και το οποίο επιχειρεί να διαμορφώσει με τις διατάξεις του το υπό ψήφιση νομοσχέδιο που περιλαμβάνει και τη θέσπιση του εθνικού οργανισμού για τη διερεύνηση αυτών των ατυχημάτων και την ασφάλεια στις μεταφορές. Και αυτό πρέπει να οδηγήσει στην πρόληψη και την αποφυγή επανάληψης παρόμοιων ατυχημάτων.

Πάντα υπάρχει ζήτημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενίσχυσης και θωράκισης της ασφάλειας αλλά και αποφυγής των ατυχημάτων. Αυτό που θέλουμε και εκφράζουμε είτε στις τοποθετήσεις μας είτε μέσα από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο αφορά αφ' ενός μεν περιπτώσεις συγκεκριμένων συμβάντων –τα περισσότερα είναι αεροπορικά και πάνω από 80% από αυτά γίνονται στο έδαφος– αφ' ετέρου δε στον τρόπο άσκησης του ελέγχου και της εποπτείας στη λειτουργία, ιδιαίτερα των περιφερειακών αεροδρομίων. Και είναι βασικό στοιχείο της κριτικής μας η κατάργηση των περιφερειακών αρχών των αεροδρομίων και η άσκηση των αρμοδιοτήτων από απόσταση από την Αθήνα και μέσω της τεχνολογίας, όπως θεσμοθετήθηκε με τον ν.4757/2020. Δεν μπορούν να υποκαθίστανται οι αρχές και οι υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας. Τελικά δεν έχουμε πειστεί ακόμη, ότι χρειάζονται περιφερειακές αρχές και ότι δεν μπορεί ο έλεγχος και η εποπτεία να γίνεται εκ του μακρόθεν; Είναι επαρκές το προσωπικό της ΑΠΑ με μόνο εκατό άτομα; Δεν χρειάζονται επιτόπιοι έλεγχοι; Δεν πρέπει να επιλαμβάνονται των ατυχημάτων άμεσα με διασφάλιση στοιχείων για τη διερεύνηση, αλλά και προανακριτικό υλικό οι επιτόπιοι αρχές και όχι αυτό να ανατίθεται σε αναρμόδιους, όπως είναι ο ιδιώτης διαχειριστής που είναι και ελεγχόμενος;

Οι ερωτήσεις μας, λοιπόν, αφορούν συγκεκριμένα συμβάντα και γεγονότα και για τους δύο τομείς μεταφορών. Από τις ερωτήσεις μας υπάρχουν θέματα για πολλά αντίστοιχα συμβάντα, όπως στο Ηράκλειο της Κρήτης, στην Κέρκυρα, στη Σκιάθο στον αερολιμένα Αθηνών και στους σιδηροδρόμους. Πρόσφατα έγινε γνωστή η επιβολή προστίμου στην «HELLENIC TRAIN» ύψους 300.000 ευρώ από τη ΡΑΣ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μετά από συνεχή σιδηροδρομικά ατυχήματα και την εμπλοκή ΙΧ αυτοκινήτων στις διαβάσεις. Όπως φάνηκε και κατά τη συζήτηση στην ακρόαση φορέων υπάρχουν θέματα που αφορούν στις υποδομές, σε ελλείψεις προσωπικού και ιδίως εξειδικευμένου προσωπικού αλλά και σε θέματα συντήρησης και αναβάθμισης στη λειτουργία, όπως των σιδηροδρομικών δικτύων, για παράδειγμα η σιδηροδρομική γραμμή στη βόρεια Ελλάδα που έχει πολύ μεγάλες τέτοιες ανάγκες.

Με αφορμή την αναφορά στους φορείς έχω να παρατηρήσω ότι για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που συζητάμε οι περισσότεροι θεώρησαν μεν αυτή την πρωτοβουλία ως θετική ως προς την αναγκαιότητά της, διατύπωσαν όμως οι περισσότεροι παρατηρήσεις που προβληματίζουν πραγματικά ως προς τα χαρακτηριστικά του νέου φορέα που συγκροτείται, ιδιαίτερα οι εκπρόσωποι της ΡΑΣ και των εργαζομένων στους φορείς αυτών των μεταφορών. Και αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό ως χρήσιμο στοιχείο για τη συζήτησή μας, για τις διατάξεις που θέλουμε να διαμορφώσουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την πλευρά μας αναγνωρίζουμε ότι χρειαζόμαστε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο αξιόπιστο, λειτουργικό και αποδοτικό για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των αντίστοιχων μεταφορών, αλλά και την προώθηση της ασφάλειας μέσα από ένα συνεχές σύστημα αξιολόγησής της.

Η αναγκαιότητα αυτή προκύπτει πέρα από την προαναφερθείσα πραγματικότητα και για δύο ακόμα βασικούς λόγους. Πρώτον, για την εναρμόνιση με το ενωσιακό δίκαιο και συγκεκριμένα τον ευρωπαϊκό κανονισμό 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη των ατυχημάτων στην αεροπορία, μετά την κατάργηση της αντίστοιχης οδηγίας του 1994, την υπ' αριθμόν 56. Επίσης, επιχειρείται και πρέπει να επιχειρηθεί η ενσωμάτωση των διατάξεων της οδηγίας 798/2016 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η θεσμοθέτηση αυτή έρχεται πολύ καθυστερημένα και μάλιστα στο τέλος μιας ακόμα κυβερνητικής θητείας.

Με το νέο θεσμικό πλαίσιο δημιουργείται ενιαίος φορέας και αντικαθιστά τις δύο επιτροπές διερεύνησης που έχουν θεσμοθετηθεί μέχρι σήμερα, μία για τα αεροπορικά και μία για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Και αυτό το θέμα δεν λύθηκε ούτε στην προηγούμενη θητεία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ ούτε στην παρούσα θητεία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων υπάρχει μακρά προϊστορία. Η πρώτη επιτροπή συγκροτήθηκε το 1947, λειτουργεί όμως σήμερα μόνο με έξι διερευνητές, όπως αναφέρθηκε. Η αντίστοιχη επιτροπή για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα θεσμοθετήθηκε το 2008, τροποποιήθηκε το 2010, στην πράξη όμως δεν λειτουργήσει ποτέ. Δεν υφίσταται καν όλα αυτά τα χρόνια. Η ενοποίηση των δύο αρχών δεν αρκεί από μόνη της. Είναι μεν σε θετική κατεύθυνση, υπό προϋποθέσεις όμως, όπως παραδείγματα χάριν η επαρκής και εξειδικευμένη στελέχωση και για τους δύο τομείς.

Για τον νέο φορέα έγινε η επιλογή δημιουργίας μιας δομής, μιας δημόσιας υπηρεσίας, αυτοτελούς όπως αναφέρεται, όμως άμεσα συνδεδεμένη λειτουργικά και οικονομικά με τις υπηρεσίες του αρμόδιου για τις μεταφορές Υπουργείου, το οποίο επίσης με αποφάσεις του Υπουργού επιλέγει τη διοίκηση, τις μετακινήσεις και τις τοποθετήσεις του προσωπικού, παρότι οι ευρωπαϊκές αρχές αναφέρονται σε ανεξάρτητες αρχές. Αυτό είναι κάτι που μας έχει απασχολήσει και παρά τα όσα ανέφερε ο κύριος Υπουργός εξακολουθεί να μας προβληματίζει και έχουμε αναφερθεί με αναλυτικότερα στοιχεία στις συνεδριάσεις της επιτροπής.

Είναι το πρώτο από τα ζητήματα που θέσαμε από την πρώτη μάλιστα συνεδρίαση της επιτροπής. Αφορά στον κανονισμό 996/2010, όπου στο άρθρο 3 αναφέρεται ότι η αρχή διερεύνησης ασφάλειας είναι λειτουργικά ανεξάρτητη για λόγους πρακτικούς και ουσιαστικούς αλλά και για λόγους αυτοτέλειας διοικητικής και οικονομικής. Έτσι η σύσταση μιας ανεξάρτητης αρχής, μη συνταγματικά κατοχυρωμένης -προφανώς δεν μπορούμε να υπερβάλλουμε σε συγκρότηση ανεξάρτητων αρχών στο πλαίσιο του Συντάγματος- θα μπορούσε να ήταν η πιο ενδεδειγμένη λύση. Λείπει, δηλαδή, για μας αυτό το κύριο χαρακτηριστικό στοιχείο της λειτουργικά ανεξάρτητης αρχής. Αυτό αποτελεί μια βασική διαφορά μας με τη λογική και τη στάση της Κυβέρνησης απέναντι στις ανεξάρτητες αρχές, όπως φάνηκε και στην περίπτωση της αρχής διασφάλισης του απορρήτου επικοινωνιών με το θέμα των υποκλοπών. Η ΑΔΑΕ ήταν ο μόνος φορέας που λειτουργούσε, όπως έπρεπε, απέναντι σε όσα συνέβησαν με αφορμή την παρακολούθηση του κ. Ανδρουλάκη, του Προέδρου του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής. Τα υπόλοιπα είναι γνωστά στον καθημερινό πολιτικό δημόσιο διάλογο.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά στον τρόπο λειτουργίας του νέου φορέα υπό την πλήρη εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών. Όσον αφορά στη διοίκηση, αυτή επιλέγεται από τον Υπουργό, ενώ τα θέματα λειτουργίας παραπέμπονται σε μεταγενέστερο εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας και διαχείρισης. Ρυθμίζεται η σύνθεση του πενταμελούς συμβουλίου του οργανισμού. Ο πρόεδρος και ο αναπληρωτής πρόεδρος με εμπειρία αντίστοιχα στον αεροπορικό και σιδηροδρομικό τομέα.

Δύο παρατηρήσεις: Πρώτον, γιατί η εμπειρία στον αεροπορικό ή σιδηροδρομικό τομέα, αόριστα; Θεωρώ ότι θα πρέπει να είναι πιο συγκεκριμένη η πρόβλεψη αυτή, διότι αεροπορικός ή σιδηροδρομικός τομέας μπορεί να είναι και ένα αντίστοιχο γραφείο ταξιδιωτικών τέτοιων μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, στον αεροπορικό τομέα θα μπορούσε να υπάρχει πρόβλεψη να προέρχεται από την Πολιτική Αεροπορία.

Για τη θέση του γραμματέα: Ο στόχος πρέπει να είναι πάντα η ανεξάρτητη λειτουργία. Επομένως, ο γραμματέας πρέπει να ανήκει στον οργανισμό και θα ήταν λογικό να είναι κάποιος από τους διερευνητές, ώστε να μπορεί να είναι και αποτελεσματικότερος στο αντικείμενό του.

Επίσης, με την παράγραφο 2 στο άρθρο 10, δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να μετατάσσει υπαλλήλους του Υπουργείου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, καθώς και από τις ανεξάρτητες αρχές -την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και τη ΡΑΣ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων- χωρίς τη σύμφωνη γνώμη τους και παράλληλα περιορίζεται το πεδίο στελέχωσης του νέου φορέα.

Αυτή η πρόβλεψη, αφ' ενός αποδυναμώνει τις ήδη υποστελεχωμένες υπηρεσίες -φορείς και ανεξάρτητες αρχές- γιατί άλλα ακούστηκαν, κύριε Υπουργέ, στην ακρόαση φορέων από αυτά που αναφέρατε εσείς μιλώντας στην αρχή. Αφ' ετέρου θέτει το όλο πλαίσιο της συγκρότησης του νέου οργανισμού, του νέου εθνικού φορέα, υπό τον πλήρη έλεγχο του Υπουργού. Τίθενται, επομένως, πολλά ζητήματα σχετικά με τη στελέχωση και το προσωπικό του υπό σύσταση οργανισμού.

Επιλέγεται η στελέχωση των διευθύνσεων με προσωπικό από το Υπουργείο, φορείς και ρυθμιστικές αρχές, αντί η στελέχωση με προσλήψεις του κατάλληλου προσωπικού με αξιοκρατία και διαφάνεια. Και είναι διαφορετική η περίπτωση του ιδιαίτερα εξειδικευμένου προσωπικού των διερευνητών -που είναι πολύ λίγοι και επομένως πρέπει να προβλέπεται να χρησιμοποιούνται και ως εξωτερικοί συνεργάτες και βεβαίως μακάρι να μπορούμε να βρούμε πολλούς τέτοιους και για τους δύο τομείς των ατυχημάτων. Πρέπει, όμως, σε κάθε περίπτωση να διασφαλιστεί πλήρης στελέχωση για όλους τους φορείς.

Το τρίτο ζήτημα αφορά στη χρηματοδότηση του οργανισμού. Η διάθεση πόρων από τα αδιάθετα του EUROCONTROL για την αποζημίωση των διερευνητών αεροπορικών ατυχημάτων δημιουργεί έμμεση χρηματοδότηση από τους ελεγχόμενους, ενώ δεν εξασφαλίζει τους απαιτούμενους πόρους στην περίπτωση που δεν θα υπάρχουν αδιάθετα ποσά. Υπάρχει θέμα, διότι δεν προκύπτει τι προβλέπεται, επίσης και ποιοι θα είναι οι πόροι για τις αποζημιώσεις ή τις αποδοχές των διερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων, που θα πρέπει να είναι αντίστοιχου επιπέδου με τους άλλους διερευνητές.

Επίσης, προκειμένου να επιτευχθούν οι προβλεπόμενες άμεσες ενέργειες για τη διερεύνηση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, απαιτείται η εκταμίευση ενός σεβαστού ποσού που πρέπει να διασφαλιστεί σε συγκεκριμένο λογαριασμό και με συγκεκριμένη διάταξη. Πρέπει να έχει ευελιξία ο φορέας για την άμεση παρέμβαση και τη σωστή διερεύνηση των ατυχημάτων.

Άρα, λοιπόν, το πώς χρηματοδοτείται η συνολική λειτουργία του νέου φορέα πρέπει να εξηγηθεί αναλυτικότερα.

Τώρα, να πάμε στο πραγματικό πρόβλημα με τη διάθεση πόρων του EUROCONTROL, από τα αδιάθετα ποσά. Τώρα μιλάμε για μια διαφορετική κατάσταση, για μια άλλη εναρμόνιση και δεν νομίζω ότι είναι σωστό να συγκρίνουμε με το τι γινόταν πριν με τους ειδικούς της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ήταν ένα άλλο σύστημα. Τώρα μιλάμε για έναν ανεξάρτητο φορέα, ο οποίος θα χρηματοδοτείται με χρήματα που προορίζονται γι' αυτούς που παρέχουν υπηρεσίες αεροναυσιπλοΐας. Η επιτροπή διερεύνησης ατυχημάτων δεν είναι τέτοιος πάροχος, είναι ελέγχουσα αρχή.

Επίσης, το σύστημα που προβλέπεται είναι προφανώς σε βάρος των εργαζομένων στις υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, της ΥΠΑ, της ΑΠΑ, αλλά και της μετεωρολογίας.

Ένα άλλο πρόβλημα: Τα χρήματα αυτά ελέγχει μια κρατική αρχή, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ. Είναι όμως και η ίδια η αρχή ελεγχόμενη από το νέο Οργανισμό Διερεύνησης Ατυχημάτων, ενώ θα καλύπτει και την αμοιβή των διερευνητών.

Και τέλος, υπάρχει η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού EUROCONTROL γι' αυτήν τη διαδικασία; Διότι και οι υπόλοιποι αεροπορικοί φορείς που πληρώνουν αυτά τα τέλη, έμμεσα χρηματοδοτούν και τη διερεύνηση.

Τώρα, υπάρχουν κάποια ειδικότερα ζητήματα, όπως του διαχωρισμού μεταξύ των διερευνήσεων του υπό σύσταση οργανισμού

σμού και των αντίστοιχων δικαστικών διερευνήσεων, διότι είναι άλλο το αντικείμενο των μεν και άλλος ο σκοπός των δε. Υπάρχουν τα ζητήματα που αφορούν στην ταχύτητα που χρειάζεται για την άμεση ενεργοποίηση των διερευνητών, άρα θα πρέπει να απεμπλακούν από τη γραφειοκρατία που συνεπάγεται μια αντίστοιχη διαδικασία μιας δημόσιας υπηρεσίας.

Επίσης, ένα άλλο ζήτημα αφορά στο ότι συνήθως πολλά θέματα παραπέμπονται στην έκδοση υπουργικών αποφάσεων και στην έκδοση εσωτερικού κανονισμού με απόφαση του Υπουργού, ορισμένα προβλέπεται ότι θα ρυθμίζονται μάλιστα και στον εσωτερικό κανονισμό, αλλά ταυτόχρονα αναφέρονται και σε πρόβλεψη έκδοσης σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης, όπως είναι παραδείγματος χάριν -το ανέφερα και στην επιτροπή- το θέμα του καθορισμού για τα προσόντα των διερευνητών. Και δεν υπάρχει σχετικό διάγραμμα για τον τρόπο και τον χρόνο στον οποίο θα διαρθρωθεί και θα οργανωθεί ο νέος οργανισμός. Θα πρέπει να μπει ένα χρονοδιάγραμμα, παραδείγματος χάριν, μέσα σε ένα δίμηνο.

Πριν κλείσω, να κάνω μια ειδικότερη αναφορά στον τομέα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων όπου το πρόβλημα της υποστελέχωσης είναι πιο έντονο και σε σχέση με το προσωπικό και με τους πόρους, αλλά και με τους διερευνητές. Θα βρεθούν τώρα; Έχει γίνει κάποια προεργασία; Το τοπίο παραμένει ασαφές.

Εδώ προβλέπεται η δέσμευση της δράσης και όχι μια απλή σύσταση να ακολουθήσει οδηγίες και εντολές για την έκδοση αποφάσεων προς τους επιτηρούμενους από αυτήν σιδηροδρομικούς φορείς από έναν φορέα, τον εθνικό οργανισμό που συστήνουμε, ο οποίος ελέγχεται από τον Υπουργό. Δηλαδή ο Υπουργός εποπτεύει και τον ΟΣΕ στον οποίο η ΡΑΣ, ακολουθώντας τις οδηγίες του οργανισμού, δεσμεύεται για αποφάσεις σχετικές με τα ζητήματα υποδομών και ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές που αφορούν στο έργο του.

Πώς είναι, λοιπόν, δυνατόν η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή ΡΑΣ να εκτελεί ενέργειες κατόπιν υποδείξεων και επιβολής αυτών των υποδείξεων από έναν φορέα που ιεραρχικά ελέγχεται από τον Υπουργό;

Όταν θεσπίστηκε αυτή η ανεξάρτητη διοικητική αρχή με τον ν.3861/2010 -μη συνταγματικά κατοχυρωμένη- και με τις ενσωματώσεις που έγιναν στη συνέχεια, της δόθηκε πλήρης ανεξαρτησία. Τα προηγούμενα χρόνια δεν ήχτηκε η ανεξάρτητη λειτουργία της. Και αυτή η ανεξάρτητη διοικητική αρχή θα πρέπει να διαφυλαχθεί ως προς τη λειτουργία της και βεβαίως και ο νέος οργανισμός που συστήνουμε.

Με το νομοσχέδιο, όμως, αυτό φαίνεται να μην μπορεί να εξακολουθεί να λειτουργεί ανεξάρτητα από εδώ και στο εξής και αυτό είναι ένα πρόβλημα που θα βρούμε μπροστά μας, καθώς αυτή η αρχή, όπως και άλλες αρχές για τις αεροπορικές μεταφορές, εποπτεύονται για τις αποφάσεις και τις ενέργειές τους από τον ευρωπαϊκό οργανισμό για τους σιδηροδρόμους. Το θέμα της ανεξαρτησίας συνολικά και γενικά έθεσε και η Πρόεδρος της ΡΑΣ, ενώ καταθέτω στα Πρακτικά για τα ζητήματα προσωπικού και ανεξαρτησίας της αρχής μια σχετική επιστολή των εργαζομένων, που έχει απευθυνθεί σε όλους μας φυσικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γκόκας καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κλείνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι υπάρχει η ανάγκη για ένα θεσμικό πλαίσιο αξιόπιστο, λειτουργικό και αποδοτικό, για τη δημιουργία μιας πραγματικά ανεξάρτητης αρχής που θα διερευνά τα ατυχήματα και θα δίνει λύσεις και προτάσεις για να αποφύγουμε τη δημιουργία νέων ατυχημάτων, που θα διασφαλίζει την ασφάλεια και κυρίως την προώθηση της ασφάλειας των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα βασικά ζητήματα που προκύπτουν από τη σύσταση του νέου ενιαίου οργανισμού, για την ανεξαρτησία στη λειτουργία του, για τον τρόπο στελέχωσής του, τη διοίκησή του, αλλά και την έλλειψη της οικονομικής του αυτοτέλειας, δημιουργούν μια ανεξάρτητη αρχή που δεν είναι πλήρως εναρμονισμένη με το Ενωσιακό Δίκαιο και δεν έχει διασφαλισμένες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να ανταποκριθεί

στο κρίσιμο και σοβαρό έργο που καλείται να επιτελέσει.

Παρά τις όποιες διευκρινίσεις και στοιχεία που, μόλις, σήμερα παρέθεσε ο Υπουργός, δεν έχουν απαντηθεί τα ερωτήματα που θέσαμε ούτε καλύπτονται όλα τα ζητήματα που, επίσης, έχουμε θέσει και για τα οποία έχουμε διαφορετική θέση και άποψη.

Επομένως, δεν μπορούμε με αυτά τα δεδομένα να είμαστε θετικοί επί της αρχής και θα περιμένουμε την ολοκλήρωση της σημερινής συζήτησης για να εκφράσουμε την τελική μας θέση, ενώ στα άρθρα και τις τροπολογίες -που όλες αυτές ήρθαν αργά χθες το βράδυ- θα τοποθετηθούμε ανάλογα και θα πούμε και κάποια πράγματα στη δευτερολογία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι οι Υπουργοί Υγείας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 17 Ιανουαρίου τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο: «Κύρωση α) της από 22-11-2022 Επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο XI, Παράρτημα 13 της από 6-9-2018 κύριας Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας και β) της από 22-11-2022 Τροποποίησης της από 6-9-2018 Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υγείας».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή.

Παρακάτω να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Χρήστος Κατσώτης.

Ορίστε, κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο έχει τίτλο: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών». Η συζήτηση στις επιτροπές ανέδειξε, εκτός των άλλων, τις συνέπειες της απελευθέρωσης των μεταφορών, καθώς και του νομοθετικού πλαισίου που την υλοποιεί.

Στις ιδιωτικοποιημένες αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές είναι προφανές ότι στη λειτουργία τους κυριαρχεί ο νόμος του μέγιστου κέρδους. Αυτή η λειτουργία ανατρέπει, επιδεινώνει τους όρους αμοιβής και εργασίας, υπονομεύει τους όρους υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων, καθώς και των μεταφορών συνολικά. Ο ν.4757/2020, με τη λειτουργία και αρμοδιότητες των ΥΠΑ και ΑΠΑ, φαίνεται ότι έχουν αρνητικές συνέπειες στον έλεγχο και την λειτουργία των αεροδρομίων, στην απόδοση ευθυνών, όπως επισημάνθηκε και στην επιτροπή με τους φορείς για το συμβάν στην Κέρκυρα και την προσπάθεια της «FRAPORT» για παρεμπόδιση και συγκάλυψη.

Αυτές οι πλευρές, όσο και αν θεωρείται ότι δεν συνδέονται με το νομοσχέδιο που αφορά τη διερεύνηση των ατυχημάτων, δυστυχισμάτων και συμβάντων, είναι καθοριστικές για την πρόληψη, που είναι η κύρια, η σημαντική πλευρά που μπορεί να συμβάλει στην αποτροπή ατυχημάτων για να μην φτάνεις στη διερεύνηση, δηλαδή στο ατύχημα.

Είναι γνωστό ότι όλες οι χώρες που έχουν αεροπορική δραστηριότητα είναι υποχρεωμένες να ιδρύσουν Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή να εκχωρήσουν αυτή την υποχρέωση σε επιτροπή άλλης χώρας. Η υποχρέωση επιβάλλεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Ο τρόπος λειτουργίας και οι μέθοδοι διερεύνησης προβλέπονται λεπτομερώς από αυτούς τους οργανισμούς, με στόχο να αποτρέψει νέα ατυχήματα, δυστυχισματα. Στα μητρώα αεροσκα-

φών της χώρα μας είναι εγγεγραμμένα περίπου τετρακόσια αεροσκάφη και αρκετές αθλητικές πτητικές κατασκευές, αλεξίπτωτα πλάγιάς, παραπέντε, αερόστατα και άλλα. Δεν έχουν συμπεριληφθεί τα drones, βέβαια ο κύριος Υπουργός σήμερα λέει ότι συμπεριλαμβάνονται, ας το αποδεχτούμε.

Στη χώρα μας, η Επιτροπή Διερεύνησης και Ασφάλειας Πτήσεων ουσιαστικά άρχισε να λειτουργεί μετά το δυστύχημα του Falcon, του κυβερνητικού αεροσκάφους. Η στελέχωσή της ήταν πάντα προβληματική, με ελλείψεις σε έμπειρο προσωπικό και η διοίκηση, ο πρόεδρος, το Δ.Σ. είναι διορισμένοι με τα πολιτικά κριτήρια που, βέβαια, βαραίνουν, όπως είναι γνωστό.

Για εμάς η ασφάλεια των επιβατών και εργαζομένων είναι ζήτημα αρχής. Στηρίζουμε τη θέση για στελέχωση της επιτροπής με μόνιμο και εξειδικευμένο προσωπικό και την παροχή όλων των ενδεδειγμένων μέσων και με αξιοπρεπή μισθό και περιβάλλον εργασίας, για να επιτελούν το σημαντικό έργο της διερεύνησης. Από τη μια, από τη μέχρι τώρα λειτουργία προκύπτει ότι η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων λειτουργούσε με ελάχιστους διερευνητές, χωρίς κάλυψη δαπανών μετακίνησης και με μικρές αποδοχές. Εκκρεμεί η διερεύνηση πάνω από εκατό περιστατικών, συμβάντων, δυστυχημάτων και ατυχημάτων.

Από τα άρθρα του νομοσχεδίου καλύπτονται οι απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιριών που απαιτούν πορίσματα για τα στατιστικά τους ρίσκα. Φαίνεται, όμως, ότι η πρόθεση δεν είναι η ασφάλεια των μεταφορών. Όπως αναφέρεται και στον σκοπό του νομοσχεδίου εφαρμόζει τον Κανονισμό 996/2010 και την οδηγία 2016/798 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το θέμα της αεροπορικής ασφάλειας μπαίνει στη λογική του κόστους και οφέλους. Η ασφάλεια θα εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων. Προβλέπεται η ευελιξία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας, η κατάργηση των κανονιστικών ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες, χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες. Οι κανόνες ασφάλειας σύμφωνα με τους νέους κανόνες δεν πρέπει να μειώνουν την ανταγωνιστικότητα. Υποτάσσεται η αεροπορική ασφάλεια στις ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων για μεγαλύτερη κερδοφορία.

Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οδηγία της οποίας ενσωματώνεται στο παρόν νομοσχέδιο, αντιμετωπίζει την υγεία και την ασφάλεια κάτω από το πρίσμα της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, των ευέλικτων μορφών απασχόλησης, της αύξησης των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης και όλα αυτά τα μέτρα που έχουν αποφασιστεί για να ενισχυθεί η κερδοφορία των ομίλων.

Αυτό είναι το κίνητρο της παραγωγής στον καπιταλισμό και επιτυγχάνεται με την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων, τη μείωση των δαπανών των καπιταλιστών και του κράτους συνολικά για την υγεία και την ασφάλεια. Η προστασία και η πρόληψη υποτάσσεται στους νόμους για τη διασφάλιση του μεγίστου ποσοστού κέρδους του ανταγωνισμού των μονοπωλίων και της ζούγκλας της αγοράς, αφήνοντας αναξιοποίητες δυνατότητες προστασίας της υγείας και της ζωής τις δυνατότητες πρόληψης ατυχημάτων.

Τα μέτρα στην καλύτερη περίπτωση ο κεφαλαιοκράτης τα λαμβάνει μέχρι του σημείου που το κόστος πρόληψης είναι μικρότερο του κόστους του ατυχήματος. Αυτή είναι η κατεύθυνση και στην εθνική στρατηγική που ψηφίστηκε με ευθύνη εδώ όλων σας στη χώρα μας. Περιλαμβάνει ευχολόγια για την προστασία της υγείας της και ασφάλειας των εργαζομένων και στην πράξη προωθεί τους στόχους του κεφαλαίου χωρίς να προβλέπει κανένα μέτρο επί της ουσίας για την ουσιαστική πρόληψη και τον έλεγχο της εργοδοτικής ευθύνης για την εφαρμογή των κανονισμών προστασίας των εργαζομένων και επιβατών.

Είναι πολλά τα παραδείγματα των εργοδοτικών εγκλημάτων που μένουν ατιμώρητα. Η πρόληψη στον καπιταλισμό είναι σε αντίθεση με τον σιδερένιο νόμο του κέρδους. Αυτές οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προσαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία στις οδηγίες, στους κανονισμούς δεν υπηρετούν την ασφάλεια, υπηρετούν την κερδοφορία. Είναι χαρακτηριστικό αυτό που ψηφίσατε όλοι σας για το lobby στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τι ψηφίσατε; Ψηφίσατε ότι η ικανότητα να επηρεάζουν τη

λήψη αποφάσεων στο Κοινοβούλιο, επιχειρηματολογώντας τα lobby, αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής δημοκρατίας. Οι αποφάσεις δηλαδή, οι οδηγίες, οι κανονισμοί, το σύνολο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ικανοποιούν τις ανάγκες και γίνονται μετά από την παρέμβαση των lobby, των επιχειρηματικών ομίλων δηλαδή, ενσωματώνονται στην ελληνική νομοθεσία και εμείς λέμε ότι αυτό διασφαλίζει συνολικά τον λαό και την ασφάλεια. Αυτές οι αποφάσεις οδήγησαν τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα σε επιδείνωση της θέσης τους για να ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία.

Ενσωματώνετε την αντίστοιχη Επιτροπή για τη Διερεύνηση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, η οποία θα λειτουργεί με εξωτερικούς συνεργάτες.

Με το παρόν νομοσχέδιο προσαρμόζετε πλήρως την ελληνική νομοθεσία στην οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ολοκλήρωσε την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την παράδοσή τους στους επιχειρηματικούς ομίλους, αφαίρεσε τα τελευταία εμπόδια για τη διασύνδεση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στα κράτη-μέλη, ολοκλήρωσε τον τεμαχισμό του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου διαχωρίζοντας το δίκτυο των υποδομών, το οποίο παρέμεινε στο κράτος από το κερδοφόρο μεταφορικό έργο που παραδόθηκε στους επιχειρηματικούς ομίλους, εναρμονίζει το πλαίσιο κάθε χώρας υπό τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα εκδίδει τα ευρωπαϊκά πιστοποιητικά ασφάλειας παραμερίζοντας αυτά των κρατών-μελών.

Οι εργαζόμενοι, όπως και οι επιβάτες, ζουν τα καλά της απελευθέρωσης και της ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου. Οι εργαζόμενοι είναι αντιμέτωποι με την εντατικοποίηση που μεταφράζεται σε είκοσι οκτώ και είκοσι εννέα ημέρες δουλειάς το μήνα, με ελάχιστα ρεπό και με τις καθημερινές ώρες δουλειάς να φτάνουν τις έντεκα. Θυμίζουμε ότι το 2019, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, θεσμοθετήθηκε η διευθέτηση με συνεχόμενη εργασία εννέα ημερών, κάτι που δεν καταργήθηκε βέβαια από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Η συσσωρευμένη κόπωση των εργαζομένων στρώνει το έδαφος για ατυχήματα. Επιπρόσθετα, πολλές φορές οι εργαζόμενοι καλούνται να κάνουν εργασίες που δεν αφορούν το αντικείμενό τους και χωρίς να έχουν την απαραίτητη εξειδίκευση και εκπαίδευση με ό,τι σημαίνει αυτό συνολικότερα για το ζήτημα της ασφάλειας. Όμως και ο μηχανολογικός εξοπλισμός δεν συντηρείται διότι δεν ελέγχθη σωστά.

Επίσης, σοβαρή είναι η κατάσταση στο δίκτυο και τη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ. Τεράστιους κινδύνους εγκυμονεί η μη τήρηση κανονισμών ασφάλειας, λειτουργίας και κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Ενδεικτικά, η ομάδα επισκευής γραμμής που είναι σε λειτουργία και πρέπει να αποτελείται από πέντε άτομα, πολλές φορές είναι μόνο με δύο ή ακόμα και με ένα.

Ακόμα, δεν τηρούνται οι απαραίτητοι χρόνοι ή μπορεί να γίνονται εργασίες σε ένα ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο χωρίς διακοπή ρεύματος. Χαρακτηριστική είναι επίσης η έλλειψη σηματοδότησης, όπως για παράδειγμα στο κομμάτι της γραμμής Οινόης - Τιθορέας που έγινε το ατύχημα με τους είκοσι εργαζόμενους που τραυματίστηκαν την περίοδο των χιονοπτώσεων του 2022.

Εκκρεμεί, επίσης, εδώ και πολλά χρόνια η συνολική εγκατάσταση και λειτουργία ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας.

Όλα αυτά είναι σοβαρά ζητήματα που δεν μπορούν να αγνοηθούν για το θέμα της ασφάλειας και της πρόληψης συνολικά. Για εμάς προέχουν όλα εκείνα τα μέτρα ώστε να μη γίνεται το ατύχημα ή το δυστύχημα. Και τέτοια μέτρα δεν παίρνονται. Κανείς δεν έχει την άποψη ότι δεν πρέπει να διερευνώνται τα ατυχήματα. Το ζήτημα, όμως, είναι από τη διερεύνηση ευθύνες θα αποδίδονται σε αυτόν που πραγματικά τις έχει; Δυστυχώς, όχι.

Στο άρθρο 15 στους ορισμούς της αιτίας, για παράδειγμα, τι λέει; Αναφέρει: «Ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες ή συνδυασμός αυτών που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν». Αυτός ο ορισμός της αιτίας. Και συνεχίζει παρακάτω: «Η διαπίστωση των αιτιών δεν συνεπάγεται τον καταλογισμό σφάλματος ή τον καθορισμό διοικητικής, αστικής ή ποινικής ευθύνης». Και παρακάτω, στο άρθρο 32 λέει: «Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συ-

νιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος».

Αλήθεια πόσες διερευνήσεις κατέληξαν στο συμπέρασμα για ευθύνες των εταιρειών, είτε κατασκευής είτε διαχείρισης; Τι σημαίνει εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από πολλές πλευρές; Η αποσιώπηση και κατ' επέκταση η συγκάλυψη. Αυτό σημαίνει.

Αν δούμε πόσα εργοδοτικά εγκλήματα είναι ατιμώρητα, θα καταλάβουμε και το μέγεθος της βαρβαρότητας αυτού του συστήματος. Δύο χιλιάδες νεκροί εργαζόμενοι τα τελευταία χρόνια. Μιλάμε ούτε σε πόλεμο. Και κανείς εργοδότης δεν τιμωρήθηκε. Αυτό είναι η συγκάλυψη. Και ποιο είναι το συμπέρασμα των πορισμάτων; Η αιτία είναι το ανθρώπινο λάθος.

Η εργατική τάξη, τα λαϊκά στρώματα έχουν άμεσο όφελος να αποδυναμώσουν όσους στηρίζουν αυτή τη βαρβαρότητα, να δώσουν δύναμη στον αγώνα και τη ζωή που δικαιούνται ενισχύοντας το ΚΚΕ που αγωνίζεται για να γίνει η εργατική τάξη, ο λαός πρωταγωνιστής των εξελίξεων και να διασφαλίσει τις δικές του ανά-

γκες. Σε αυτή την κατεύθυνση θα ενισχύεται η πρόληψη, καθώς και η ασφάλεια των μεταφορών.

Με βάση όλα αυτά ψηφίζουμε «όχι» στο νομοσχέδιο. Στη δευτερολογία θα τοποθετηθούμε για τις υπουργικές τροπολογίες που κατατέθηκαν αργά το βράδυ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κύριε Κατσώτη.

Πριν δώσω τον λόγο στον επόμενο ομιλητή, θα δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Θα καταθέσω για τα Πρακτικά τις νομοτεχνικές βελτιώσεις στις οποίες αναφέρθηκα και στην ομιλία μου. Είναι σαφείς και είμαι στη διάθεσή σας αν έχετε κάποιες ερωτήσεις.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

στο σχέδιο νόμου

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

με τίτλο

«ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

1. Στο άρθρο 3, στην παρ. 5, μετά τη φράση «στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών», το σημείο στίξης «.» διαγράφεται, προστίθεται σημείο στίξης «,» και η φράση «ο οποίος τη διαβιβάζει αμέσως στη Βουλή, σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στον Κανονισμό της Βουλής».
2. Στο άρθρο 5, η δεύτερη παράγραφος με τον αριθμό «4», αναριθμείται σε παρ. 5, και οι επόμενες σε παρ. 6, 7, 8, 9, αντίστοιχα.
3. Στο άρθρο 7, στην παρ. 4, προστίθενται ως δεύτερο εδάφιο οι λέξεις «Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι μέλος του Δικτύου των Ευρωπαϊκών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (Δίκτυο NIB).».
4. Στο άρθρο 9, στην παρ. 5, μετά τη φράση «σε περίπτωση κωλύματος», προστίθενται οι λέξεις «ή απουσίας».
5. Στο άρθρο 10:
 - i) στην παρ. 2, στο δεύτερο εδάφιο, η φράση «Η εξειδίκευση των προσόντων των Διερευνητών,» διαγράφεται και οι λέξεις «τα προσόντα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Τα προσόντα»,
 - ii) στην παρ. 5, στο δεύτερο εδάφιο, μετά τη λέξη «εκπαίδευση», διαγράφονται το σημείο στίξης «,» και οι λέξεις «τα προσόντα».
6. Στο άρθρο 12, οι λέξεις «τα αδιάθετα υπόλοιπα της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το μηνιαίο ποσό, το οποίο αποδίδεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (Eurocontrol),».
7. Στο άρθρο 19:
 - i) στην παρ. 6, μετά τη φράση «να βρίσκονται σε ετοιμότητα», προστίθεται η φράση «, είκοσι τέσσερις (24) ώρες την ημέρα, επτά (7) ημέρες την εβδομάδα,»,
 - ii) η παρ. 7 διαγράφεται.

Αθήνα, 19 Ιανουαρίου 2023

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».

Κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα το «θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών». Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε πολύ για τις απαντήσεις. Να τοποθετηθώ κι εγώ τώρα στα θέματα αυτά.

Όσον αφορά τους δύτες που είπατε για το Ηράκλειο, το ατύχημα έγινε στις 15 Δεκεμβρίου. Οι έρευνες ήρθαν μετά από σχεδόν δύο εβδομάδες. Παρουσιάστηκε ένα φουσκωτό πάνω από αυτό το σημείο που είχε πέσει το αεροπλάνο. Δεν ξέρουμε αν κατέβηκαν άλλοι ιδιώτες δύτες ή αν πήραν πράγματα από το αεροπλάνο που θα μπορούσε, όπως είπα και στην επιτροπή, το αεροπλάνο να είχε πέσει στα αβαθιά.

Να ρωτήσω, επίσης, πότε ζήτησε η ΕΔΑΑΠ ανάσυρση στοιχείων και πότε έγινε το δυστύχημα. Μέρους μετά. Θέλω να πω, δηλαδή, ότι όταν γίνεται το ατύχημα πρέπει επί τόπου να επέμβει η αρχή για διερεύνηση, όπως και στα τροχαία ατυχήματα.

Ειρήσθω εν παρόδω, πότε θα μας φέρετε το νομοσχέδιο για τα τροχαία ατυχήματα, διότι είναι όντως μια πολύ μεγάλη μάστιγα για τις μεταφορές.

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, για το Αντόνοφ είπα και στην επιτροπή ότι ενώ είχε εκπέμψει σήμα έκτακτης ανάγκης και του παρεχώρηθαι να προσγειωθεί άμεσα στην Καβάλα όπως πολύ σωστά είπατε, το αεροδρόμιο ήταν έτοιμο, αυτό διέγραψε μία καταγεγραμμένη πορεία πάνω από τη θάλασσα πολύ μεγαλύτερη από την κανονική ως όφειλε να πάει κατευθείαν στο αεροδρόμιο. Και εκεί, επειδή ήταν νύχτα, δεν ξέρουμε -πραγματικά δεν γνωρίζουμε, ερώτηση είναι αυτή- τι έκανε, αν έκανε κάτι. Διερευνηθήκε; Μάλιστα μετά την συντριβή τα μέσα μαζικής ενημέρωσης έλεγαν στον κόσμο να μην πλησιάζει στο σημείο που συνετρίβη το αεροπλάνο. Άρα, λοιπόν, πού ήταν η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων εκείνη την ώρα που έγινε αυτό το ατύχημα;

Και τρίτον, επειδή αναφέρατε τους αερολιμενικούς, νομίζω ότι στα αγγλικά λέγεται «airport authority», υπάρχει παντού, όργανο ασφάλειας αεροναυτιλίας και για τον λόγο αυτό δικαιούται το EUROCONTROL. Ο διερευνητής κάνει άλλη δουλειά και χρειάζεται έγκριση από το EUROCONTROL να πληρώνεται από τα χρήματα αυτά.

Πάμε τώρα στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Για τα αεροπορικά ατυχήματα και συμβάντα το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει είκοσι οκτώ άρθρα, ενώ για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα οκτώ. Είναι ένα πρόχειρο και λάθος σχέδιο νόμου διότι το να δημιουργήσατε την ΑΠΑ με τον ν.4757/2020 έπρεπε παράλληλα εκείνη τη στιγμή να είχατε συστήσει τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία που διέπει το σημερινό σχέδιο νόμου και όχι μετά από παρέλευση δύο ετών. Διότι τα ζητήματα αυτά είναι αλληλένδετα κι έχουν να κάνουν τόσο με την πρόληψη όσο και με την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Είναι πρόχειρο και με βασικές ελλείψεις διότι δεν δίδει ξεκάθαρη απάντηση στα θέματα και δεν λαμβάνει υπ' όψιν την πραγματικότητα ως προς το ποιος κάνει την προανακριτική διαδικασία σε αεροπορικά συμβάντα, ποιος θα διαφυλάξει τα αποδεικτικά στοιχεία που ορίζει η παράγραφος 1, του άρθρου 21 κι αυτό δεν μπορεί να γίνεται μόνο από τις κατά τόπους αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές αρχές.

Επίσης, ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές που θα δώσουν την άδεια για την μετατόπιση στοιχείων μέχρι να έρθει επί τόπου η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων;

Θα έπρεπε το σχέδιο νόμου στα άρθρα αυτά και τις διατάξεις να αναφέρεται στις αεροπορικές ή αερολιμενικές αρχές του αεροδρομίου που είναι αυτές που κατέχουν το αεροπορικό αντικείμενο,

πέρα από τις αστυνομικές και λιμενικές αρχές. Δεν είναι δυνατόν να γίνονται αυτοί οι έλεγχοι και οι εργασίες μέσω ραντάρ, όπως είχε αναφέρει ο κύριος Υπουργός τότε στην επιτροπή όταν δημιουργήσατε την ΑΠΑ το 2020.

Το σχέδιο νόμου είναι, επίσης, πρόχειρο, λάθος και μη σύνομο διότι οι μηνιαίες αποζημιώσεις στους διερευνητές των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων δεν μπορούν να δοθούν από τα αδιάθετα υπόλοιπα του λογαριασμού του EUROCONTROL, όπως ορίζουν τα άρθρα 11 και 12 του σχεδίου νόμου.

Ο ευρωπαϊκός οργανισμός EUROCONTROL διαχειρίζεται και διαθέτει τα χρήματα που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες για τη μείωση των καθυστερήσεων των πτήσεων προς τα κράτη-μέλη και αφορούν αποκλειστικά και μόνο τους παρόχους αεροναυτιλίας που είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και η Μετεωρολογία, καθώς και τον ελεγκτικό μηχανισμό αυτών των δύο παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι αποκλειστικά η ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η ΑΠΑ.

Η χρηματοδότηση της επιτροπής ατυχημάτων από το EUROCONTROL δεν είναι σύνομη, διότι η επιτροπή ατυχημάτων δεν αποτελεί σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό φορέα της αεροναυτιλίας, ούτε είναι η αρχή που τους ελέγχει. Είναι μια άλλη ανεξάρτητη αρχή και έτσι πρέπει να είναι. Είναι εξαπάτηση των χρηστών που χρηματοδοτούν για τη μείωση των καθυστερήσεων τους παρόχους αεροναυτιλίας και την αρχή που τους ελέγχει και όχι τα κράτη. Είναι εξαπάτηση του οργανισμού EUROCONTROL, γιατί καταστρατηγείται το μνημόνιο συνεργασίας με την ελληνική αρχή πολιτικής αεροπορίας καθώς και των φορέων αεροναυτιλίας ΥΠΑ και Μετεωρολογία. Τέλος, θέτει σε κίνδυνο και υπό αμφισβήτηση τη σταθερότητα της χρηματοδότησης της EUROCONTROL προς την ΥΠΑ και προς τη Μετεωρολογία.

Σύμφωνα με πληροφορίες που έχουμε, για να αποφευχθεί ο διασυρμός της χώρας μας οι εργαζόμενοι πρόκειται να αντιδράσουν στην αυθαίρεση του Υπουργού με προσφυγή στη δικαιοσύνη ή όπου αλλού προβλέπεται.

Είναι επίσης αυθαίρετο λάθος και μη σύνομο το σύνολο της ακίνητης και κινητής περιουσίας των φορέων που καταργούνται, να μεταβιβάζεται αυτοδικαίως στον οργανισμό διερεύνησης ατυχημάτων στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατά πλήρη κυριότητα νομική και κατοχή, όπως ορίζει η παράγραφος 5 του άρθρου 50. Διότι η επιτροπή διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων θα έπρεπε να είχε δικό της προϋπολογισμό και όχι να πληρώνεται από το ταμείο του EUROCONTROL από τα αδιάθετα κονδύλια του.

Ανέφερε ο διοικητής της αρχής πολιτικής αεροπορίας που ελέγχει τις εταιρείες εκμετάλλευσης των αεροδρομίων στο διάστημα που η αρχή αυτή λειτουργεί ότι είναι όλοι ευχαριστημένοι με την ΑΠΑ. Αυτό μας δημιουργεί ερωτηματικά. Διότι ο ρόλος του δεν πρέπει να είναι αρεστός σε όλους αλλά να τους ελέγχει ως αρχή. Πόσα πρόστιμα έχουν επιβληθεί από την ίδρυση της ΑΠΑ σε φορείς λειτουργίας των αερολιμένων, κύριε Υπουργέ; Εξ όσων γνωρίζουμε κανένα. Για ποιον λόγο απαξίωσε η «FRAPORT» τη δημόσια αρχή στην προανακριτική διαδικασία σε θέματα ασφάλειας, παραδείγματος χάριν στο συμβάν στην Κέρκυρα τον Απρίλιο του 2022 και στην Κω τον Ιούλιο του 2022 και δεν προσήλθε όπως είχε κληθεί από την αερολιμενική αρχή κατόπιν εντολής της ΥΠΑ; Η «FRAPORT» όχι μόνο δεν παραδέχθηκε τις όποιες ευθύνες της, αλλά απαξίωσε την προανακριτική διαδικασία από την δημόσια κρατική αρχή. Η «FRAPORT» δεν θέλει κανένα έλεγχο από κανέναν.

Σε όλα τα νησιά αλλά και στην ενδοχώρα, όπου υπάρχουν αεροδρόμια υπάρχει γραφείο αερολιμενικού ελέγχου που κάνει τη δουλειά της αεροπορικής αρχής. Ενώ υπάρχει αυτό το δίκτυο εκπροσώπησης της ελεγκτικής κρατικής πολιτικής αεροπορίας εδώ και πάνω από σαράντα χρόνια από αερολιμενικούς που έχουν εκπαιδευτεί και αξιολογηθεί, αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν από τη νέα ΑΠΑ. Και καταστρέφεται έτσι υψηλών προδιαγραφών επιστημονικό προσωπικό, εξειδικευμένο, δυσεύρετο στην αγορά και με αεροπορικά πτυχία. Αυτό συνεπάγεται απαξίωση και υποβάθμιση για την αεροπορική ασφάλεια αλλά και για την εθνική ασφάλεια.

Ο διοικητής της ΥΠΑ με έγγραφό του στις 3-1-2023 ουσιαστικά δέχεται ότι το αντικείμενο των αερολιμενικών υπάγεται στην ΑΠΑ.

Ως εκ τούτου είναι λογικό και προτείνουμε με έμφαση αυτοί οι αερολιμενικοί της ΥΠΑ να μεταταχθούν στην ΑΠΑ και να λειτουργήσει το δίκτυο των αεροπορικών αρχών στα αεροδρόμια που θα αναβαθμίσει την έτσι ασφάλειά τους.

Στα ακριτικά νησιά Κάρπαθο, Λήμνο, Ρόδο, Κω, Σάμο, Μυτιλήνη, Χίο, αλλά και αλλού που είναι επηρεασμένα τα προβλήματα και οι προκλήσεις για γεωπολιτικούς λόγους -το τονίζω- η ύπαρξη αυτού του δικτύου αεροπορικών αρχών συμβάλλει στην άμεση αντιμετώπιση καταστάσεων κρίσεων, που απευχόμαστε να συμβούν. Ασφάλεια πτήσεων, αλλά πάνω απ' όλα εθνική ασφάλεια λέγεται αυτό.

Περαιτέρω από τη ζήτηση των φορέων προέκυψε ότι, δυστυχώς, δεν έχει ληφθεί μέριμνα ώστε να αυξηθούν τα κονδύλια για την αντιμετώπιση των θεμάτων που ανακύπτουν στην πολιτική αεροπορία από το ελληνικό κράτος σε σχέση με όλα τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Αναφερόμαστε στα τέλη αεροναυτιλίας, στα τέλη χρήσης αερολιμένα και σε παροχή υπηρεσιών σε κρατικά αεροδρόμια που στόχο έχουν την περαιτέρω αναβάθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων και αποφυγή ατυχημάτων.

Η τελευταία αλλαγή που έγινε στα τέλη χρήσης των κρατικών αερολιμένων ήταν τη δεκαετία του 1980 απ' όσο γνωρίζουμε. Πόσοι Υπουργοί Μεταφορών όμως πέρασαν από τότε; Αυτό δείχνει μια διαχρονική απαξίωση στην ασφάλεια και γενικότερα στο έργο για την ελληνική πολιτική αεροπορία. Είναι αδιανόητο, υποτιμητικό, ντροπιαστικό και απαξιώτικο ο κάτοχος ιδιωτικού αεροσκάφους με προφανή πολύ μεγάλη οικονομική επιφάνεια να πληρώνει τέλη χρήσης αερολιμένα 1,67 ευρώ στα κρατικά αεροδρόμια, όταν στο αεροδρόμιο που εκμεταλλεύεται η «FRAPORT» πληρώνει την ίδια υπηρεσία 200 ευρώ, δηλαδή εκατόν είκοσι φορές παραπάνω.

Μήπως αυτό γίνεται σκοπίμως για να μην υπάρχουν έσοδα στα κρατικά αεροδρόμια, αυτά να απαξιώνονται, να υποβαθμίζονται και να αναφέρονται σαν τα χειρότερα της Ελλάδος από τη μια πλευρά και από την άλλη να αναδεικνύονται τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται ο ιδιώτης ως τα καλύτερα; Μήπως αυτό έγινε σκοπίμως για να αποδομούνται τα αεροδρόμια, να δυσανασχετούν οι επιβάτες, οι πολίτες με τα υποβαθμισμένα και απαξιωμένα αυτά αεροδρόμια και να στηρίζουν το ξεπούλημα στον ιδιώτη; Η Ελλάδα είναι μια χώρα που χρεώνει ένα από τα χαμηλότερα αεροναυτιλιακά τέλη πανευρωπαϊκά, αφού η Ιταλία χρεώνει 78 ευρώ, η Αυστρία 68 ευρώ, το Λουξεμβούργο 68, η Ισπανία, η Γαλλία, η Βρετανία, η Γερμανία 60 ευρώ, η Αλβανία 50 ευρώ, τα Σκόπια 45 ευρώ, η Σλοβακία 50 ευρώ, η Σλοβενία και η Μολδαβία 60 ευρώ και η Ελλάδα 30 ευρώ.

Γιατί, λοιπόν, δεν αυξάνεται η χρέωση του αερολιμενικού τέλους της Ελλάδας σε φυσιολογικά επίπεδα ώστε να καλύψει πολλές ανάγκες, όπως τα χρήματα των διερευνητών, η εκπαίδευση της ΑΠΑ, η κάλυψη αναγκών σε αυξημένο προσωπικό, σε εξοπλισμό, σε στεγαστικές ανάγκες και πάρα πολλά άλλα χωρίς να χρειάζεται να αφαιρούνται τα χρήματα από τους προβλεπόμενους δικαιούμενους τις ΥΠΑ και χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός;

Θα έπρεπε επίσης να υπάρχει ειδικό κονδύλι για κάθε κρατικό αερολιμένα για την αντιμετώπιση των αναγκών του, να ικανοποιούνται άμεσα και γρήγορα και όχι να ζητούνται χορηγίες και οικονομική υποστήριξη από ιδιώτες για να αγοράσουν τα στελέχη της διοίκησης των κρατικών αερολιμένων ένα απλό μηχανήμα για τη λειτουργία του αεροδρομίου, υπόγεια διαγράμμιση ή οι λάμπες για τον διάδρομο που θα μπορούσε να είναι αιτία ατυχήματος. Τα γνωρίζω από ίδια πείρα κύριε Υπουργέ, όσο αφορά το αεροδρόμιο στο Ηράκλειο της Κρήτης.

Αυτά είναι καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης και άμεσης ανάγκης από όπου μπορεί να προκληθεί ατύχημα. Τώρα σχετικά με τα σιδηροδρομικά ατυχήματα υπάρχει υποβάθμιση, όπως ανέφερε ο αρμόδιος φορέας στην επιτροπή. Η δε έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους στο μέρος Ε, άρθρο 5 για το σημερινό σχέδιο νόμου αναδεικνύει ότι η επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν λειτούργησε ποτέ στην πράξη. Και ποιος κυβερνούσε την Ελλάδα; Ποιος είχε την ευθύνη της λειτουργίας της επιτροπής αυτής που δεν λειτούργησε ποτέ; Εσείς που κυβερνήσατε μέχρι σήμερα, η Νέα Δημοκρατία δια-

χρονικά ΚΙΝΑΛ - ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ.

Κλείνοντας, να τονίσουμε ότι εμείς στο ΜέΡΑ25 είμαστε εντελώς αντίθετοι με τα τρία μνημονιακά κόμματα ΚΙΝΑΛ - ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ που εκχώρησαν δημόσια περιουσία και μάλιστα εν καιρώ ειρήνης και ιδιωτικοποίησαν υποδομές όπως τα αεροδρόμια της χώρας. Εμείς είμαστε αντίθετοι στην υποβάθμιση και απαξίωση του ανθρώπινου δυναμικού, των δημόσιων υποδομών, την εκχώρηση δημόσιας περιουσίας και εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων στον βωμό άνωθεν και έξωθεν αλλότριων συμφερόντων. Εμείς θέλουμε να βελτιώσουμε την ασφάλεια προς όφελος των πολλών και όχι προς όφελος των ολίγων.

Παλεύουμε για να αυξήσουμε το επίπεδο ασφάλειας των πολιτών, των αεροδρομίων και των εργαζομένων και την εθνική ασφάλεια. Εμείς είμαστε που ανησυχούμε πολύ περισσότερο για τον τουρισμό. Και σε προσωπικό επίπεδο εξαρτόμαστε απ' αυτόν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εσωτερικών, καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν στις 16 Ιανουαρίου τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο: «Διεθνής εμπορική διαιτησία, ρυθμίσεις για τη λειτουργία του Ελεγκτικού Συνεδρίου και λοιπές επείγουσες διατάξεις» του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασιλείος Βιλιάρδος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ενδιαφέρουσα η παρέμβασή σας στο ξεκίνημα. Πρώτη φορά την βλέπουμε αλλά έχει ενδιαφέρον. Ξεκινώντας από τα περιεχόμενα του νομοσχεδίου στο πρώτο μέρος, έχουμε τον σκοπό του με τη δημιουργία ενός νέου φορέα με την επωνυμία Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών ή ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται η στελέχωση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, οι αρμοδιότητες, οι ευθύνες του διοικητικού συμβουλίου καθώς επίσης της μονάδας μελετών και διερεύνησης ατυχημάτων, επιπλέον η χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό και κάποια όρια για τις αμοιβές των εμπειρογνομόνων. Στο τρίτο μέρος, τοποθετείται το πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, όπως επίσης των συμβάντων με απαρίθμηση παραδειγμάτων στο άρθρο 16 κατά τα αναφερόμενα στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που όμως υιοθετήθηκε αποσπασματικά με σημαντικές κατά την άποψή μας διαφοροποιήσεις.

Καλύπτει επίσης την ασφάλεια των στοιχείων της έρευνας, τις ευθύνες των ερευνητών, το πόρισμα, καθώς επίσης τις υποχρεώσεις κοινοποίησης των πληροφοριών σε κράτη, ειδικούς οργανισμούς και γενικότερα συμμετέχοντες στην αγορά. Επιπλέον, την αναθεώρηση του πορίσματος και τη δυνατότητα ενημέρωσης της κοινής γνώμης.

Στο τέταρτο μέρος, περιγράφεται το πλαίσιο διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η διαδικασία της έρευνας και οι αρμοδιότητές της ΕΟΔΑΣΑΑΜ μετά από υπουργική απόφαση. Στο άρθρο 45, αναφέρεται επιπλέον στη χρήση εμπειρογνομόνων, στις εκθέσεις διερεύνησης και στις κοινοποιούμενες πληροφορίες. Τέλος στο πέμπτο μέρος, υπάρχουν οι διατάξεις μεταβατικής ισχύος, καθώς επίσης οι καταργούμενες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Συνεχίζοντας, όπως αναφέραμε στην επιτροπή, το νομοσχέδιο δεν προσθέτει στην ουσία κάτι καινούργιο αλλά πρόκειται για μία ακόμη «μεταρρύθμιση» σε εισαγωγικά -είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν ακούμε τη λέξη μεταρρύθμιση- ελπίζοντας χωρίς αρνητικές συνέπειες, επειδή αφορά έναν πολύ ευαίσθητο τομέα για τη δημόσια ασφάλεια. Ειδικότερα συνενώνει τις επιτροπές διερεύνησης ατυχημάτων, ασφαλείας πτήσεων, διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων υπό έναν φορέα μιας δημόσιας υπηρεσίας, τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, όπως αναφέραμε προηγουμένως παραπάνω.

Το σκεπτικό του Υπουργείου, όπως φαίνεται, είναι η δημιουργία ενός μικρού ευέλικτου φορέα και η διόρθωση σφαλμάτων του παρελθόντος, τα οποία δημιουργούσαν εμπόδια όσον αφορά την εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας. Όταν ακούμε, βέβαια, για μικρές και ευέλικτες λύσεις σε θέματα ασφαλείας, είναι λογικό να προβληματιζόμαστε, να ανησυχούμε όπως το παράδειγμα του περιορισμού του ΕΣΥ με τα γνωστά καταστροφικά αποτελέσματα στη διαχείριση της πανδημίας. Μεταξύ άλλων με διπλάσιους νεκρούς συγκριτικά με χώρες που δεν προέβλεψαν καν σε καταστροφικά lockdowns, επιβαρύνοντας την οικονομία τους με 50 δισεκατομμύρια ευρώ, όπως, δυστυχώς, συνέβη στην Ελλάδα. Εννοούμε εδώ χώρες όπως η Ελβετία και η Σουηδία. Μόνο στο επιτελικό κράτος πάντως δεν υπάρχει σμίκρυνση και ευελιξία αλλά μεγέθυνση, αυξημένο κόστος και, δυστυχώς, διαφθορά.

Περαιτέρω το Υπουργείο αναφέρει ότι το νομοσχέδιο ενοποιεί τα όργανα της διοίκησης για αεροδρομικά και σιδηροδρομικά ατυχήματα κάτω από ένα νέο πενταμελές συμβούλιο. Το συμβούλιο αυτό θα αποτελείται από τρία μέλη αρμόδια για τα αεροπορικά δυστυχήματα εκ των οποίων το ένα ο πρόεδρος και δύο μέλη για τα σιδηροδρομικά εκ των οποίων το ένα ο αντιπρόεδρος. Εκτός αυτού δημιουργείται εντός του Υπουργείου μία αυτοτελής μονάδα μελετών και διερευνήσεων, η οποία θα αποτελείται από τρία γραφεία που θα στελεχωθούν από τους υπάρχοντες διερευνητές της επιτροπής διερεύνησης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, ΕΔΑΑΠ. Θα υπάρχει η δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, ενώ ενισχύονται τα οικονομικά κίνητρα όπως παντού στα μνημονιακά νομοσχέδια. Αυτό το συναντάμε σε όλα σχεδόν τα νομοσχέδια που έχει καταθέσει η Κυβέρνηση.

Συνεχίζοντας στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι ο φορέας είναι αυτοτελής ή ανεξάρτητος, όπως απαιτεί η ευρωπαϊκή νομοθεσία ΕΕ 996/2010 που επικαλείται το Υπουργείο, κάτι που ασφαλώς δεν συμβαίνει αφού στην ουσία εντάσσεται στο Υπουργείο Υποδομών και τα μέλη του ορίζονται από τον Υπουργό. Εν προκειμένω όλα ανέφερε ο Υπουργός σήμερα σχετικά με την ανεξαρτησία του φορέα, δεν πείθουν κανέναν. Πόσω μάλλον όταν ή όταν οι υπερεξουσίες του στο νομοσχέδιο είναι ξεκάθαρες όπως άλλωστε όλων των Υπουργών στα αντίστοιχα νομοσχέδια του εκάστοτε.

Εμείς, βέβαια, είμαστε εναντίον της ανεξέλεγκτης ίδρυσης ανεξάρτητων αρχών, εκτός αυτών που προβλέπονται από το Σύνταγμά μας. Όπως δεν καταργήθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η ΡΑΕΜ, θα πρέπει να καταργηθούν άμεσα τουλάχιστον γρήγορα όλες οι αποτυχημένες όπως η ΡΑΣ, ΡΑΕ, η ΡΑΛ και οι υπόλοιπες.

Περαιτέρω εξίσου σημαντικά αν όχι πιο σημαντικά από τα ατυχήματα είναι τα συμβάντα τα οποία αποτελούν στην ουσία προειδοποίηση για κάποιο ατύχημα και διερευνώνται για λόγους πρόληψης. Εν προκειμένω επειδή υπάρχει μία πολύ λεπτή γραμμή ισορροπίας μεταξύ της ανάγκης προστασίας της ασφάλειας του κοινού και της φήμης των εταιρειών με την έννοια πως αν έχουν πολλά συμβάντα ίσως θεωρηθούν επικίνδυνες, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία πρέπει απ' ενός μεν να υπάρχει μια ισορροπία μεταξύ των δύο πλευρών και απ' ετέρου προστασία των καταγγελλόντων.

Ενδεικτικά δε αναφέρονται στο προοίμιο της ευρωπαϊκής οδηγίας στα σημεία 23, 24 και 25 σχετικά με την προστασία σε καταγγελίες ατυχημάτων και συμβάντων σοβαρές λεπτομέρειες, τις οποίες καταθέσαμε στα Πρακτικά και δεν έχει δοθεί η απαιτούμενη σημασία όπως απαιτήσαμε τουλάχιστον να συμβεί. Ο τομέας τώρα των αεροπορικών πτήσεων και των σιδηροδρόμων δεν έχει παραδοσιακά στην Ελλάδα πολλά ατυχήματα, ενώ διεθνώς έχουν μειωθεί επίσης τις τελευταίες δεκαετίες. Περισσότερα διαπιστώνονται στις Ηνωμένες Πολιτείες όπου υπάρχουν πολλά δρομολόγια και πολλές μικρές εταιρείες καθώς επίσης στη Ρωσία, σύμφωνα με τον πίνακα που καταθέσαμε στα Πρακτικά.

Παρεμπιπτόντως αναφέραμε στην επιτροπή πως επειδή το όλο θέμα έχει άμεση σχέση με τη συντήρηση των αεροσκαφών και με την ασφάλεια των πτήσεων ήταν μία πολύ θετική εξέλιξη η ανακοίνωση της επαναλειτουργίας της τεχνικής βάσης της Ολυμπιακής από την «ΑEGEAN», κάτι που είχαμε προτείνει αρκετές

φορές στο παρελθόν με πιο πρόσφατα τον Οκτώβρη κατά τη συζήτηση της σύμβασης της «QATAR AIRWAYS» την Ευρωπαϊκή Ένωση, την οποία βέβαια καταψηφίσαμε όπως όλα σχεδόν όλα αφορούν το Κατάρ. Ελπίζουμε να πραγματοποιηθεί η συγκεκριμένη επένδυση των 140 εκατομμυρίων -όπως διαβάσαμε- και να συμβάλει θετικά το αρμόδιο Υπουργείο σε αυτή την εξέλιξη, η οποία θα ωφελήσει τη χώρα μας.

Συνεχίζοντας με τα σιδηροδρομικά ατυχήματα και τη διερεύνηση τους φαίνεται πως ξανά είναι υπεύθυνο το Υπουργείο μέσω της επιτροπής διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Πάντως στο μεγάλο εκτροχιασμό στο Άδενδρο με θύματα, τον οποίο επαναλαμβάνουμε εδώ σήμερα γιατί το θεωρούμε πολύ σημαντικό, διορίστηκαν εμπειρογνώμονες. Η προκαταρκτική όμως έκθεσή τους περιελάμβανε στελέχη των ήδη εμπλεκόμενων στο ατύχημα του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ κάτι που ασφαλώς είναι απαράδεκτο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Βιλιάρδε, ζητώ συγγνώμη, αλλά θα σας διακόψω για ένα λεπτό να κάνουμε μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής δεκαεπτά μαθητές και μαθήτριες και δέκα εκπαιδευτικοί συνοδοί από το Ειδικό Εργαστήριο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης Γενισέας Ξάνθης και το Παράρτημα Ατόμων με Αναπηρία Ξάνθης του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Σας ευχόμαστε καλή χρονιά. Για την ενημέρωσή σας, σήμερα έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο υποστηρίζουν ο Υπουργός και ο Υφυπουργός Υποδομών, ο κ. Καραμανλής και ο κ. Παπαδόπουλος, και μιλούν οι εισηγητές των κομμάτων -αυτή τη στιγμή στο Βήμα είναι ο εισηγητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος- που αναπτύσσουν τις απόψεις τους για το νομοσχέδιο. Οι άλλοι εισηγητές των κομμάτων έχουν ήδη μιλήσει.

Κύριε Βιλιάρδε, σας ευχαριστώ πολύ, συνεχίστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε. Διακοπές για τα παιδιά δεν είναι ποτέ δυσάρεστες.

Θα ήθελα κι εγώ να σας καλωσορίσω με τη σειρά μου, ευχόμενος τα καλύτερα για τις σπουδές σας και για ό,τι άλλο επιθυμείτε.

Επαναλαμβάνω ότι στον μεγάλο εκτροχιασμό στο Άδενδρο - το θεωρούμε πάρα πολύ σπουδαίο, επειδή είχε θύματα- διορίστηκαν εμπειρογνώμονες, όπου όμως η προκαταρκτική έκθεσή τους περιελάμβανε στελέχη των ήδη εμπλεκόμενων στο ατύχημα, του ΟΣΕ, της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και της ΕΕΣΣΤΥ, κάτι που εμείς, τουλάχιστον, θεωρούμε απαράδεκτο.

Το θέμα δε των συμβάντων εκτός από θέμα ασφαλείας είναι επίσης θέμα εξυπηρέτησης πελατών, όπου εξ όσων γνωρίζουμε έχει δοθεί παραδόξως στην πρώην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και νυν «HELLENIC TRAIN» προνομιακό καθεστώς εξαίρεσης από τις σχετικές υποχρεώσεις προστασίας των καταναλωτών. Ισχύει, αλήθεια, κύριε Υπουργέ; Απλά το έχουμε διαβάσει, αλλά δεν είμαστε σίγουροι.

Εν προκειμένω τα δύο αυτά θέματα συνδέονται μεταξύ τους. Για παράδειγμα, εάν δεν υπάρχει ρεύμα για τη λειτουργία των τρένων, μπορεί να προκληθούν τόσο ατυχήματα όσο και ταλαιπωρία των επιβατών.

Όπως φαίνεται τώρα η έρευνα για το συμβάν της ακινητοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην κακοκαιρία «Ελπίδα» ανατέθηκε στη ΡΑΣ, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, και όχι στην επιτροπή του Υπουργείου, ενώ η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν ανταποκρίθηκε στην κλήση της. Τελικά δε επιβλήθηκε πρόστιμο 300.000 ευρώ στην ιταλική κρατική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για την ταλαιπωρία οκτακοσίων είκοσι επιβατών στα χιόνια, δηλαδή μόλις 365 ευρώ για κάθε επιβάτη.

Υπενθυμίζουμε εδώ πως η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ξεπουλήθηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων στην ιταλική κρατική

«TRAINITALIA» ενώ η Νέα Δημοκρατία αργότερα την προίκισε με 50 εκατομμύρια ετήσια για δεκαπέντε χρόνια, με 750 εκατομμύρια δηλαδή, ενώ ασφαλώς δεν επρόκειτο για ιδιωτικοποίηση ούτε είχε καμμία σχέση με την ελεύθερη αγορά, αλλά για κρατικοποίηση από μια άλλη χώρα και για τη δημιουργία ενός μονοπωλίου στην Ελλάδα.

Τέλος, δεν αναγράφεται κόστος για το νομοσχέδιο από το Γενικό Λογιστήριο, αν και αναφέρει πως θα υπάρχει κόστος από την υποχρέωση κατάρτισης σχεδίου έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας του άρθρου 41 παράγραφος 1. Αναφέρει επίσης ότι μπορεί να υπάρξει ενδεχόμενη δαπάνη από διάφορα άλλα θέματα, που δεν χρειάζεται να τα επαναλάβουμε εδώ, την οποία όμως δεν ποσοτικοποιεί. Επομένως αυτά που ανέφερε προηγουμένως στο ξεκίνημα της συνεδρίασης ο Υπουργός, σύμφωνα με τα οποία δεν θα υπάρχει κόστος, δεν μπορεί να ισχύουν.

Περαιτέρω θέσαμε στις συζητήσεις, αναφερόμενοι σε όλα τα άρθρα, διάφορες ερωτήσεις όπου αρκετές από αυτές δεν απαιτούσαν απάντηση, αλλά είχαν στόχο να υποδείξουν τις ασάφειες, τα λάθη και τα κενά του νομοσχεδίου έτσι ώστε να ληφθούν υπ' όψιν και να διορθωθούν. Άλλωστε ο σκοπός μας είναι πάντοτε να είμαστε εποικοδομητικοί και όχι επικριτικοί με υποδείξεις διορθώσεων και με συγκεκριμένες προτάσεις, ενώ θεωρούμε πως είναι υποχρέωσή μας η λεπτομερής μελέτη κάθε νομοσχεδίου. Εντούτοις δεν απαντήθηκε καμμία ερώτησή μας, ενώ σήμερα μόνο κάποιες επιλεκτικά.

Ακόμη χειρότερα απ' ενός μεν ο Υπουργός μάς κατηγόρησε πως κάνουμε πολλές ερωτήσεις, απ' ετέρου ο Υφυπουργός χθες μας είπε πως τον κουράζουν τα ερωτήματα, μάλιστα, «τον κουράζουν!» Πρέπει αλήθεια να του ζητήσουμε συγγνώμη; Δεν τεκμηριώνεται έτσι πως οι συζητήσεις επί των νομοσχεδίων είναι προσχηματικές; Πόσω μάλλον όταν κουράζουν τους Υπουργούς και τους Υφυπουργούς. Αν είναι δυνατόν όλα αυτά ειδικά όταν το αντικείμενο του σχεδίου νόμου έχει σχέση με τη δημόσια ασφάλεια σε έναν τομέα που, όπως διαπιστώσαμε από την ακρόαση των φορέων, υπάρχουν ελλείψεις, κενά, ερωτηματικά και αρκετοί προβληματισμοί. Λογικά, λοιπόν, το Υπουργείο θα έπρεπε να είναι πιο προσεκτικό και να μην κουράζεται εύκολα.

Αν και συμβαίνει το αντίθετο, αφού διαπιστώσαμε μια απίστευτη προχειρότητα. Μεταξύ άλλων το σχέδιο νόμου δεν συνοδεύεται ως όφειλε από την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, η οποία όμως δεν είναι ευθύνη του Υπουργού, όπως, τουλάχιστον, ανέφερε προηγουμένως. Ο Υφυπουργός απάντησε χθες πως θα κατατεθεί στην Ολομέλεια, μετά το τέλος των επιτροπών, όπως έκανε σήμερα.

Εν προκειμένω μας θύμισε την απαράδεκτη συμπληρωματική σύμβαση εκτός διαγωνισμού και με επιπλέον δαπάνες 105 εκατομμυρίων για το αεροδρόμιο του Καστελλίου -105 εκατομμύρια επιπλέον!- όπου κατατέθηκαν στοιχεία εκατό σελίδων λίγο πριν την ψήφισή της -εκατό σελίδες τεχνικά στοιχεία!- με αποτέλεσμα να μην προλάβει να το διαβάσει κανένας. Είναι δυνατόν, αλήθεια, να δείξουμε ανοχή σε αυτές τις μεθοδεύσεις ή να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο χωρίς απαντήσεις στα ερωτήματά μας αλλά μόνο επιλεκτικά και προσχηματικά, ένα σχέδιο νόμου με τόσα λάθη, ασάφειες και ελλείψεις, όπως τεκμηριώσαμε στις επιτροπές; Πόσω μάλλον με την επιλεκτική μεταφορά της ευρωπαϊκής νομοθεσίας χωρίς να μας εξηγείται πειστικά ο λόγος.

Δυστυχώς έτσι είναι αδύνατον να έχει ποτέ μέλλον η Ελλάδα αν και πρόκειται για μια πάμπλουτη χώρα και, πραγματικά, μας στενοχωρεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, για μια χώρα που είναι σε θέση να προσφέρει ευημερία και ασφάλεια στους πολίτες της, αλλά έχει δυστυχώς οδηγηθεί από τις κυβερνήσεις της στην οικονομική κατοχή της με την κακοδιαχείριση να συνεχίζεται υπό τη σημερινή φοβική Κυβέρνηση, η οποία αντιμετωπίζει τις κρίσεις ως κινδύνους και όχι ως ευκαιρίες, όπως είναι αυτονόητο και κάνει η κάθε επιτυχημένη επιχείρηση άρα και το κάθε επιτυχημένο κράτος.

Για παράδειγμα, αντί να εκμεταλλευτεί τις διευκολύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω της πανδημίας, του πληθωρισμού και του πολέμου για να στηρίξει την εγχώρια παραγωγή, σπατάλησε τα χρήματα που δανείστηκε φθηνά παρά το ότι η Ελλάδα είναι η

μοναδική χώρα στην Ευρώπη χωρίς επενδυτική βαθμίδα οπότε με το χειρότερο αξιόχρεο στην Ευρώπη. Δυστυχώς αυτή είναι η πραγματικότητα. Χωρίς οικονομική ανεξαρτησία πάντως είναι ψευδαίσθηση η εθνική κυριαρχία, ενώ από την οικονομία εξαρτώνται η άμυνα μιας χώρας, η παιδεία, η υγεία και όλα τα υπόλοιπα.

Σε κάθε περίπτωση εμείς ως Ελληνική Λύση είμαστε σε θέση να προσφέρουμε στους Έλληνες αυτό που τους αξίζει, κάτι που έχουμε αποδείξει με τη δουλειά μας στα τριάντα χρόνια τώρα που είμαστε στη Βουλή, με τη σοβαρότητα, με τη συνέπεια, με το ήθος, την εντιμότητα και, κυρίως, με την αξιοπιστία μας. Το τεκμηριώνει επίσης το πρόγραμμα μας των πεντακοσίων σελίδων και οι γραπτές προτάσεις που έχουμε καταθέσει στη Βουλή για διάφορα σημαντικά θέματα, όπως για την ενεργειακή μας αυτοδυναμία, για την οικονομία, για το μεταναστευτικό, για την επιστροφή των επτακοσίων πενήντα χιλιάδων παιδιών μας, που αναγκάστηκαν να φύγουν από την Ελλάδα για να επιβιώσουν, και ούτω καθεξής.

Αυτό που ζητάμε, λοιπόν, από τους Έλληνες ιδίως από αυτούς που δεν ψηφίζουν καθόλου, είναι να μας δώσουν την ευκαιρία μιας τετραετίας. Να πάψουν να εμπιστεύονται κυβερνήσεις που παράγουν μόνο διδύμα ελλείμματα και διδύμα χρέη, ενώ δρομολογούν απ' ενός μεν την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της χώρας μας με το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας και με τους πλειστηριασμούς της ιδιωτικής, απ' ετέρου την εξαθλίωση των Ελλήνων, τη φυγή και την αντικατάστασή τους με φθηνό, ξένο εργατικό δυναμικό. Δυστυχώς αυτή είναι η κατάσταση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκρότημα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Καί εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Βιλιάρδε.

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Γιαννούλης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ και για την κατανόησή σας και την κατανόηση των συναδέλφων για την αλλαγή της σειράς.

Ελπίζω ότι θα ακούει ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός κάποια στιγμή. Απουσιάζουν τώρα.

Είχαμε πάρει μια απόφαση παρόντος και του κ. Καραμανλή σε διάφορες δημόσιες συζητήσεις ότι για τις υποδομές και τις μεταφορές οφείλουμε να βασιζόμαστε σε μια παραδοχή ότι ξεπερνούν τις κυβερνητικές θητείες -αυτή είναι η πρώτη παράμετρος- και -δεύτερη παράμετρος- ότι οφείλουμε να αντιμετωπίζουμε με ειλικρίνεια και αυτοκριτική διάθεση ορισμένες φορές τα όσα έχουν γίνει και τα όσα πρόκειται να γίνουν.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ακούγοντας τον κύριο Υπουργό να απαντά σε αυτά που είπαμε στη χθεσινή συνεδρίαση, θέλω να παρατηρήσω το εξής: Πρώτα και κύρια δεν νοείται -και είναι η βασική μας διαφορά που καθορίζει και την ψήφο μας- ανεξαρτησία μιας επιτροπής με τόσο σημαντικό αποτύπωμα στην ασφάλεια των αεροπορικών, των σιδηροδρομικών και εν γένει των μεταφορών όταν δεν υπάρχει τελικός αποδέκτης ο κοινοβουλευτικός έλεγχος της Βουλής. Ο καλύτερος Υπουργός, των καλύτερων προθέσεων, εξαιρετικής πολιτικής αισθητικής κουλτούρας, καλλιέργειας, δημοκρατικού ήθους δεν μπορεί να εγγυηθεί και δεν ισούται με την ανεξαρτησία μιας επιτροπής ενός τέτοιου φορέα που λογοδοτεί στο εθνικό κοινοβούλιο.

Δεν ξέρω σε ποιες άλλες χώρες εσείς βρήκατε ότι λειτουργεί έτσι αυτό το μοντέλο. Θέλω, πραγματικά, όμως, μπαίνοντας στο δεύτερο ζήτημα, να μου υποδείξετε και κάποια χώρα -γιατί το EUROCONTROL είναι διεθνής πρόσδοδος, δεν είναι κάτι που διαχειριζόμαστε μόνο στην Ελλάδα- και δεν το ρωτώ σαρκαστικά ούτε ειρωνικά, όπου η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων χρηματοδοτείται από τα αδιάθετα ποσά του EUROCONTROL. Πολύ ευχαρίστως δέχομαι να μου πείτε ότι είναι η τάδε ή δείνα χώρα που χρησιμοποιεί το μοντέλο από το EUROCONTROL να αμείβονται οι ερευνητές, οι εργαζόμενοι, αυτή η δομή την οποία εσείς εισάγετε στο νομοσχέδιο.

Είπατε επίσης για τον τρόπο διορισμού στελεχών. Θέλω να σας θυμίσω ότι ο διοικητής της Πολιτικής Αεροπορίας διορίζεται από τον κακό ΣΥΡΙΖΑ μέσα από μία επιτροπή αξιολόγησης. Με το δικό σας νομοσχέδιο ο διοικητής της ΥΠΑ ορίζεται από τον

Υπουργό. Φαντάζομαι, είναι κατανοητή η δομική διαφορά, η ποιοτική διαφορά ακόμη και αν εσείς έχετε την εντύπωση ότι όλα όσα συνέβησαν κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ ήταν πολιτικά ύποπτα ή προμελετημένα ή στημένα, ενώ στη δική σας περίπτωση επικρατεί η τάξη, η αρμονία και η αγγελική δικαιοσύνη.

Και εδώ επανέρχομαι στην ανεξαρτησία, όπου ενισχύεται το επιχείρημά μας για έναν, πραγματικά, ανεξάρτητο φορέα που θα λογοδοτεί -δεν μπορεί να έχει συνταγματική θωράκιση αλλά μπορεί να λογοδοτεί- και πρέπει να λογοδοτεί στη Βουλή και αναφέρομαι στον πολιτικό σας βίο όχι προσωπικά το δικό σας, αλλά της Κυβέρνησης Μητσοτάκη για το πώς έχει συμπεριφερθεί με τις ανεξάρτητες αρχές, με κομβικής σημασίας υπηρεσίες. Θέλετε να ακούσετε πάλι για το πώς έγινε ο διορισμός του Κοντολέωντα; Φαντάζομαι έχετε κουραστεί να το ακούτε. Ενόσ εκ των θιασωτών του σκανδάλου των υποκλοπών, για τον οποίο κινήθηκε γη και ουρανός, άλλαξαν όλα τα νομοθετικά πρότυπα της Βουλής για να γίνουν αποδεκτά τα τυπικά του προσόντα και να διοριστεί όχι φωτογραφικά, αλλά μόνο πινακίδες νέον δεν αναβόσβησαν ότι ο Κοντολέων θα είναι ο νέος διοικητής της ΕΥΠ και θα απευθύνεται μόνο στον Πρωθυπουργό που ανέλαβε και την ευθύνη λειτουργίας.

Δεύτερο παράδειγμα; Συνέβηκε αυτή την ώρα σε αυτό εδώ το κτήριο. Δεν μπορούμε να σας έχουμε εμπιστοσύνη, ξαναλέω όχι προσωπικά, σε μία Κυβέρνηση που οι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης πρέπει να δώσουν μάχη πριν λίγο στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, επειδή ο υπό διωγμόν επικεφαλής της ΑΔΑΕ διεκδικεί, όπως το Σύνταγμα αναγνωρίζει το δικαίωμα, να υποβάλει το πόρισμά του για τον δεύτερο κύκλο υποκλοπών, με βάση δημοσιεύματα και εκτιμήσεις που έχουμε, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Υπάρχει ανάχωμα μόνο από τη Συμπόλιτευση ότι αυτό δεν μπορεί να καταστεί δυνατό.

Επειδή τώρα κατέβηκα, δεν ξέρω, κύριε Αυλωνίτη, τι έγινε τελικά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Φύγαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν έγινε δεκτό, δηλαδή, ο Πρόεδρος της ΑΔΑΕ, ο επικεφαλής της ΑΔΑΕ, να έρθει να καταθέσει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Όχι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Και μιλάμε για ανεξαρτησία τώρα, για αποκοπή του ομφάλιου λώρου της πολιτικής εξουσίας με υπηρεσίες και ανεξάρτητες αρχές όταν το πόρισμα για τις παρακολουθήσεις πριν την γνωμοδότηση Ντογιάκου έχει ολοκληρωθεί και θέλει να το υποβάλει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας η ΑΔΑΕ και δεν της επιτρέπεται. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, γιατί υπάρχει αυτή η καχυποψία για το γεγονός ότι εμείς, όπως είπαμε και στην αρχή της συζήτησης στις επιτροπές, υποστηρίζουμε με θέρμη και αυτοκριτική, αν θέλετε, την αναγκαιότητα να συσταθεί μια ανεξάρτητη αρχή διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και για τις μεταφορές, να συσταθεί και να λειτουργήσει με τρόπο αποτελεσματικό, να διασυνδεθεί με τις υπόλοιπες αεροπορικές αρχές για να ενισχυθεί και το κομμάτι της πρόληψης. Γιατί η διερεύνηση είναι το κομμάτι το δυστυχές, το στενάχωρο. Η πρόληψη είναι το κομμάτι που μπορεί να μας δώσει τη δυνατότητα να αποφύγουμε την χρήση των επιτροπών, αυτό που λένε αχρείαστη να είναι. Σε όλα αυτά είμαστε σαφέστατα υπέρ.

Πού όμως σκοντάφτει το πράγμα; Πρώτον, σας είπα, στην ανεξαρτησία. Ένα δεύτερο, στον τρόπο με τον οποίο μας έχετε συνηθίσει να γίνονται οι επιλογές των ανθρώπων, των προσώπων και των στελεχών τα τελευταία τριάνσι χρόνια.

Και το χειρότερο από όλα είναι το εξής: Δεν είναι ωραίο, δεν είναι κομψό να χρησιμοποιούνται στρεψοδικίες που προσπαθούν να δημιουργήσουν τεχνικές εντάσεις ενός πολιτικού χώρου με τους εργαζόμενους, στο όνομα μιας εκτίμησης για τον κακό συνδικαλισμό του 1980, όπου θα συμφωνήσω μαζί σας ότι είχε στοιχεία υπερβολής, κατάχρησης κ.λπ.. Εσείς, όμως, καταλάβατε ότι εμείς ζητάμε να κοπεί το EUROCONTROL από τους εργαζόμενους των υπόλοιπων φορέων, που ο διεθνής οργανισμός έχει εντάξει και νομιμοποιήσει και αυτό θα το κάνει -το ξέρετε, νομίζω- και για τον φορέα που δημιουργείται. Θα κριθεί, εάν μπορεί να είναι αποδέκτης ο φορέας που προωθείται μέσα από τη δια-

νομή, την πιστοποίηση και την αναγνώριση. Δεν ξέρω, αν έχει προϋπάρξει συνεννόηση, κάποια διαβούλευση ή κάποια επικοινωνία για το EUROCONTROL αναγνωρίζει ως δικαιούχο νομής του συγκεκριμένου τέλους τον φορέα που εσείς προωθείτε.

Κάποια στιγμή μιλήσατε για κακό συνδικαλισμό, περιγράφεοντας τον κ. Καμηλάκη προσωπικά, και ψέγοντας εμάς γιατί τον καλέσαμε στην ακρόαση των φορέων. Θα ήθελα να σας θυμίσω ότι στην ίδια την επιτροπή εμφανίστηκε και ο πρόεδρος της ΟΣΥΠΑ, της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος είπε ότι είναι ορθή κατεύθυνση το νομοσχέδιο που εναρμονίζει τις προτεραιότητες που θέτει ένας κανονισμός ευρωπαϊκός και μία οδηγία για αεροπορικά και σιδηροδρομικά δυστυχήματα. Αυτόν τον κανονισμό θεωρώ, εκ των ων ουκ άνευ, ότι τον έχετε μελετήσει προσεκτικά και τον κανονισμό και την οδηγία. Δεν πιστεύω ότι δεν έχετε παρατηρήσει τη σαφή διατύπωση, τη ρητή διατύπωση ότι αυτοί οι φορείς διέπονται κατά κύριο λόγο από το στοιχείο της ανεξαρτησίας σε σχέση με οποιαδήποτε πολιτική εξουσία.

Είναι διατυπωμένο. Είναι αυτό που ορίζει το δίκαιο της πρότασής μας να πειστείτε ότι η δημιουργία μιας ανεξάρτητης αρχής στελεχωμένης με χρηματοδότηση, που όπως σας ειπώθηκε μπορεί να εξασφαλιστεί και με άλλους τρόπους -επαρκείς αξιόπιστους, βιώσιμους- είναι κάτι που πρέπει να δεχθείτε να το θεραπεύσετε, για να μπορέσει να έχει τη δυνατότητα το Σώμα τους περιγράφετε, της ΔΑΚΕ και της ΠΑΣΚΕ- ότι είχε πει πως υπάρχει σοβαρός κίνδυνος. Μπορώ να το θέσω και διαφορετικά, ρωτώντας σας απευθείας: Είστε διατεθειμένοι να καλύψετε τις οργανικές θέσεις που παραμένουν κενές στους φορείς των αεροπορικών μεταφορών;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας απαντήσω συνολικά στο τέλος, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ωραία. Αν είστε πάντως, ο κ. Τριανταφύλλου έθεσε ένα ζήτημα ότι υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο το θέμα του EUROCONTROL να μετατραπεί σε προβληματική κατάσταση ως μη επαρκές, για να καλύψει τα σχέδιά σας. Σε αυτό τι απαντάτε; Είναι και αυτό απότοκο συνδικαλιστικής διαστροφής του 1980; Προχθές το είπε ο άνθρωπος για το θέμα της ανεξαρτησίας και για το θέμα του EUROCONTROL.

Λένε για την απαξίωση της ΡΑΣ και είπατε ότι η ΡΑΣ συμφωνεί. Δίνετε ως παράδειγμα πολιτικής ορθότητας ότι η επικεφαλής της ΡΑΣ παρέμεινε στη θέση της, αν και μη φιλικά διακείμενη στη Νέα Δημοκρατία και εσείς η megάλθυμη Κυβέρνηση, την διατηρήσατε. Μα, αυτό είναι το αυτονόητο. Είναι το αυτονόητο ή θα πρέπει να είναι το αυτονόητο για όλους μας εάν θέλουμε να είναι βιώσιμη η λειτουργία της διοίκησης σε αυτή τη χώρα. Μη μας λέτε, όμως την ίδια ώρα ότι είναι το ίδιο πράγμα η λειτουργία μιας ανεξάρτητης αρχής, η οποία τι θα κάνει; Θα δέχεται, με βάση τα όσα περιγράφετε στο νόμο -μιλάω για τους σιδηροδρόμους- συστάσεις, εκθέσεις, πορίσματα, παρατηρήσεις. Μία επιτροπή με δομή πενταμελούς συμβουλίου κ.λπ., αλλά στο τέλος-τέλος υπό την εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και θα εντέλλεται η ΡΑΣ. Εκτός αν κάνω λάθος, δηλαδή, εάν ισχύει αυτό που είπατε, ότι είναι στη διακριτική ευχέρεια της ΡΑΣ αν μία σύσταση ή ένα πόρισμα πρέπει να προκαλέσει κάποιες ενέργειες να το κάνει ή να μην το κάνει, διότι δημιουργείται ανισότητα ετεροβαρής σε σχέση με μια αρχή που δεν μπορεί να δέχεται υποδείξεις από την εκτελεστική εξουσία και δη, από μία επιτροπή που εποπτεύεται από πολιτικό πρόσωπο. Και ελπίζω να μην εντάσσεται στον κακό συνδικαλισμό και το σημερινό ψήφισμα των εργαζομένων της ΡΑΣ -σήμερα έχει αποσταλεί σε όλα τα κόμματα και σε σας και στη Βουλή- που θέτει τα ζητήματα και της ανεξαρτησίας και της αποτελεσματικότητας και της υποστολέγησης, αλλά και της μεταχείρισης των εργαζομένων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εκτός και αν προτιθήτε να την καταργήσετε.

Καταθέτω κιόλας μερικά δημοσιεύματα που χαρακτηρίζουν

αυτό ακριβώς που περιγράφεται στο νομοσχέδιό σας.

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

Τέλος, θέλω να κάνω δύο παρατηρήσεις, που θέλω να τις απαντήσετε. Από το EUROCONTROL θα αμείβονται και οι διερευνητές των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων; Εκτός και αν, επειδή έλειπα κάποια στιγμή, έχει δοθεί απάντηση. Στα σιδηροδρομικά ατυχήματα πώς θα εξασφαλίζεται η αμοιβή των διερευνητών; Και επειδή αναφερθήκατε στη σχέση των αερολιμενικών και για τον ρόλο τους, με βάση και τη διεθνή ορολογία -η μετάφραση είναι airport authority- είναι ελεγκτικά όργανα ασφαλείας οι αερολιμενικοί. Αυτό δεν μπορούμε να το βγάλουμε από την αλυσίδα, από το γρανάζι που κινείται όλη αυτή η μηχανή. Δεν σας άρεσε η πρόταση για την αύξηση των αεροπορικών τελών, αλλά η μόνη απάντηση που είχατε γιατί δεν το κάνατε εσείς. Ωραία, κακώς, δεν το κάναμε εμείς. Αυτό σημαίνει ότι τώρα κρατάτε μούτρα; Κάνετε, ας πούμε, μουτράκια και κρατάμε γινάτι; Συγγνώμη που σας το λέω έτσι χιουμοριστικά, αλλά είναι γινάτι ότι εφόσον δεν το κάνατε εσείς, παρ' ότι μπορεί να είναι μία λύση, δεν το κάνουμε και εμείς; Δεν πιστεύω ότι έχετε το δικαίωμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ελάτε, κύριε Γιαννούλη, εξαντλήσατε και τη δευτερολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ολοκληρώνω αμέσως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θα είστε λίγο ελαστικός, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τα είπατε όλα, φαίνεται. Δεν θα έχουμε δευτερολογίες. Εντάξει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μία μικρή δευτερολογία θα μου τη δώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ελάτε, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Είναι πράγματα που θέλουν απαντήσεις.

Και κάτι τελευταίο. Θα γνωρίζετε ότι πριν από λίγο καιρό απολύθηκαν άτομα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Γιατί λέτε και δικαίως, πού θα βρούμε διερευνητές για τα αεροπορικά δυστυχήματα. Σταματάτε, όμως, το χρόνο μέχρι το 2019, όπου όλα, όλες οι ευθύνες και όλο το ανάθεμα πέφτει στις κυβερνήσεις ΣΥΡΙΖΑ για ό,τι δεν έκαναν μέσα σε μια χώρα, όπου είναι γνωστό τι γινόταν, να μην το περιγράψω.

Όταν έκλεισε η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» με απόφαση του κ. Χατζηδάκη -ευτυχώς, όχι του παριστάμενου ναυάρχου-, έλεγε τότε ο Κωστής Χατζηδάκης ότι με τις ζημιές ή με τα χρήματα που γλυτώνουμε μπορούμε να χτίζουμε κάθε μέρα ένα νοσοκομείο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ελάτε, κύριε Γιαννούλη, ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Μία φράση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μία φράση, αλλά...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τότε, για να κρύψετε τα προβλήματα κάτω από το χαλί, μετατάξατε πενήντα χειριστές της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ» υψηλής ικανότητας, εμπειρίας και αξίας και τους «παρκάρατε» άνευ αντικειμένου στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ωραία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τους απολύσατε εσχάτως, διότι δεν είχαν αντικείμενο. Η αλήθεια είναι ότι οι περισσότεροι εργαζόταν σε ξένες χώρες, αραβικές, δεξιά και αριστερά. Τους απολύσατε πριν λίγο καιρό, τη στιγμή που -φαντάζομαι- είχατε στο μυαλό σας τη δυνατότητα ή την αναγκαιότητα να δημιουργηθεί αυτή η επιτροπή, αυτός ο φορέας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ωραία. Σας ευχαριστούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αυτοί οι πενήντα απολυμένοι χειριστές της «Ολυμπιακής» είναι η δεξαμενή, η οποία θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα που περιγράφετε.

Ευχαριστώ πολύ προς το παρόν, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, να τηρείται ο χρόνος.

Προχωρούμε στον κατάλογο των ομιλητών. Πρώτος ομιλητής είναι ο κ. Υψηλάντης από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως θα λάβει τον λόγο η κ. Χρηστίδου Ραλλία. Εννοείται ότι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ανά δύο Βουλευτές ομιλητές, μπορούν να παίρνουν τον λόγο.

Κύριε Υψηλάντη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να είναι βέβαιος ο κ. Γιαννούλης ότι η Νέα Δημοκρατία με σοβαρότητα αντιμετωπίζει τα προβλήματα του ελληνικού λαού και στην καθημερινότητά του, ακόμα και τα ζητήματα εκείνα που δεν τολμούσατε να αγγίξετε τόσα χρόνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν άκουσα τι είπατε ότι είπα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Να είστε, λέω, βέβαιος ότι η Νέα Δημοκρατία αντιμετωπίζει με σοβαρότητα τα προβλήματα του ελληνικού λαού στην καθημερινότητά του, αυτά που ούτε καν τα συλλαμβάνετε τόσα χρόνια. Αντιθέτως, αυτό που κάνατε και είναι γνωστό είναι ότι στοιβάζατε προβλήματα, δημιουργούσατε θέματα τότε στη συγκυβέρνησή σας με το ακροδεξιό ΑΝΕΛ.

Θα ήθελα, κατ' αρχάς, να ευχηθώ να μην υπάρξει ποτέ η ανάγκη να κληθεί η πολιτεία να εφαρμόσει το σκέλος του νομοσχεδίου που αφορά στη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, αλλά μετ' επιτάσεως να ασχολείται με το δεύτερο τμήμα αυτού του νομοσχεδίου σε σχέση με την ασφάλεια των μεταφορών.

Οφείλουμε, όμως, από την άλλη πλευρά να τονίσουμε ότι είναι υψίστης σημασίας η ευθύνη της πολιτείας να διαθέτει το κατάλληλο εκείνο νομικό και οργανωτικό πλαίσιο, που, ο μη γένοιτο, στις περιπτώσεις που επισυμβούν τέτοιου είδους ατυχήματα να υπάρχει η δυνατότητα μιας ουσιαστικής διερεύνησης των αιτιών από υπηρεσιακές τέτοιες δομές, που καλά οργανωμένες και στελεχωμένες θα μπορούν να εξάγουν ασφαλή συμπεράσματα και πορίσματα για τη διαλεύκανση των, αλλά και προς αποτροπή άλλων παρόμοιων στο μέλλον. Άρα και εδώ χρειαζόμαστε εξειδικευμένα στελέχη και όχι, άντε κάποια πρόσωπα, τα οποία δεν συνεχίζουν να συνεχίζουν, γιατί πρέπει να συνεχίζουν.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**)

Αυτή την ευθύνη, θα έλεγα, και την ευαισθησία έναντι των πολιτών, κύριε Υπουργέ, επιδεικνύετε με αυτό, καθώς και με άλλα νομοθετήματα που έχετε εισαγάγει αυτή την τετραετία, συμμετέχοντας ενεργά και πρωτότυπα στην εργώδη προσπάθεια της Νέας Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη να αλλάξει προς το καλύτερο και να εκσυγχρονίσει τη χώρα. Είναι ουσιαστικά και αυτό που εισπράττει και ο μέσος Έλληνας πολίτης στην καθημερινότητά του, που τη διακρίνει από το παρελθόν αυτό το οποίο προανέφερα, το θλιβερό παρελθόν της περιόδου ΣΥΡΙΖΑ και του ακροδεξιού ΑΝΕΛ.

Η σύσταση του συγκεκριμένου εθνικού οργανισμού ήταν αίτημα χρόνιο και επιτακτικό και η δημιουργία του αποτελεί μια απάντηση στην αδράνεια. Αποτελεί επιπρόσθετη συμμόρφωση της ελληνικής νομοθεσίας στην ευρωπαϊκή με τον κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Οκτωβρίου του '10, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην Πολιτική Αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 9456 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, καθώς και την πλήρη εναρμόνιση της νομοθεσίας μας με τις διατάξεις του πέμπτου κεφαλαίου της οδηγίας 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11^{ης} Μαΐου του '16 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Είναι κάτι που έρχεται να προστεθεί σε άλλες σημαντικές ενέργειες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως ο ν.4757/

2020, με τον οποίο συστάθηκε η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η λεγόμενη ΑΠΑ, ικανοποιώντας έτσι τη δέσμευση της χώρας μας για τον διαχωρισμό του ρυθμιστή της ΑΠΑ από τον πάροχο της αεροναυτιλίας, την ΥΠΑ. Με το ν.4974/2022 δε, καταργήθηκε η ΡΑΕΜ, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, μια ρυθμιστική αρχή που εδώ και πάρα πολλά χρόνια ουσιαστικά δεν λειτουργούσε. Οριοθετήθηκαν οι αρμοδιότητες του Υπουργείου και των περιφερειών και έχει γίνει πλήρης διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων μεταξύ ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ», απονέμοντας στον ΟΣΕ το έργο του διαχειριστή της υποδομής.

Το υπό ψήφιση νομοσχέδιο είναι η κορωνίδα αυτής της προσπάθειας με την ενοποίηση δύο επιτροπών διερεύνησης ατυχημάτων, αυτής των αεροπορικών με εκείνης των σιδηροδρομικών και τη σύσταση ενός νέου θεσμικού οργάνου διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και ασφάλειας των μεταφορών. Σκοπός μας είναι να λειτουργήσουν ενεργά αφήνοντας τις παθογένειες του παρελθόντος.

Με την ενοποίηση και ενεργοποίηση του νέου φορέα ενοποιούνται τα όργανα διοίκησης. Το νέο πενταμελές συμβούλιο θα αποτελείται από τρία μέλη, τον πρόεδρο και δύο μέλη αρμόδια για τα αεροπορικά, καθώς και από άλλα δύο μέλη, δηλαδή τον αντιπρόεδρο και ένα μέλος για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Μπαίνει έτσι ένα οριστικό τέλος στο σημερινό καθεστώς λειτουργίας δύο ξεχωριστών επιτροπών με συναφές αντικείμενο, γεγονός που ενόσχε τη γραφειοκρατία και ευνοούσε την καθυστέρηση στην εκτέλεση του έργου για τη διαφύλαξη της ασφάλειας των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών αυτοτελής μονάδα μελετών και διερευνήσεων, η οποία θα αποτελείται πλέον από τρία γραφεία, το γραφείο των αεροπορικών ατυχημάτων, των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και το γραφείο πρόληψης, ανάλυσης και στατιστικής, που θα στελεχωθούν από τους υπάρχοντες διερευνητές της ΕΔΑΑΠ. Η λειτουργία της μονάδας αυτής θα απολαμβάνει πλήρους ανεξαρτησίας. Μετατάσσονται διοικητικοί υπάλληλοι στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, προκειμένου να τους διαθέσει στον νέο φορέα σύμφωνα με τις ανάγκες. Παρέχεται, τέλος, η δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, προκειμένου να καλυφθεί η μεγάλη απουσία διερευνητών ιδίως στον τομέα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Η προσδοκία θετικής συμβολής του υπό σύσταση φορέα στην ασφάλεια συγκοινωνιών στη χώρα μας είναι μεγάλη, αφού εγγυάται την με τον καλύτερο τρόπο αποτελεσματικότερη τήρηση των ρυθμίσεων ασφαλείας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεδομένης της σημασίας του νομοσχεδίου τόσο για την ανθρώπινη ζωή, όσο και για θέματα που αφορούν την ανάπτυξη της χώρας μας, δηλώνω ότι υπερψηφίζω αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τώρα θα πάρει τον λόγο η κ. Χρηστίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ και θα ακολουθήσουν η κ. Πέρκα, ο κ. Δημοσχάκης και ο κ. Αυλωνίτης.

Κυρία Χρηστίδου, έχετε τον λόγο.

ΡΑΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το προς συζήτηση νομοσχέδιο αποτελεί απόπειρα συμμόρφωσης με το κοινοτικό πλαίσιο, αφ' ενός με την οδηγία 798/2016, και αφ' ετέρου με τον κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Και λέω απόπειρα συμμόρφωσης και όχι πραγματική συμμόρφωση με το ευρωπαϊκό πλαίσιο, διότι ακόμα και σε αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα της ασφάλειας των μεταφορών, δυστυχώς και σε αυτό το νομοσχέδιο αντί η Κυβέρνηση να φέρνει ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να ψηφιστούν από το σύνολο της Βουλής, επιλέγει κατά την πάγια ιδεολογία της να παρουσιάσει μια σειρά από άρθρα που εν τέλει εξυπηρετούν τον παραδοσιακό δεξιό συγκεντρωτισμό και την αδιαφάνεια στην άσκηση εξουσίας, τα βασικά δηλαδή χαρακτηριστικά της κυβερνητικής σας θητείας.

Ενώ το κοινοτικό πλαίσιο προβλέπει έναν Εθνικό Οργανισμό

Διερεύνησης των Ατυχημάτων ανεξάρτητο από την πολιτική εξουσία, ώστε να μην επιτρέπεται ο επηρεασμός ή η υποψία επηρεασμού του έργου του, ο οργανισμός που φέρνετε εσείς είναι στενά συνδεδεμένος διοικητικά και οικονομικά με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή ακριβώς το αντίθετο.

Μας είπατε σήμερα ότι είναι ανεξάρτητος οργανισμός, αφού το προσωπικό θα το επιλέγει η διοίκησή του. Μάλιστα. Το είπατε, όμως, αυτό αποσιωπώντας ότι η διοίκηση ορίζεται αποκλειστικά από τον Υπουργό.

Παρόμοια, επιπλέον, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10, κενές θέσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δύνανται να καλύπτονται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με μετάταξη και μεταφορά προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Αυτά τα ονομάζετε ανεξαρτησία του οργανισμού;

Σας επισημάναμε ότι υπάρχουν ασάφειες ως προς την αποζημίωση των διερευνητών, η οποία θα γίνεται από τα έσοδα του EUROCONTROL σύμφωνα με το άρθρο 12, μια πρόβλεψη που είναι επισφαλής, αφού τα έσοδα αυτά θα είναι ανεπαρκή στο μέλλον, όταν θα καλυφθούν οι κενές οργανικές θέσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.

Σας επισημάναμε τον κίνδυνο απαξίωσης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων με τις υποχρεωτικές μετατάξεις του ήδη υποστελεχωμένου προσωπικού που προβλέπεται στο άρθρο 10. Στην ουσία καταργείται η ανεξάρτητη λειτουργία της ΡΑΣ. Όμοια καταργείται και η ανεξάρτητη λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, αφού και για τις δύο αρχές ο Υπουργός θα αποφασίζει στο εξής για το προσωπικό τους, χωρίς καν τη γνώμη των διοικήσεων.

Επιπλέον, με τις ρυθμίσεις που φέρνετε η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεώνεται να ακολουθήσει οδηγίες - εντολές για την έκδοση αποφάσεων προς τους επιτηρούμενους από αυτή σιδηροδρομικούς φορείς. Το αποτέλεσμα, δηλαδή, είναι ότι μια τύποις ανεξάρτητη αρχή, η ΡΑΣ, θα εντέλλεται για τις ενέργειες από τις αποφάσεις ενός φορέα που από ποιον θα ελέγχεται; Από τον Υπουργό.

Το χειρότερο όλων, όμως, είναι ότι σας επισημάναμε ότι οι ρυθμίσεις για τον νέο οργανισμό είναι τόσο ασαφείς που τελικά θα δυσκολεύουν αντί να διευκολύνουν τη διερεύνηση των αιτιών ενός σοβαρού ατυχήματος και ειδικά ενός αεροπορικού ατυχήματος. Ποιος κάνει την προανακριτική διαδικασία στα αεροπορικά συμβάντα; Η παράγραφος 1 του άρθρου 21 ορίζει ότι η διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων θα γίνεται από τις κατά τόπους αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές αρχές. Μάλιστα. Δεν θα έπρεπε να αναφέρονται και οι κατά τόπους αρμόδιες αερολιμενικές αρχές; Ποια αρχή θα επιλαμβάνεται σε περίπτωση ατυχήματος στα περιφερειακά αεροδρόμια μέχρι να εμφανιστούν οι διερευνητές του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Ατυχημάτων από την Αθήνα; Ο ανακριτικός ρόλος παραμένει και στην Ελληνική Αστυνομία ή περνάει αποκλειστικά στον εξειδικευμένο ανακριτικό υπάλληλο; Δεν θα έπρεπε να περιγράφονται στον νόμο με λεπτομέρεια τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα αυτών των ανακριτικών υπαλλήλων; Η μη περιγραφή των προσόντων δεν είναι προφανές ότι εξυπηρετεί την αδιαφανή στελέχωση του οργανισμού;

Πολλά από αυτά τα προβλήματα θα εξομαλύνονταν αν διορθωνόταν το λάθος του ν.4757/2020, εάν εντάσσονταν οι αερολιμενικοί της ΥΠΑ στην ΑΠΑ, στα αεροδρόμια, όπως προέβλεπε ο προηγούμενος ν.4427/2016. Μια τέτοια ένταξη θα περιορίζε τις καθυστερήσεις στο προανακριτικό υλικό, δεν θα επέτρεπε απώλειες στο προανακριτικό υλικό, ενώ θα εξυπηρετούσε και την ουσιαστική παρακολούθηση της εφαρμογής των συστάσεων του οργανισμού προς όφελος της ασφάλειας των πολιτών και προς όφελος της ασφάλειας των εργαζομένων των αεροδρομίων.

Δυστυχώς, όμως, η Κυβέρνηση, παρά το χάος που έχει επέλθει από την κατάργηση των αεροπορικών αρχών στα κατά τόπους αεροδρόμια, αρνείται πεισματικά να προβεί σε ρυθμίσεις. Η κυβερνητική αυτή επιλογή προφανώς ήταν και είναι για να μην ασκειται κανένας απολύτως έλεγχος στους ιδιωτικούς φορείς λειτουργίας των αεροδρομίων. Το λέγαμε στη συζήτηση για τον ν.4757, το επανέλαβε ο εισηγητής μας στις επιτροπές και τι απά-

ντησε ο κύριος Υπουργός: «Μη λέτε τέτοια πράγματα, θα φοβηθούν οι τουρίστες». Αντί να κοιτάξουμε την ουσία του προβλήματος, δεχόμαστε επικοινωνιακές παραινήσεις.

Το εκπληκτικό είναι ότι αυτό ήταν το μόνο για το οποίο πήρε τον λόγο ο κύριος Υπουργός. Σε τέσσερις συνεδριάσεις στις επιτροπές τέθηκαν ζητήματα, ανεξαρτησία του οργανισμού, σχέσεις του οργανισμού με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, διατυπώθηκαν ερωτήματα για το πώς θα λειτουργήσουν οι υπηρεσίες στο πεδίο, αν συμβεί κάποιο ατύχημα, αφού κατά τη γνώμη μας υπάρχουν ασάφειες και κενό αρμοδιοτήτων. Το μόνο που μας είπε είναι ότι το νομοσχέδιο δεν θα κοστίζει τίποτε στον προϋπολογισμό και μας μάλωσε να μην τρομάξουμε τον τουρισμό και τους τουρίστες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΣΥΡΙΖΑ φυσικά και συμφωνεί ότι επιβάλλεται με βάση τις κοινωνικές οδηγίες και τους κανονισμούς να υπάρξει μια Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών και Αεροπορικών Ατυχημάτων. Ζητά, όμως, να συσταθεί ένας οργανισμός που να μπορεί ανεπηρέαστος να ερευνά αποτελεσματικά και ακριβοδίκαια τα σοβαρά δυστυχήματα. Ζητά να συσταθεί ένας ανεξάρτητος οργανισμός που θα είναι πραγματικά λειτουργικός και το νομοσχέδιο που έχετε φέρει σήμερα δεν διασφαλίζει ούτε το ένα ούτε το άλλο.

Μετά το σκάνδαλο των υποκλοπών που ενορχήστρωσε το Μέγαρο Μαξίμου και μάταια προσπαθείτε να το κουκουλώσετε, αντιλαμβάνεται όλη η Βουλή και ολόκληρη η κοινωνία πως ούτε για ανεξάρτητες αρχές και ανεξάρτητους οργανισμούς, ανατριχιάζετε. Φτάσατε στο σημείο σήμερα να μην επιτρέπετε στον πρόεδρο της ΑΔΑΕ να καταθέσει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, αποδεικνύοντας ότι έχετε αλλεργία στην αλήθεια. Το γεγονός ότι η ΑΔΑΕ επιλέγει να κάνει το καθήκον της όπως το Σύνταγμα ορίζει και όχι να γίνει συμμετοχος στα μικροκομματικά σχέδιά σας, σας θυμώνει και σας οδηγεί σε νομοσχέδια όπως το σημερινό.

Παρά, όμως, τη νεοφιλελεύθερη ρητορεία σας, παραμένετε η γνωστή δεξιά παράταξη, η συγκεντρωτική, αυταρχική, ρουσφετολογική, η άριστη στη διαφθορά, στη συγκάλυψη, στην ακρίβεια για τους πολλούς και στα υπερκέρδη για τους λίγους. Σας αναγνωρίζουν πια και εκείνοι που ξεγελάστηκαν στις προηγούμενες εκλογές και περιμένουν όλοι, μα όλοι και όλες την ώρα που θα ανοίξουν οι κάλπες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Η κ. Πέρκα έχει τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θέλω κατ' αρχάς να απαντήσω στον κύριο Υπουργό, γιατί είχε κάποιες αιτιάσεις για φωτογραφικές διατάξεις κ.λπ.. Η ιστορία είναι πολύ πρόσφατη, κύριε Υπουργέ μου και θυμίζω: Επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ είχε ξεκινήσει η διαδικασία επιλογής των θέσεων ευθύνης τόσο της ΥΠΑ όσο και της ΑΠΑ μέσα από μια επιτροπή εγνωσμένου κύρους όπου υπήρχαν δύο μέλη της ΕΑΣΑ, ο πρόεδρος του δικηγορικού συλλόγου και δύο μέλη που έχει ορίσει ο Υπουργός και έγινε και η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος τον Ιανουάριο του 2010 και για την ΥΠΑ και για την ΑΠΑ.

Κατά την πάγια τακτική της Κυβέρνησής σας, το «ράβε - ξήλωνε», αντί να προχωρήσετε τις διαδικασίες, σημειώσατε μια σοβαρή, σοβαρότατη καθυστέρηση για τις αεροπορικές μεταφορές. Ειδικά για την ΑΠΑ είχε ήδη ολοκληρωθεί το πόρισμα της επιτροπής και απέμεινε η συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Η νέα ηγεσία, λοιπόν, αντί να επισπεύσει τις σχετικές διαδικασίες, τις ακύρωσε και έκανε νέα πρόσκληση μόνο για την ΥΠΑ. Για την ΑΠΑ «σιγή ιχθύος».

Έξι μήνες μετά, λοιπόν, γίνεται νέα πρόσκληση, η οποία έχει έναν επιπλέον όρο μόνο, πενταετή εμπειρία αντιμετώπισης αεροπορικών κρίσεων για την ΥΠΑ μόνο. Αυτό τι έλεγε; Πολεμική Αεροπορία. Αυτό ήταν. Είχαμε κάνει τότε μια ένσταση στην επιτροπή και μάλιστα ήμουν εγώ και είχα πει ότι η ΥΠΑ είναι μια σύγχρονη υπηρεσία που θέλει καινοτομία, που θέλει μια άλλη θεώρηση, κοιτάει το μέλλον, συνδυάζεται με την πολιτική μεταφο-

ρών, με το μάντζιμεντ. Δεν θα ξαναστρατιωτικοποιήσουμε την Πολιτική Αεροπορία. Πάει αυτό. Ο δε διοικητής της ΑΠΑ ορίστηκε τον Ιούλιο του 2020, ο κ. Τσίτουρας, ο οποίος δεν διέθετε αναγνωρισμένο πτυχίο. Αυτά για την ιστορία.

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο. Δεν νομίζω ότι κάποιος στην Αίθουσα θα διαφωνούσε γενικά στη θέσπιση ενός πλαισίου για τη διερεύνηση των ατυχημάτων και την ασφάλεια στις αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό που μένει να δούμε αν το προτεινόμενο από την Κυβέρνηση πλαίσιο με τη σύσταση του οργανισμού διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών έχει τις προϋποθέσεις για να είναι λειτουργικό και πετυχημένο.

Ξεκινώ με τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, στο οποίο έχει πολύ μικρή αναφορά το νομοσχέδιο. Βλέπουμε ότι δεν προσαρμόζεται με την οδηγία, δεν τηρούνται δηλαδή βασικοί όροι που θέτει η κοινοτική νομοθεσία. Δεν προβλέπεται μονιμότητα του φορέα με τουλάχιστον ένα άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπεύθυνου διερεύνησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος. Τίθενται πολλά ζητήματα και αυτό είναι ίσως το πιο σοβαρό ανεξαρτησίας του οργανισμού.

Βλέπουμε τι γίνεται, πώς σέβεστε τους θεσμούς και τις αρχές, πόσω μάλλον όταν δεν θεσμοθετείται. Ο μη ανεξάρτητος αυτός οργανισμός θα δίνει εντολές σε μια ανεξάρτητη αρχή, όπως η ΡΑΣ, κάτι που επισημαίνουν σε επιστολή τους οι εργαζόμενοι της ΡΑΣ, οι οποίοι μάλιστα προβλέπουν και αντιδράσεις από τα κοινοτικά όργανα.

Τρίτον, ενώ ο οργανισμός με βάση τις κοινωνικές επιταγές θα πρέπει να έχει επαρκείς πόρους, δεν γίνεται καμμία αναφορά στο νομοσχέδιο για τις αποζημιώσεις των ερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Αυτά δημιουργούν έντονο προβληματισμό σε σχέση με τη λειτουργία του οργανισμού.

Βεβαίως έχουμε τα τελευταία χρόνια -ειδικότερα τα δύο τελευταία χρόνια- αρκετά ατυχήματα και συμβάντα τα οποία δεν προβλέπεται να μειωθούν σύντομα. Ξέρετε γιατί; Γιατί ακούμε συνεχώς εξαγγελίες για έργα. Τελικά καταλάβαμε ότι θα γίνουν κάποια έργα ΣΔΙΤ για τη συντήρηση του δικτύου και μέχρι τότε θα γίνεται μια πυροσβεστική συντήρηση, με πολύ περιορισμένους πόρους. Η προκήρυξη του πρώτου από αυτά τα τρία ΣΔΙΤ προγραμματίζεται το 2023 με στόχο ο ανάδοχος να αναλάβει το 2024. Επομένως, είμαστε ακόμα στην αναμονή να οργανωθεί αυτή η συντήρηση με τη συνεργασία ΟΣΕ και ΥΠΟΜΕΔΙ μέσω ενός διαγωνισμού. Προφανώς δεν κάνετε απευθείας ανάθεση, οπότε θα έχουμε και την καθυστέρηση.

Μεγάλες, όμως, είναι και οι ευθύνες της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κύριε Υπουργέ, με αυτό το πεπαλαιωμένο τροχαίο υλικό, το οποίο αποτελεί και αυτό πιθανή αιτία ατυχήματος. Αναφέρω χαρακτηριστικά την περιοχή μου, όπου ευτυχώς μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει μεν ατύχημα, αλλά οι καθυστερήσεις ακόμη και ακυρώσεις δρομολογίων λόγω βλάβης των συρμών στην γραμμή Φλώρινα - Θεσσαλονίκη είναι καθημερινό φαινόμενο.

Πάμε, όμως, λίγο στα αεροπορικά ατυχήματα. Έχουμε τους ίδιους προβληματισμούς σε ό,τι αφορά στις κοινωνικές επιταγές, εάν πληρούνται, με πρώτο την υπονόμευση της ανεξαρτησίας του οργανισμού, αφού όπως είπαμε δεν πρόκειται για μια ανεξάρτητη αρχή. Μάλιστα με εντολή του Υπουργού μπορεί να μετατάσσονται στον οργανισμό υπάλληλοι από την ΑΠΑ και τη ΡΑΣ χωρίς να απαιτείται η γνώμη των διοικήσεων, δηλαδή βάλλεται και η ανεξαρτησία αυτών των αρχών.

Επιπλέον σε σχέση με τις αμοιβές των διερευνητών από τα αδιάρθετα ποσά το EUROCONTROL δεν μας πείθουν τελικά ότι δεν υφίσταται οικονομική σχέση μεταξύ ελεγκτή και ελεγχόμενου. Πέρα από αυτό, τελικά, πώς γίνεται να μετέχει ο οργανισμός στα έσοδα του EUROCONTROL, αφού δεν είναι πάροχος αεροναυτιλίας;

Βεβαίως δε γίνεται να μη σχολιάσω μια βασική παράλειψη -εάν πρόκειται για παράλειψη-, ότι δεν προβλέπεται ποια είναι η αρχή που παρεμβαίνει άμεσα για τη διερεύνηση ενός ατυχήματος. Μέχρι την ψήφιση του ν.4757/2020 παρενέβαινε η κατά τόπους αρμόδια προανακριτική αρχή. Τα λέγαμε και σε αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, για μαρτυρικές καταθέσεις, διενέργεια αλκοτέστ, συντονισμό διάσωσης, επιζώντων κ.λπ.. Όλα αυτά,

όμως, πλέον μετά την ψήφιση αυτού του νόμου είναι αδύνατον να γίνουν, διότι δεν έχουμε τοπικά στους αερολιμένες τις αρχές και όλο το προανακριτικό έργο πραγματοποιεί η ΑΠΕ από την Αθήνα. Αναφέρθηκαν κι άλλοι συνάδελφοι για το ατύχημα στο Ηράκλειο. Εκεί η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων δεν πήγε ποτέ, ενώ η ΑΠΑ πήγε για προανάκριση έναν μήνα μετά το συμβάν.

Σπεύσατε, κύριε Υπουργέ, να πείτε ότι δεν πρέπει να κινδυνολογούμε κ.λπ.. Εγώ, όμως, επιμένω ότι θα υπάρχει αντικειμενική αδυναμία εποπτείας των σαράντα εποπτικών αερολιμένων των δεκάδων ελικοδρομιών και των υδατοδρομιών από την αθηνοκεντρική και εν πολλοίς ανύπαρκτη ΑΠΑ, η οποία δεν φτάνει για να πληρώσει το τεράστιο κενό ασφάλειας «Safety and Security» που έχει δημιουργηθεί στα ελληνικά αεροδρόμια.

Δημιουργήσατε μια μικρή, ασθενική και άνωθεν ελεγχόμενη ΑΠΑ που εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνο τα ιδιωτικά συμφέροντα που επιθυμούν αεροδρόμια ξέφραγα αμπέλια μέσω της ανέλεγκτης πλέον παραβίασης της αεροπορικής νομοθεσίας και που δρουν εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος και των δικαιωμάτων των επιβατών. Δεν θα επεκταθώ στην πανδημία και πώς -παγκόσμια πρωτοτυπία- χαρακτηρίστηκε το ελληνικό δημόσιο κ.λπ..

Θα επιμείνω στην περίπτωση των αεροδρομιών στη μεθόριο με την Τουρκία, αερολιμένες Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου, Κω κ.λπ.. Η ανυπαρξία δημόσιου ελέγχου διακυβεύει και την εθνική ασφάλεια, τη στιγμή μάλιστα που κάποια αεροδρόμια έχουν παραχωρηθεί στη «FRAPORT» και μαζί με αυτά ο έλεγχος, γιατί ο έλεγχος έχει τη μεγάλη σημασία, η οποία όχι μόνο διαχειρίζεται το δεύτερο μεγαλύτερο λιμένα της Τουρκίας στην Αττάλεια, αλλά εξυπηρετεί και απευθείας πτήσεις προς το παράνομο αεροδρόμιο «ERCAN» στην κατεχόμενη Κύπρο.

Αυτές, λοιπόν, είναι οι συνθήκες στις οποίες έρχεται να προστεθεί αυτός ο οργανισμός για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών και αεροπορικών ατυχημάτων, για τον οποίο φοβόμαστε ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις ορθής και αποτελεσματικής λειτουργίας. Γι' αυτούς τους λόγους θα το καταψηφίσουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει τις εκθέσεις της στις αιτήσεις της εισαγγελικής αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτών.

Επίσης, ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Κατρούγκαλος ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό για προσωπικούς λόγους. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Δημοσχάκης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου διευθετείται αποτελεσματικά ένα χρονίζον ζήτημα, αναβαθμίζοντας έναν εκ των πυλώνων της ασφάλειας των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας.

Επιδιώκεται η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των δύο υφιστάμενων επιτροπών, αφ' ενός της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και αφ' ετέρου της διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Προβλέπεται η κατάργηση των εν λόγω επιτροπών και η ενοποίηση αυτών, η σύσταση και η λειτουργία ενός ενιαίου και ανεξάρτητου φορέα με πολλαπλά ωφελήματα σε όλους τους χώρους, αλλά και σε όλες τις εκφάνσεις του, ο οποίος θα βρίσκεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ενός νέου ουσιαστικά Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

Η νέα εξορθολογισμένη αυτή οργανωτική δομή θα επιφέρει σημαντικά και πολλαπλά ωφελήματα όπως προείπα, καθώς αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα και να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα, αλλά και την αξιοπιστία των διαδικασιών διερεύνησης, μειώνοντας ταυτόχρονα τους σχετικούς απαιτούμενους χρόνους.

Επίσης, η ενοποίηση των δύο επιτροπών αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των δαπανών, αλλά και σε αποτελεσματικότερη χρήση των ανθρώπινων και υλικών πόρων, επιφέροντας αποτελέσματα που θα υπερκεράσουν σύντομα το κόστος του μεταβατικού σταδίου της ενοποίησης.

Παράλληλα, προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αυτοτελούς μονάδας μελετών και διερευνήσεων, η οποία θα αποτελείται πλέον από τρία γραφεία, το γραφείο αεροπορικών ατυχημάτων, το γραφείο σιδηροδρομικών ατυχημάτων και το γραφείο πρόληψης, ανάλυσης και στατιστικής, τα οποία θα στελεχωθούν από τους υπάρχοντες διερευνητές της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.

Επιπλέον, παρέχεται η δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, προκειμένου να καλυφθεί η μεγάλη απουσία διερευνητών, ιδίως στον τομέα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Κατ' αυτό τον τρόπο ενισχύεται το έργο των διερευνητών, παρέχοντας οικονομικά κίνητρα. Ορίζεται λεπτομερώς το πλαίσιο και η διαδικασία διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Ο συντονισμός δε των διερευνήσεων αποκτά αποδεικτικά στοιχεία. Ορίζεται, επίσης, η προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας και τα σχετικά με την έκδοση και την κοινοποίηση των πορισμάτων και αντιστοίχως επανακαθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων υπό την αρμοδιότητα εφ' εξής του νέου οργανισμού. Κατ' αυτό τον τρόπο δημιουργείται εκ νέου ένας φορέας σημαντικός ο οποίος είναι μεν μικρός σε μέγεθος, αλλά εξαιρετικά ευέλικτος, αποτελεσματικός και απαραίτητος, χωρίς, φυσικά, να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να μεταφέρω από το Βήμα της Βουλής την ικανοποίηση των Εβριτών και εν πολλοίς και τη χαρά για την προ ημερών έκδοση σχετικής απόφασης αναφορικά με την προκήρυξη της μελέτης για το φράγμα του Μικρού Δερείου του Δήμου Σουφλίου, το οποίο θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο φράγματος στη βόρεια Ελλάδα, εξασφαλίζοντας την αντιπλημμυρική θωράκιση του νομού και ιδιαίτερα του κεντρικού και βορείου Έβρου, καθώς και την άρδευση, ύδρευση και παραγωγή ενέργειας, αποτελώντας ταυτόχρονα και τουριστικό προσορισμό ως μία νέα λίμνη Πλαστήρα στη βόρεια Ελλάδα και ιδιαίτερα στον Νομό Έβρου.

Ταυτόχρονα, ο Έβρος μετεξελισσεται μεταξύ των άλλων σε κέντρο πέραν των ενεργειακών και μεταφορικών και αναπτυξιακών εξελίξεων. Προς αυτή την κατεύθυνση συμβάλλει το οραματικό έργο, η κάθετη σιδηροδρομική σύνδεση Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου, ενώνοντας τους δύο φάρους του νομού με ευθυγράμμιση, με ηλεκτροκίνηση και με αντιπλημμυρική θωράκιση όλης της πεδιάδας του Έβρου. Το έργο αυτό θα αλλάξει τη μοίρα των Εβριτών, γιατί όπως προείπαμε η Κυβέρνηση έχει επενδύσει σε αυτές τις πολιτικές οι οποίες είναι αποδοτικές και θα είναι για μας ένα σημαντικό πλεονέκτημα του μέλλοντος. Δεν πρόκειται απλώς για ένα έργο στα χαρτιά, αλλά για ένα έργο που έχει τεθεί ήδη σε τροχιά υλοποίησης, που ξεπερνά το κόστος του 1 δισεκατομμυρίου και πλέον ευρώ, καθώς βρίσκεται ήδη σε δημόσια διαβούλευση η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το εν λόγω έργο και εντός του τρέχοντος έτους αναμένεται η συμβασιοποίησή του.

Η ολοκλήρωση της υλοποίησής του αναμένεται να επιφέρει θετικό αντίκτυπο τόσο σε οικονομικό όσο σε κοινωνικό και εθνικό επίπεδο. Βέβαια, η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προμηνύει και ο σχεδιασμός αυτού μέσω του νόμου, αποτελεί για εμάς σημαντικό πλεονέκτημα, διότι εξασφαλίζει τις μεταφορές.

Κύριε Υπουργέ, με βραχίονα την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κάνατε σημαντικά βήματα αυτονομίας σε καύσιμα, σε ό,τι αφορά στον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης και όχι μόνο. Είναι σημαντικό να ολοκληρωθεί η σχεδιασθείσα αναβάθμιση και αποπεράτωση και του νέου πύργου ελέγχου του κρατικού αερολιμένα Αλεξανδρούπολης «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ», ο οποίος είναι απαραίτητος γιατί έτσι μπορούμε να εξασφαλίσουμε τις αερομεταφορές μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία δίνεται λύση σε ένα μείζον ζήτημα που επί μακρόν δεν είχε αντιμετωπιστεί από την πολιτεία. Σας το λέει ένας άνθρωπος ο οποίος είναι αυτόπτης μάρτυρας μεγάλων προβλημάτων και ατυχημάτων που συνέβησαν διαχρονικά στη χώρα, διότι όταν έχουμε ένα παρόμοιο πρόβλημα, όπως αντιλαμβάνεστε, όλοι οι θεσμοί και κυρίως προστασίας αυτής της χώρας έχουν ανάλογο βάρος να αντιμετωπίσουν.

Συνεπώς, η δημιουργία μιας ενιαίας ανεξάρτητης αρχής που θα λειτουργεί εύρυθμα είναι απαραίτητη και για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, καθώς και της ασφάλειας των μεταφορών και μάλιστα μέσα από μία διυπηρεσιακή διαδικασία η οποία είναι χρήσιμη και διακλαδική του ελληνικού κράτους, διότι η αιχμή του δόρατός του θα είναι αυτός ο οργανισμός ο οποίος είναι απαραίτητος σε ό,τι αφορά στη διερεύνηση μεγάλων ατυχημάτων τα οποία μπορούν να συμβούν. Και όταν κανείς προετοιμάζεται, παίρνει το πλεονέκτημα από την αρχή.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας και να είστε καλά! Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Αμέσως μετά είναι ο κ. Αυλωνίτης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα μία μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1^ο Δημοτικό Σχολείο Άργους.

Η Βουλή σας καλωσορίζει!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλύτερη χρονιά να έχουμε και κυρίως υγεία! Εύχομαι όλοι εμείς οι Βουλευτές να είμαστε πιο αληθινοί, να υπηρετούμε την πατρίδα με αφοσίωση γιατί ο λαός που μας έφερε σε αυτή θέση έχει μεγάλα προβλήματα. Η κοινωνία είναι γονατισμένη από την ακρίβεια. Η δημοκρατία μας δεν είναι δεδομένη.

Όλα όσα λέω είναι αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φαίνεται στους κοινωνικούς δείκτες και στους αριθμούς, φαίνεται κυρίως στα πρόσωπα και στα λόγια του λαού μας. Αν νομίζετε ότι οι άνθρωποι είναι αριθμοί και ποσοστά δημοσκοπήσεων, πλανάστε πλάνην οικτράν.

Η κοινωνία σιγοβράζει, το κλίμα που συναντάμε είναι τοξικό, η προεκλογική ατμόσφαιρα είναι γκαστρωμένη, όπως έλεγε ο Χαρίλαος Φλωράκης και εξηγούμαι: Η προεκλογική περίοδος που διανύουμε έχει πολλά στοιχεία από το άσχημο ιστορικό μας παρελθόν. Έχει τόσα αιχμηρά σημεία που θέτουν τη δημοκρατία μας σε έναν ασφυκτικό κλοιό. Βουλευτές από τη δεξιά πλευρά του Κοινοβουλίου εμπλέκονται σε σκάνδαλα διασπάθισης δημοσίου χρήματος. Ένα σύστημα παρακολούθησης της δημόσιας ζωής μας είναι εν ενεργεία, μια Κυβέρνηση που έχει αποτύχει σε κάθε κρίση που διαχειρίστηκε και ένας Πρωθυπουργός που περιμένει την εξάντληση της συνταγματικής θητείας για να κερδίσει το ακατόρθωτο και θα του κάνουν έτσι φωτοστέφανο στη Νέα Δημοκρατία.

Ο Πρωθυπουργός αυτός έχει αφήσει κοινωνικά συντρίμια, μεγαλύτερο δημοσιονομικό χρέος, ρεκόρ απευθείας αναθέσεων, πληγωμένη τη δικαιοσύνη και τους θεσμούς, λιγότερο κράτος στην υπηρεσία του πολίτη και μια φοβισμένη Ελλάδα από την απουσία στιβαρής εξωτερικής πολιτικής. Μόνο οι ξέρφρενοι ρυθμοί των εξοπλιστικών προγραμμάτων συμβολίζουν την εξωτερική πολιτική της Κυβέρνησης.

Σε ποια χώρα της Ευρώπης -αν έχουμε τον Θεό μας!- θεωρείται φυσιολογικό να παρακολουθούνται οι επικοινωνίες της φυσικής ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων; Εγώ λέω στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας να κοιτάζουν τον εαυτό τους στον καθρέ-

φτη και να αναρωτηθούν κάτι απλό: Η Κυβέρνηση δεν ισχυρίζεται ότι ρυπαρά δίκτυα βρωμίζουν με πληροφορίες τον τόπο, την κοινωνία, ότι παρακολουθούνται διάφοροι; Ρυπαρά δίκτυα δεν βρωμίζουν, διαχέοντας ονόματα, όπως τον Αρχηγό των Ενόπλων Δυνάμεων; Εγώ σας πιστεύω ότι είναι ρυπαρά αυτά τα δίκτυα, πραγματικά ρυπαρά δίκτυα δίνουν τις πληροφορίες αυτές και δημιουργούν τέτοια προβλήματα στην κοινωνία, ρυπαρά δίκτυα ενημέρωσαν και τον κ. Τσίπρα. Πάει τελείωσε, ας το δεχτούμε! Γιατί, όμως, ο Πρωθυπουργός που είναι επικεφαλής της ΕΥΠ δεν βγάζει μία απλή ανακοίνωση -του ζητάω μία απλή ανακοίνωση ως νομικός- να πει τη φράση «Ελληνίδες, Έλληνες, κανείς από όλους αυτούς που τα ρυπαρά δίκτυα λένε ότι τους παρακολουθούσε η ΕΥΠ δεν παρακολουθείται». Γιατί δεν το λέει αυτό; Από πού κι ως πού προκύπτει ότι θα προσβάλλει το απόρρητο που επικαλείται το κόμμα σας και ο ίδιος προσωπικά, αν πει αυτό το πράγμα ότι κανένας δεν παρακολουθείται, αλλά το αναγάγει στα ρυπαρά δίκτυα; Να πει μια λέξη, «ποτέ δεν παρακολουθήθηκαν πολιτικοί στην Ελλάδα από την ΕΥΠ!». Ποτέ! Δεν θέλει να το πει στα ελληνικά; Ας το πει στα γαλλικά, «jamais!». Γιατί δεν το λέει;

Γιατί δεν το λέει; Οι νομικοί της Νέας Δημοκρατίας τι λένε, κύριε συνάδελφε; Τι σας λένε; Γιατί δεν το λέει; Γιατί δεν κάνετε και μια μήνυση, βρε αδερφέ; Σήμερα, χθες και προχθές κατηγορείτε τον Νίκο Παππά. Ο Νίκος Παππάς πήγε και κατέθεσε μήνυση, εξώδικα και αγωγές. Εσείς γιατί; Πείτε ένα γιατί σε εμάς που ξέρουμε. Σ' εμάς τους Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου. Εμείς που είμαστε νομικοί. Χρησιμοποιώ την ιδιότητά μου αυτή. Είσατε τόσο μεγαλόψυχοι; Ειλικρινά σας θαυμάζω.

Συζητάμε σήμερα ένα σοβαρό θέμα. Σας είπα προηγουμένως να κάνετε μηνύσεις. Κι εγώ προχθές έκανα μήνυση. Μιας και μιλάμε για αυτό το νομοσχέδιο που έχει να κάνει με τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών. Έκανα μήνυση, για να δείτε το επιτελικό σας κράτος, στην Κέρκυρα μέσα σε σαράντα πέντε μέρες. Θάνατος μιας ασθενούς που δεν μεταφέρθηκε από τους Παξούς από κανένα μέσο διασωστικό ούτε από τη θάλασσα, ούτε από τον αέρα. Χάθηκε εξήντα χρόνων γυναίκα. Τη μετέφερε ένα μικρό πλοιάριο πέντε μέτρων σε συνθήκες θαλασσοταραχής. Δύο παιδιά αυτές τις μέρες που έπρεπε να διακομιστούν στην Αθήνα έκαναν οκτώ ώρες με αεροπλάνο, με πλοία κ.τ.λ.. Οκτώ ώρες το καθένα για να έρθει στο Νοσοκομείο Παίδων. Έναν ποδοσφαιριστή που τραυματίστηκε σε έναν ποδοσφαιρικό αγώνα με κίνδυνο να χάσει τη ζωή του τον διέσωσε ένας διασώστης -να είναι καλά- και τον μετέφεραν στην καρότσα ενός αγροτικού. Για ποιο κράτος μιλάτε; Για ποιο επιτελικό κράτος; Επιτελικό κράτος όχι για τον κόσμο αλλά για το στενότερο πρωθυπουργικό περιβάλλον.

Ας πω και μερικά πράγματα για το νομοσχέδιο. Δεν θα αναλύσω ιδιαίτερα τις θέσεις μας. Το έκαναν καλά ο εισηγητής, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και οι συνάδελφοι του. Η σύσταση εθνικού οργανισμού για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών και αεροπορικών ατυχημάτων είναι σαφώς κοινή οδός. Ωστόσο ο προβλεπόμενος εθνικός οργανισμός ουσιαστικά στερείται οικονομικής και διοικητικής ανεξαρτησίας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως θα έπρεπε σύμφωνα με το Κοινοτικό Δίκαιο. Δεν απαντήσατε με σαφήνεια στο σοβαρό ενδεχόμενο υποβάθμισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπό το καθεστώς των υποχρεωτικών μετατάξεων του ήδη αποδυναμωμένου προσωπικού του.

Ως προς την αεροναυτιλία δεν δώσετε καμμία προσοχή σε όσα τεκμηριωμένα υποστηρίζουν οι αερολιμενικοί πως ο οργανισμός δεν θα μπορεί να διερευνά έγκαιρα και αποτελεσματικά τα ατυχήματα που συμβαίνουν στα περιφερειακά κυρίως αεροδρόμια, όπως της Κέρκυρας, ιδίως μετά και την άσχημη κατάσταση που έχει προκληθεί από την κατάργηση των αεροπορικών αρχών και την αντικατάστασή τους από την αθηνοκεντρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Σε αντίστοιχο νομοσχέδιο είχα τοποθετηθεί μεταφέροντας τις απόψεις των εργαζομένων στην πολιτική αεροπορία. Φυσικά ακολουθείτε πάντα τον μπούσουλα «φτιάχνουμε οργανισμούς και βλέπουμε τι κάνουν» χωρίς να νοιάζεστε για τη βιωσιμότητα τους και την ομαλή λειτουργία τους. Το ίδιο κάνετε και εδώ. Είναι ανάγκη να υπάρξει μια ανεξάρτητη αρχή διερεύνησης των ατυχημάτων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και

της αεροναυτιλίας με όλη τη σημασία των λέξεων. Ανεξάρτητος χαρακτήρας, σταθερή χρηματοδότηση και εγγυήσεις γύρω από τους πόρους και το απαιτούμενο προσωπικό για να είναι λειτουργική.

Στο σχέδιο νόμου που προτείνετε κάτι τέτοιο δεν διαπιστώνεται. Γι' αυτό και καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και σας ευχαριστώ ιδιαίτερα που με ακούσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Έχει ζητήσει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, κ. Χήτας. Αμέσως μετά τον λόγο θα πάρει τον λόγο ο κ. Κελέτσος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καραμανλή, καλή χρονιά.

Να σας ρωτήσω κάτι; Συμφωνείτε εσείς ή διαφωνείτε; Σκέπτομαι: «μεταξύ Δεξιάς και κέντρου επιλέγουμε το κέντρο». Συμφωνείτε ή διαφωνείτε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα κάνουμε διάλογο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Αν θέλετε. Ή απαντήστε μετά. Εγώ θέτω ερωτήματα και θα απαντήσετε μετά.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Και τα δυο θέλουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Με μεγάλο ενδιαφέρον, λοιπόν, είδαμε το πρωτοσέλιδο εφημερίδας σήμερα όπου φιλοξενούνται οι δηλώσεις του κ. Σκέρτσου. Μαθαίνω ότι έχει αναλάβει και υπεύθυνος της προεκλογικής καμπάνιας. Με τον κ. Σκέρτσο θα πάτε. Ο άνθρωπος ξεκαθαρίζει ότι «μεταξύ Δεξιάς και κέντρου επιλέγουμε το κέντρο». Αυτό λέγεται πρόβλημα ταυτότητας, δεν ξέρω ποιος είμαι, vertigo. Δεν ξέρω τι να πρωτοπώ. Τι προσπαθείτε ακριβώς να πετύχετε; Δεν μπορώ να καταλάβω. Βέβαια δείξατε ότι σας ενδιαφέρει το κέντρο και όχι η Δεξιά. Δεν μιλάω προσωπικά για σας. Φέρετε ένα βαρύ όνομα. Αλλά νομίζω ότι κάπου έχετε χάσει τα πατήματα σας. Δεν ξέρω που βρίσκεται ακριβώς η Νέα Δημοκρατία. Κάποια στιγμή, όταν ξαναμιλήσετε - επειδή για μας είναι πολύ σημαντικό πολιτικό θέμα αυτό και επειδή στα σαράντα, πενήντα, εξήντα, εβδομήντα μέρες θα έχουμε εκλογές- καλό είναι να ξέρουν οι Ελληνίδες και οι Έλληνες, οι ψηφοφόροι της Δεξιάς, της πατριωτικής Δεξιάς, ποιο είναι το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας, τι αντιπροσωπεύει, από πού προσπαθεί να αλιεύσει ψήφους. Να ξέρουν οι άνθρωποι, να έχουν ένα εγχειρίδιο, δηλαδή, οι Έλληνες στα χέρια τους πριν πάνε στην κάλπη, δηλαδή, να ξέρουν τι να ψηφίσουν. Δηλαδή, να έχω ένα εγχειρίδιο μπροστά μου που να λέει: Νέα Δημοκρατία, το κόμμα του κέντρου. Να ξέρει ο πασόκος τι κόμμα να ψηφίσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Θα του το πω εγώ. Εγώ για το ΠΑΣΟΚ. Για τους υπόλοιπους...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Το ΠΑΣΟΚ είναι εκεί. Αλλά εδώ βλέπω μπάσιμο. Μπάσιμο στο κέντρο. Κάτι γίνεται, κύριε Πρόεδρε. Για φυλάξτε τα νύχτα σας στο ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Όλοι θέλουν να κυβερνήσουν με το ΠΑΣΟΚ. Θα το δούμε αυτό το θέμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Βλέπουμε επιχείρηση λεηλασίας του κέντρου. Τι γίνεται; Κάτι γίνεται. Θα έχει ενδιαφέρον. Έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

Αλλά πάμε στα εξίσου σοβαρά που είναι η οικονομία, κύριε Υπουργέ. Αυτή η οικονομία, ξέρετε, η «βζιων» ανάπτυξη της Νέας Δημοκρατίας που πάει σφαίρα. Αφού πάει τόσο καλά η οικονομία, «βζιων» όπως λέτε εσείς, γιατί δανειζόμαστε ξανά; Γιατί δανειζόμαστε ξανά και ξανά και ξανά και χρεώνουμε και καταδικάζουμε το μέλλον των παιδιών μας; Δεν καταλαβαίνω. Αυτή η χώρα δεν μπορεί να παράξει τίποτα. Ούτε βίδα δεν παράγει. Μόνο χρέη και δάνεια. Τίποτα άλλο. Πάλι δανειζόμαστε. Δείτε τώρα. Η «βζιων» οικονομία δανειζεται πάλι. Πώς γίνεται αυτό; Με επιτόκιο ευκαιρία μάλιστα: 4,28%. «Ε, να μην πάρουμε 3-4 δισεκατομμύρια να έχουμε;». Σιγά. «Λες κι εμείς θα τα πληρώσουμε;», λέτε εσείς. «Λες κι εγώ θα είμαι στο Υπουργείο μετά από πέντε ή δέκα χρόνια;». Θα τα πληρώνουν οι φουκαράδες οι Έλληνες, θα τα πληρώνουν τα παιδιά μας και τα παιδιά των παιδιών μας.

Εάν ήσασταν το οικονομικό επιτελείο, οι Υπουργοί, τα σαΐνια που είστε εκεί μαζεμένοι και παίρνετε τέτοιες αποφάσεις και χρεώνετε τη χώρα με τόσα δισεκατομμύρια και με επιτόκιο 4,28%,

στελέχη ή διευθύνοντες σύμβουλοι σε καμμία εταιρεία σοβαρή, θα ήσασταν άνεργοι. Καμμία σοβαρή εταιρεία ή επιχείρηση αν είχε τέτοια στελέχη δεν θα τα κρατούσε στο δυναμικό της. Λέγατε «2-3 δισεκατομμύρια θα δανειστούμε» και πήραμε 3,5 δισεκατομμύρια με επιτόκιο 4,28%. Ξαναλέω. Τέτοιου είδους στελέχη, σε σοβαρές εταιρείες, θα ήταν στην ανεργία. Δεν υπάρχει περίπτωση. Φοβερή ευκαιρία. Με 4,28% επιτόκιο; Κοψοχρονιά. Τους κοροϊδέσαμε. Κότσο του πιάσαμε.

Δυστυχώς η αλήθεια είναι άλλη. Ότι μιλάμε για μια πολύ δυσμενή οικονομική κατάσταση με δίδυμα ελλείμματα και χρέη. Και αυτή είναι η αλήθεια. Κι ας ανέβει όποιος θέλει από τη Νέα Δημοκρατία μετά εδώ και να αρχίσει να λέει για την ανάπτυξη, για την αύξηση του κατώτατου μισθού, για την αύξηση στις αποταμιεύσεις των Ελλήνων, για τη μείωση της ανεργίας, για τη μείωση των φόρων κι όλα αυτά τα «βζιων» που λέτε εσείς. Γιατί εδώ άλλα λέει η πραγματικότητα. Δανειστήκαμε και πάλι 3,5 δισεκατομμύρια με ένα πολύ υψηλό επιτόκιο. Χρήματα τα οποία θα πληρώσουν οι Ελληνίδες και οι Έλληνες. Και λέτε επειδή είναι προεκλογική περίοδος ότι υπάρχει δημοσιονομικός χώρος 1 δισεκατομμύριο. Υπάρχει δημοσιονομικός χώρος 1 δισεκατομμυρίου για παροχές ως τις εκλογές.

Κοιτάξτε, είναι τουλάχιστον προκλητικό -τουλάχιστον προκλητικό- να λέμε ότι υπάρχει δημοσιονομικός χώρος ενός δισεκατομμυρίου πριν τις εκλογές για μία χώρα -που μιλάμε τώρα για την Ελλάδα- που έχει 394 δισεκατομμύρια δημόσιο χρέος, 560 δισεκατομμύρια εξωτερικό χρέος και ο ιδιωτικός τομέας χρωστάει 410 δισεκατομμύρια. Θεέ μου, ζαλίζομαι από τα νούμερα! Και υπάρχει -λέτε- δημοσιονομικός χώρος ενός δισεκατομμυρίου, προεκλογικά!

Πραγματικά, έτσι θα πάτε σε εκλογές; Κατ' αρχάς βρείτε ταυτότητα. Αποφασίστε αν είστε κεντρώοι ή αν είστε δεξιοί. Και δεύτερον, συνεχίστε αυτό που κάνετε με τον ΣΥΡΙΖΑ και στη Βουλή και στα τηλεοπτικά κανάλια όπου σας καλούν -γιατί εμάς δεν μας καλούν, δυστυχώς- συνεχίστε να το κάνετε, γιατί είναι πολύ καλό να βλέπει ο Έλληνας ψηφοφόρος και οι Έλληνες πολίτες μία προεκλογική περίοδο βουτηγμένη μέσα στον πολιτικό βούρκο.

Αντί να ακούμε προτάσεις, πρόγραμμα, σχέδια, για την επόμενη μέρα, ένθεν κακείθεν, εσείς έχετε μπει σε μια πολιτική λαοπομαχία και ανταλλάσσετε βέλη του τύπου «σκάνδαλα» -από τη Σκύλλα στη Χάρυβδη- τηλεοπτικές άδειες, υποκλοπές, SMS, αποκαλύψεις, ειδικά δικαστήρια, φάκελοι και σακούλες με χρήματα, καταγγελίες, απευθείας αναθέσεις, Πάτσηδες, εισπρακτικές, «εσείς που έτσι, εμείς που αλλιώς» και έχετε μπει σε έναν άτυπο διαγωνισμό σκανδάλων. Λέει ο ένας στη Νέα Δημοκρατία «εσείς, που με τις σακούλες και τον Καλογρίτσα...» λένε αυτοί «εσείς με τον Πάτση κ.λπ...» λένε οι άλλοι «εσείς με τις υποκλοπές» λένε, λένε... Έτσι θα πείσετε τον κόσμο να σας ψηφίσει;

Συνελληνίδες και συνέλληνες, δείτε τι έχετε μπροστά σας. Το δίλημμα των εκλογών δεν είναι Μητσοτάκης ή Τσίπρας. Το δίλημμα των εκλογών είναι Σκύλλα ή Χάρυβδη. Αυτά είναι τα κόμματα που σε φτωχοποίησαν, αυτά είναι τα κόμματα που κατέστρεψαν την Ελλάδα, την έριξαν στα βράχια και δεν έχουν καμμία διαφορά: Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ. Γιατί εμείς αυτά ακούμε. Εκεί περιστρέφεται ο πολιτικός λόγος όλος και η πολιτική συζήτηση. Τα επιχειρήματα πλέον είναι αυτά: Οι υποκλοπές, τα SMS, οι βαλίτσες, τα ειδικά δικαστήρια, οι Πάτσηδες, οι απευθείας αναθέσεις, η σκανδαλολογία γενικώς. Μάλιστα. Ας πορευθούμε, λοιπόν, με αυτά.

Εμείς απέχουμε. Εμείς θα μιλάμε για το πρόγραμμά μας, θα μιλάμε για τις προτάσεις μας, θα μιλάμε για την παραγωγή πλούτου, θα μιλάμε για το πρόγραμμα που έχουμε, που θα καταστήσει την Ελλάδα μια χώρα αυτοδύναμη και μία χώρα αυτεξούσια. Αυτό πρέπει να είναι η Ελλάδα μας.

Και πού αλλού περιστρέφεται η συζήτηση, κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή; Γιατί, ξέρετε, όσο πλησιάζουμε στις εκλογές, σας αντιμετωπίζουμε ως στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας, όχι μόνο ως Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών. Πού αλλού, λοιπόν, τα κόμματα -αυτά τα τρία- που συμφωνούν σχεδόν σε όλα όπως σας περιγράψαμε πριν από λίγο, διαφωνούν; Συμφωνούν στα μείζονα και τα σημαντικά, γιατί οι πολιτικές τους ουσιαστικά είναι ίδιες -Χάγη, εξωτερική πολιτική, τα πάντα όλα, Πρέσπες-

αλλά διαφωνούν πού; Στα πανεπιστήμια. Βρήκαμε τώρα να μαλώνουμε για τα πανεπιστήμια πάλι. Από τη μία ο ΣΥΡΙΖΑ, από την άλλη η Νέα Δημοκρατία που θέλει να επιβάλλει τον νόμο και την τάξη. Και φυσικά η όποια πανεπιστημιακή αστυνομία τώρα δεν πρόκειται ποτέ να πατήσει στα πανεπιστήμια. Πάλι φούμαρα, πάλι φύκια για μεταξωτές κορδέλες, πάλι τα ίδια και πάλι τα ίδια. Συμφωνείτε, λοιπόν.

Πάμε τώρα στις ιδεολογικές κόντρες για να ξύσουμε λίγο το υποσυνείδητο του στενού πολιτικού μας ακροατηρίου, το κομματικό μας ακροατήριο. Δηλαδή τι; Από τη μία οι ιδεολόγοι του ΣΥΡΙΖΑ, από την άλλη η κακή Νέα Δημοκρατία που κυνηγάει τα παιδιά μας και βρήκαμε τώρα να μαλώνουμε γι' αυτό και χάνουμε την ουσία. Και η ουσία ποια είναι; Ότι, δυστυχώς, έχετε -όλα αυτά τα χρόνια που διακυβερνήσατε- μετατρέψει τα πανεπιστήμιά μας σε άσυλα ανομίας για να εξυπηρετήσετε την κομματική σας πελατεία. Μόνο αυτό σας νοιάζει! Να εξυπηρετήσετε την κομματική σας πελατεία. Τίποτε παραπάνω! Κι έχετε αφήσει τα πανεπιστήμια σε αυτήν την κατάσταση.

Εμείς είμαστε ξεκάθαροι και το έχουμε πει από την πρώτη μέρα: Έξω τα κόμματα από τα πανεπιστήμια. Δεν έχουν καμμία δουλειά. Δηλητηριάζουν τα παιδιά μας. Έξω οι κουκούλες από τα πανεπιστήμια. Έξω οι παρακρατικοί από τα πανεπιστήμια. Έξω τα κόμματα από τα πανεπιστήμια και τα σχολεία μας. Είμαστε ξεκάθαροι. Τελεία και παύλα.

Θα ήθελα να θυμίσω, για άλλη μια φορά, για να μας ακούσουν όσοι μας ακούν και να το αναπαράγουμε κι εμείς από τα social media γιατί δεν ακούστηκε πουθενά: Έχει καταθέσει εδώ και μία εβδομάδα ένα κόμμα του ελληνικού Κοινοβουλίου μία πρόταση νόμου και δεν το έχει πει κανείς! Το ξαναλέω: Πρόταση νόμου την οποία κατέθεσε η Ελληνική Λύση για την αποτροπή της τουρκικής επιθετικότητας. Μεταξύ άλλων, λέμε ότι: Από την έναρξη ισχύος της συγκεκριμένης πρότασης νόμου, η οποία είχε κατατεθεί στη Βουλή και μπορείτε να μπειτε στο site της Βουλής για να το δείτε -και ελπίζουμε να έρθει κάποια στιγμή εδώ και να συζητηθεί- κάθε παραβίαση, από την πλευρά του τουρκικού κράτους, της ελληνικής εθνικής κυριαρχίας σε στεριά, θάλασσα και αέρα, καθώς και των νόμιμων ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων, όπως ορίζονται στο Διεθνές Δίκαιο ή έχουν νομοθετηθεί, θα αποτελεί αιτία πολέμου. Casus belli. Και για κάθε παρόμοια ενέργεια της Τουρκίας υποχρεούται, κυρίες και κύριοι -αυτή είναι η πρόταση νόμου της Ελληνικής Λύσης η οποία καλούμε να γίνει δεκτή- η ελληνική Κυβέρνηση να ζητήσει επιβολή βαρύτατων κυρώσεων κατά της Τουρκίας, αποπομπή της Τουρκίας από όλους τους διεθνείς οργανισμούς που συμμετέχει και να προβεί στην αποτροπή των τουρκικών παραβιάσεων διά των όπλων. Αυτή είναι η πρόταση νόμου για casus belli της Ελληνικής Λύσης.

Και κλείνω με μια τροπολογία που θέλουμε να σχολιάσουμε. Ίσως πάω το λόγο και όταν έρθει ο αρμόδιος Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ για να την αναλύσει.

Κύριε Καραμανλή, γνωρίζετε την τροπολογία 1554 που κάνατε αποδεκτή, την τροπολογία του Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ; Τη γνωρίζετε; Συμφωνείτε με αυτή; Βέβαια, για να την κάνατε αποδεκτή, συμφωνείτε μάλλον...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να ακούσουμε τον Υπουργό όταν έρθει να την υποστηρίξει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Τι να ακούσουμε; Διαβάσαμε. Πέντε άρθρα είναι. Εδώ είναι πολιτικό το θέμα, δεν είναι ακριβώς θέμα του Υπουργείου του συγκεκριμένου. Πάλι πολιτικό θέμα. Τι λέει, λοιπόν, αυτή η τροπολογία;

Βασικά, να πω ότι είκοσι εννέα κατασκευαστές πλυντηρίων συνιστούν εσάς. Δεν υπάρχει καλύτερο πολιτικό πλυντήριο από τη Νέα Δημοκρατία. Εσάς συνιστούν. Οι σχέσεις με τους ολιγάρχες, θα κάνουμε το χατίρι να ξεπλυθούμε κι από εκεί και πάμε μια χαρά. Είκοσι εννέα κατασκευαστές πλυντηρίων συνιστούν εσάς. Τι κάναμε εδώ; Όσα κανάλια δεν είναι τα συμβατικά που λέμε, τα γνωστά που ξέρει ο κόσμος, «ANT1», «MEGA», «ΣΚΑΪ», «ALPHA» όλα αυτά που μας καλούν κάθε μέρα και τους ευχαριστούμε, αλλά είναι συνδρομητικά, θα μπορούν τα κανάλια αυτά να εκπέμπουν κανονικά χωρίς να έχουν άδεια. Γιατί το κάνετε αυτό; Εδώ υπάρχει το «φωτογράφε, τράβα μια φωτογραφία». Τέτοια φωτογραφική

διάταξη δεν έχουμε ξαναδεί! Μιλάμε για τη φωτογραφία! Κλακ! Φωτογραφία!

Γιατί δεν λέτε στον κόσμο κατευθείαν: «Παιδιά, εμείς φέρνουμε μια τροπολογία επειδή η «NOVA» εξαγοράζει τον «ALPHA» και θέλουμε τους ανθρώπους να τους εξυπηρετήσουμε». Πείτε το καθαρά! Τι είναι αυτά που φέρνετε εδώ τώρα;

Χριστέ μου τι μας περιμένει μέχρι τις εκλογές! Τι θα περάσει! Τι έχετε να φέρετε εδώ! Τρομάζουμε στην ιδέα, πραγματικά.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ωραία.

Ακούστε τώρα. Πρώτα απ' όλα, κύριε Χήτα, να σας δώσω το βιβλίο μου γιατί είχατε κάποιες απορίες. Έχω πει να σας φέρουν το βιβλίο που έχω γράψει, έτσι για να μαθαίνετε για το ΠΑΣΟΚ.

Λοιπόν, τώρα θα δίνω τον λόγο σε έναν Βουλευτή και μετά σε έναν Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για να μην έχουμε προβλήματα.

Δηλαδή, τώρα έχει τον λόγο ο κ. Κελέτης και αμέσως μετά ο κ. Μαμουλάκης. Ύστερα ο κ. Στυλιανίδης και αμέσως μετά ο κ. Μπουκώρος. Δικαιούσνη.

Ορίστε, κύριε Κελέτη, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΕΛΕΤΣΗΣ: Σχετικά με την ταυτότητα την πολιτική και την ιδεολογική της Νέας Δημοκρατίας, κύριε Χήτα, οφείλω μια απάντηση.

Η Νέα Δημοκρατία δεν ψάχνει την ταυτότητά της σήμερα. Η Νέα Δημοκρατία είναι ένα κόμμα, το οποίο έχει μία ιστορία. Είναι το κόμμα που ίδρυσε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής το 1974. Είναι η μεγάλη εθνική παράταξη, που κατά δήλωση του ίδιου του Κωνσταντίνου Καραμανλή, είναι ένα κόμμα που υπερβαίνει τους παραδοσιακούς διαχωρισμούς σε Αριστερά και Δεξιά. Είναι η μεγάλη, λοιπόν, κεντροδεξιά παράταξη του τόπου. Εκτός όμως από τις ιδεολογικές μας διακηρύξεις έχουμε και ιστορία. Είμαστε το κόμμα που ψήφισε το πιο φιλελεύθερο Σύνταγμα που υπάρχει σήμερα στην Ευρώπη και στον κόσμο. Είμαστε το κόμμα που ενέταξε τη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και είμαστε το κόμμα που σήμερα ανόρθωσε την Ελλάδα, την έβαλε και πάλι σε τροχιά ανάπτυξης και αποκατέστησε το κύρος της χώρας στο εξωτερικό που τόσο είχε τρωθεί τα τελευταία χρόνια. Αυτή είναι η Νέα Δημοκρατία και δεν ψαχνόμαστε καθόλου.

Εσείς είστε ένα καινούργιο κόμμα. Είστε ένα νέο κόμμα. Είστε ένα κόμμα που εκφράζετε τη συγκυρία κατά την άποψή μου. Δεν έχετε και πολύ χρόνο ζωής, οπότε κατά την άποψή μου καλά κάνετε και αναζητείτε την ταυτότητά σας.

Τώρα, λοιπόν, θα αναφερθώ στο νομοσχέδιο. Είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο, διότι δημιουργείται για πρώτη φορά ένα ενιαίο και οργανωμένο, συστηματικό θεσμικό πλαίσιο, που αφορά την διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών.

Υπήρχε νομικό πλαίσιο, αλλά υπήρχαν και πολλά κενά και σε πολλές περιπτώσεις ήταν και ξεπερασμένο. Με το νέο, λοιπόν, αυτό νόμο συστήνεται ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και προβλέπεται λεπτομερώς ο τρόπος της συγκρότησης του οργανισμού, τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα των μελών του και οι αρμοδιότητες των οργάνων του. Περιγράφεται λεπτομερώς η διαδικασία της διερεύνησης των ατυχημάτων τόσο των αεροπορικών όσο και των σιδηροδρομικών. Συστηματοποιείται και εκσυγχρονίζεται το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τα αεροπορικά και σιδηροδρομικά ατυχήματα. Προσαρμόζεται -και αυτό είναι πολύ σημαντικό- το δίκαιο μας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού, του Κοινοτικού Δικαίου και υιοθετούνται ακριβώς οι κανονισμοί και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο εκσυγχρονιστικό, το οποίο -επαναλαμβάνω- προσαρμόζει την ελληνική νομοθεσία με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Θα ήθελα να αναφερθώ στο δεύτερο μέρος της ομιλίας μου και στο θέμα της τροπολογίας, στην οποία αναφέρθηκε ο κ. Χήτας, η οποία κατατέθηκε από τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ, τον κ. Οικονόμου και αφορά τα μέσα ενημέρωσης. Επειδή δεν θα έχω χρόνο μετά την ανάπτυξη της από τον Υφυπουργό, θα ήθελα να πω δυο λόγια γι' αυτή.

Πρώτα από όλα τι κάνει αυτή η τροπολογία; Η τροπολογία

αυτή αίρει την απόλυτη απαγόρευση, που υπήρχε με τον νόμο που ίσχυε μέχρι σήμερα, δηλαδή το ν.2644/1998 και συγκεκριμένα με το άρθρο 2 παράγραφο 4. Αίρει, λοιπόν, αυτή την απόλυτη απαγόρευση του να μπορούν να συμμετέχουν σε υπάρχουσες επιχειρήσεις μέσωσν ενημέρωσης που είναι επίγειων δικτύων άλλες επιχειρήσεις και κανάλια τα οποία ήταν συνδρομητικά. Υπήρχε, λοιπόν, μία απόλυτη απαγόρευση.

Η απαγόρευση αυτή κατά την άποψη τη δική μου, αλλά και πολλών, έπασχε κατ' αρχάς συνταγματικά, δηλαδή υπήρχε ένας προβληματισμός κατά πόσο ήταν απολύτως σύμφωνη με τις συνταγματικές διατάξεις, που αφορούν την ελεύθερη πληροφόρηση και την ελευθερία την οικονομική και την επιχειρηματική. Αυτό είναι το πρώτο θέμα.

Το δεύτερο έχει να κάνει με τα ισχύοντα, δηλαδή με την αρχή της ελεύθερης διακίνησης και την ελευθερία της πληροφόρησης και την ελευθερία την οικονομική και την επιχειρηματική στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μάλιστα υπήρξε μία επιστολή προειδοποιητική προς την ελληνική Κυβέρνηση ότι υπάρχει ένα θέμα στο ζήτημα αυτό.

Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση και προσαρμόζει κατά την άποψή μου σωστά το νέο πλαίσιο με αυτή την τροπολογία τόσο με το Σύνταγμα μας όσο και με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα, λοιπόν, το μόνο το οποίο κάνει αυτή η τροπολογία είναι να συμμορφώνει τις διατάξεις που αφορούν την λειτουργία αυτών των μέσων ενημέρωσης, στα οποία αναφέρθηκαν, με το Σύνταγμα και με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επειδή, όμως, μιλάμε για τα μέσα ενημέρωσης και επειδή ο συνάδελφος που μίλησε προηγουμένως από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ αναφέρθηκε στο θέμα εμμέσως αναφερόμενος στον κ. Παππά, θα ήθελα να του πω κατ' αρχάς ότι «λαγός την φτέρην έσειε, κακό της κεφαλής του», όπως λέει ο ελληνικός λαός. Δεν είναι νομίζω και η πιο κατάλληλη περίοδος ο ΣΥΡΙΖΑ να μιλάει για τέτοια θέματα στην ελληνική Βουλή.

Σας θυμίζω ότι αυτές τις ημέρες είναι σε εξέλιξη η δίκη του κ. Παππά στο Ειδικό Δικαστήριο. Σε τι αφορά η δίκη του κ. Παππά; Αφορά στην προσπάθεια απόλυτου ελέγχου από την πλευρά της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Και είναι και μια άλλη δίκη σε εξέλιξη, αυτή του κ. Παπαγγελόπουλου, εκείνη αφορά πάλι θεσμικά ζητήματα, τη δημιουργία, όπως έτσι εκφράστηκε στον σεωκομματικό διάλογο του ΣΥΡΙΖΑ, μηχανισμού ελέγχου αρμών της εξουσίας, που δεν τα κατάφερε καλά ο ΣΥΡΙΖΑ και μάλιστα στην πρώτη τετραετία, έτσι μας είπατε. Η μία, λοιπόν, αφορά τα θεσμικά ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη δικαιοσύνη, η άλλη δίκη αφορά τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τον έλεγχο των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Και μετά την κατάθεση μιας πολύ σημαντικής μάρτυρας, της γραμματέως του κ. Καλογρίτσα, που είπε για βαλίτσες με χρήματα που κατευθύνονταν στο ΣΥΡΙΖΑ μέσα από το γραφείο του κ. Καλογρίτσα, σήμερα φιλοξενείται στον Τύπο η κατάθεση ενός αποδεικτικού μέσου που αφορά σε ένα SMS, που κατέθεσε ο κ. Καλογρίτσας στη δίκη και το οποίο SMS είναι ένα SMS του κ. Παππά προς τον Καλογρίτσα και το οποίο κάνει την κατανομή των ποσοστών των συμμετεχόντων στο κανάλι «ΣΥΡΙΖΑ». Παππάς προς Καλογρίτσα, λοιπόν: «Ιβάν 35, Καλογρίτσας 35, Α2 16». Ποιος είναι αυτός ο Α2; Θα διερευνηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: «ΑΑ» είναι. Λάθος το διαβάζετε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΕΛΕΤΣΗΣ: Έτσι ήταν, όπως το αντέγραψα από το SMS που είδα στην εφημερίδα.

«Κουρής 10, Μαρής 4. Καλημέρα. Όπου Α2 αυτός που θα δεις στις 12.30'». Αυτό λέει το SMS του κ. Παππά προς τον κύριο Καλογρίτσα. Και παρακάτω έχει και σημείωση: «Α2 και Καλογρίτσας είναι αδιαίρετα». Έτσι λέει.

Άρα, λοιπόν, ποιος μιλάει για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης; Ποιος ήταν εκείνος που έκανε την προσπάθεια απόλυτης υποταγής των μέσων μαζικής ενημέρωσης και της ενημέρωσης του ελληνικού λαού από την κυβέρνηση; Ο ΣΥΡΙΖΑ και σήμερα έρχεται να ελέγξει εμάς ότι δήθεν παραβιάζουμε τους θεσμούς, ότι δήθεν δημιουργούμε πλαίσιο ελέγχου των θεσμών. Όπως αντιλαμβάνεστε είναι μια απαράδεκτη και αβάσιμη κατηγορία.

Και στον συνάδελφο που ρώτησε ποιος πολιτικός έχει αποδειχθεί μέχρι σήμερα ότι παρακολουθείτο ποτέ, απαντώ με βάση την

κατάθεση μάρτυρα στην εξεταστική επιτροπή, της οποίας ήμουν μέλος, ότι ο κ. Πιτσιόρλας είναι ο μόνος πολιτικός, μάλιστα ήταν τεχνοκράτης τότε και αμέσως μετά την αποκάλυψη ότι παρακολουθείται αναβαθμίστηκε σε Υφυπουργό της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ τότε. Για κανέναν άλλον επισήμως δεν έχει κατατεθεί ούτε έχει αποδειχθεί ότι υπήρξε ποτέ θέμα παρακολούθησης.

Αυτά για να μην ξεχνιόμαστε ποιος είναι ο ΣΥΡΙΖΑ και ποια η Νέα Δημοκρατία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα ένας μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Στυλίδας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τώρα θα πάμε στον κ. Μαμουλάκη, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, αμέσως μετά ο κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης, ο κ. Μαρκόπουλος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο κ. Δρίτσας και ο κ. Κατσώτης.

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι σήμερα βιώσαμε και συνεχίζουμε να βιώνουμε μια πολύ θλιβερή μέρα για τον κοινοβουλευτισμό και για τη Βουλή των Ελλήνων. Αυτό που συνετελέσθη πριν από μερικές ώρες, λίγες στον αριθμό, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, ήταν μια καταφανέστατη προσπάθεια συγκάλυψης, σε πλήρη συνέχεια με το πρόσφατο παρελθόν.

Ουσιαστικά τι συνέβη; Σήμερα ήταν μια πάρα πολύ κρίσιμη μέρα διότι κατόπιν αιτήματος του Προέδρου της ΑΔΑΕ, του κ. Ράμμου, ήθελε ο ίδιος να ενημερώσει, ως οφείλει, το ελληνικό Κοινοβούλιο για όλα αυτά που έχουν συμβεί με τις συγκλονιστικές αποκαλύψεις γύρω από τις υποκλοπές που νομίζω ότι ταλαιπωρούν με πολλή τοξικότητα τη δημόσια σφαίρα, φυσικά με ξεκάθαρη ευθύνη του Πρωθυπουργού του κ. Μητσοτάκη.

Να θυμίσουμε ότι ήταν ο ίδιος ο οποίος πολιτικά μία τις πρώτες κινήσεις τις οποίες έκανε ήταν να αναλάβει υπό τη δική του ευθύνη και πολιτική εποπτεία την ΕΥΠ, όπως και το «Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων» και την ΕΡΤ. Φυσικά οι αποκαλύψεις του Αυγούστου συνεχίζονται μέρα με τη μέρα και συγκλονίζουν και προκαλούν θυμηδία θα έλεγα στον μέσο πολίτη. Δυσφημούν το ελληνικό Κοινοβούλιο αυτές τις πρακτικές της Κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Και σήμερα, λοιπόν, εδώ περιμέναμε να ενημερωθούμε, να υπάρξει άπλετο φως. Και τι υπήρξε, κύριοι συνάδελφοι; Υπήρξε άλλη μία εξόχως προκλητική προσπάθεια συγκάλυψης. Με ανοίκειους χαρακτηρισμούς επιτέθηκαν συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας στην ΑΔΑΕ, στον πρόεδρο, αλλά και στα μέλη προφανώς αυτής, θεωρώντας ότι δεν έχουν το δικαίωμα να ενημερώσουν την αρμόδια Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Μάλιστα, όπως ενημερωθήκαμε, ο πρόεδρος αυτής λόγω της ονομαστικής του εορτής δεν πρόλαβε να ενημερωθεί για το αίτημα του κ. Ράμμου. Περίεργο.

Τι έχουμε, λοιπόν, εδώ; Έχουμε ένα κομβικό, θεμελιώδες σκάνδαλο των υποκλοπών που αποκαλύφθηκε και ταράχθηκε τη δημόσια σφαίρα, με παραιτήσεις του επικεφαλής του Πρωθυπουργικού Γραφείου και Γενικού Γραμματέα της Κυβέρνησης και του διοικητή της ΕΥΠ. Και τώρα τι έχουμε; Έχουμε ένα δεύτερο σκάνδαλο, ένα συνεχόμενο σκάνδαλο εδώ και έξι συναπτούς μήνες, το σκάνδαλο της συγκάλυψης. Ακριβώς το αντίθετο από τη φράση «όλα στο φως» που είπε, επίπλαστα προφανώς, ο κ. Μητσοτάκης.

Τι προσπάθησε, λοιπόν, σήμερα η Συμπολίτευση διά των εκπροσώπων της στην επιτροπή; Προσπάθησε να μην υπάρξει φως, να μην υπάρξει ενημέρωση. Αντισταθμίζονται οι τους ταλαιπωρεί αυτούς τους έξι μήνες το περιεχόμενο των υποκλοπών. Βιώνουμε

μια ιλαροτραγωδία, κύριοι συνάδελφοι.

Πρόσφατα έλαβε χώρα Υπουργικό Συμβούλιο. Ο κ. Καραμανλής είναι μέλος του Υπουργικού Συμβουλίου. Τι είχαμε στο Υπουργικό Συμβούλιο; Προσέξτε την εικόνα. Είχαμε έναν Πρωθυπουργό και εξ αριστερών του οι δύο Αντιπρόεδροί του, ο κ. Γεωργιάδης και ο κ. Κατζηδάκης, με κωδική ονομασία 519 και 5046. Δηλαδή, έχουμε παρακολουθήσεις. Δεν διαψεύστηκαν. Περιμέναμε διακαώς μία διάψευση. Δεν υπάρχει καμμία διάψευση αυτού. Παρακολουθούσε, λοιπόν, ο Πρωθυπουργός και εξ αριστερών οι Αντιπρόεδροι του κόμματός του και Υπουργοί της Κυβέρνησής του με τους κωδικούς αριθμούς τους, όπως υπάρχουν στα συρτάρια της Κατεχάκη, της ΕΥΠ. Και συγχρόνως υπάρχουν κι άλλοι Υπουργοί μέσα στο Υπουργικό Συμβούλιο, που γνωρίζουν ότι παρακολουθούνται από τον Πρωθυπουργό.

Είναι δυνατόν να είναι Υπουργικό Συμβούλιο αυτό ευνομούμενου κράτους, ευρωπαϊκής χώρας; Ρωτώ πραγματικά. Και ζητάμε μια απάντηση γι' αυτό διότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Δεν είναι δυνατόν κάποιος να ακούει τις ζωές των άλλων. Δεν είναι δυνατόν κάποιος και δη ο Πρωθυπουργός να παρακολουθεί τους Υπουργούς του. Γιατί άραγε; Αυτή η μη απάντηση είναι και το πιο σημαντικό ζήτημα δημοκρατίας. «Όλα στο φως», λοιπόν, με αυτοκατάργηση της επιτροπής; Αυτό είναι που επιθυμούν οι κυβερνητικοί κοινοβουλευτικοί παράγοντες; Προσβλητικές και ανοίκειες εκφράσεις; Αυτό είναι που εκφράζει το ελληνικό Κοινοβούλιο διά της Νέας Δημοκρατίας εν πάση περιπτώσει;

Και αν μη τι άλλο, δεν ήταν μια υπόθεση ρουτίνας του κ. Ράμμου και η σημερινή του ενημέρωση. Προφανώς, οι παρακρατικές τακτικές της ΕΥΠ ήταν αυτές για τις οποίες όφειλε και οφείλει να ενημερώσει. Βέβαια, πρέπει να έχουν υπ' όψιν τους ότι ο ν.5002/2022 που ψήφισε η Κυβέρνηση δίνει τη δυνατότητα στο άρθρο 8 να ενημερώσει η ΑΔΑΕ τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, τα κόμματα, τον Υπουργό Δικαιοσύνης. Άρα δεν νομίζω ότι τόσο πολύ εύκολα μπορούν να ξεφύγουν από αυτή τη μέγγενη στην οποία βρίσκονται, που οι ίδιοι με τις δικές τους τακτικές, πρακτικές έφεραν σε δύσκολη θέση εαυτούς τους.

Έχουμε, λοιπόν, κι ένα άλλο παράδοξο. Μόλις λίγα εικοσιπεντάωρα πριν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Παναγιωτόπουλος, εισηγήθη την ανανέωση της θητείας του Αρχηγού του ΓΕΕΘΑ του κ. Φλώρου. Δηλαδή, τι έχουμε εδώ, κύριοι συνάδελφοι; Έχουμε έναν Υπουργό ο οποίος γνωρίζει από το περιεχόμενο των αποκαλύψεων ότι ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ αναφέρεται σε αυτόν όχι με τόσο κολακευτικά λόγια κι όμως εισηγήθηκε την ανανέωση της θητείας. Τι συμβαίνει εδώ; Ποιος θα απαντήσει σε όλα αυτά τα καίρια ερωτήματα;

Και επιτέλους, μια απάντηση για το τι ακριβώς γνωρίζει ο κ. Μητσοτάκης και τι δεν γνωρίζει. Διότι ο κ. Οικονόμου, το porte-parole, ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, έχει αλλάξει πέντε, έξι, επτά φορές στάση. Στην αρχή δεν υπήρχαν υποκλοπές. Μετά -λέει- φέρετε αποδείξεις, στοιχεία γι' αυτές. Μετά ήταν μια ισραηλινή εταιρεία, που προκαλούσε τις υποκλοπές. Μετέπειτα έλεγε ότι λαμβάνουν χώρα οι υποκλοπές για θέματα εθνικής ασφάλειας. Και μόλις εχθές παραδέχτηκε ότι άτομα της ΕΥΠ παρακολουθούσαν παράνομα -λέει- τον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ.

Εδώ υπάρχει μια ξεκάθαρη πολιτική ευθύνη. Πρέπει, πάση θυσία και προ της διεξαγωγής των εκλογών, να ξεκαθαρίσει το τοπίο, πραγματικά να υπάρξει άπλετο φως σε αυτή τη νοσηρή, τοξική και εξόχως προβληματική υπόθεση για τον κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία. Όσο δεν αποκαλύπτεται, όσο δεν μαθαίνει το Σώμα κι ο ελληνικός λαός τι συμβαίνει, τόσο δυσχεραίνεται η κατάσταση προφανώς του κ. Μητσοτάκη και της Κυβέρνησής του, αλλά δυστυχώς η δυσφήμιση σε πανευρωπαϊκό και όχι μόνο επίπεδο συνεχίζει για τη χώρα μας.

Τώρα ας συζητήσουμε λίγο για θέματα της τρέχουσας επικαιρότητας που επίσης απασχολούν τον Έλληνα πολίτη. Αυτό που σίγουρα απασχολεί τον Έλληνα πολίτη σε μέγιστο βαθμό δεν είναι άλλο από το καθεστώς ακρίβειας, που βιώνει καθημερινά σε όλα τα επίπεδα. Μία ακρίβεια η οποία οριζόντια λόγω τις πληθωριστικής πίεσης -ο πληθωρισμός είναι ο πιο άδικος φόρος- ακουμπάει τα χαμηλά και μεσαία στρώματα. Μια ακρίβεια που αντί απέναντί της να υπάρχει ένα ισχυρό κυβερνητικό ανάχωμα, έχουμε μια αβελτηρία, μια κωλυσιεργία ένα κλείσιμο ματιού για

να συνεχίζουν τα καρτέλ αυτό το απίστευτο τους πάρτι στην ενέργεια, στα καύσιμα, στα είδη διατροφής στα σουπερμάρκετ.

Προσέξτε. Πριν από τρία χρόνια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας πέρασε τον νόμο για τη ΔΙΜΕΑ, δηλαδή έναν αυστηρό ελεγκτικό μηχανισμό ο οποίος θα πραγματοποιεί ελέγχους για να τιθασει την αισχροκέρδεια, να την πάταξη ει δυνατόν, και εν πάση περιπτώσει να υπάρχει ένα σωστό πλαίσιο ελέγχου στην αγορά. Αυτή η υπηρεσία, η ΔΙΜΕΑ, το λέω με επιείκεια, υπολείπεται. Όχι μόνο γιατί εσείς της Κυβέρνησης προσλαμβάνετε εκατοντάδες αστυνομικούς στην Πανεπιστημιακή Αστυνομία με αμφίβολο αποτέλεσμα. Βλέπω και την κ. Κεραμέως παρούσα. Την ίδια στιγμή ξέρετε πόσους υπαλλήλους έχουν προσλάβει για την ΔΙΜΕΑ που απασχολεί δέκα εκατομμύρια Έλληνες πολίτες, που ακουμπάει στις τσέπες των πολιτών και ειδικά αυτή τη δύσκολη στιγμή; Ασθμαίνοντας αριθμούς ογδόντα πέντε.

Αυτή είναι η διαφορά. Εκατοντάδες αστυνομικούς για μάλλον άσκοπους σκοπούς και λόγους και αιτίες και ελάχιστους, λίγες δεκάδες, ελεγκτές για τα καρτέλ. Άρα αυτό εάν δεν είναι πράσινο σήμα, κλείσιμο ματιού, να συνεχίσει η αισχροκέρδεια, αυτό το ανεξέλεγκτο πάρτι, τι άλλο είναι; Έτσι λοιπόν εμείς θεωρούμε ότι με ένα σοβαρό θεσμικό πλαίσιο και ελέγχους μπορεί, πραγματικά, να έχουμε αποτέλεσμα. Και μπορεί να έχουμε μια δίκαιη αύξηση των εισοδημάτων, μια δίκαιη αναδιανομή και ένα πραγματικό οριστικό τέλος στην αισχροκέρδεια και φυσικά μία δίκαιη ρύθμιση των χρεών. Είναι ζητήματα που αφορούν την οικονομία, αφορούν τους πολλούς, το μέσο νοικοκυριό, την μικρομεσαία επιχείρηση.

Θα κάνω και ένα σχόλιο βέβαια για την κ. Μιχαηλίδου, που νομίζω ότι έφερε σε δύσκολη θέση και πολλούς κυβερνητικούς παράγοντες. Θέλω να πιστεύω ότι ήταν ατυχέστατη, για να μη πω τίποτα άλλο, η δήλωσή της και είναι πραγματικά απορίας άξιον πως βρίσκεται ακόμα στη θέση της. Ούτε ένα συγγνώμη, ούτε μια δήλωση μεταμέλειας.

Τώρα επιτρέψτε μου και σαν σήμερα να σχολιάσω το εξής. Ο κ. Μητσοτάκης βρέθηκε στον Κορυδαλλό προ ολίγων ωρών ή μιας μέρας. Πήγε στον Κορυδαλλό λοιπόν και τι ανέφερε; Εξήγγειλε για πολλοστή φορά την περίφημη μετεγκατάσταση των φυλακών Κορυδαλλού. Προσέξτε, το ίδιο πρόσωπο, ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης πήγε τέσσερα χρόνια μετά να εξαγγείλει κάτι που εδω από το Βήμα της Βουλής, τον Ιούλιο του 2019 είχε προγραμματικές του δηλώσεις είχε αναφέρει ότι θα προχωρήσει και μάλιστα με ταχύτατους ρυθμούς. Αν αυτό δεν συνιστά πολιτική απάτη, κύριοι συνάδελφοι, τι άλλο είναι; Και προσέξτε από εδώ ανέφερε πέντε εμβληματικά έργα: Ενοποίηση του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με το Αρχαιολογικό Μουσείο. Τίποτα εδώ και τέσσερα χρόνια! Δεύτερον, κατεδάφιση φυλακών Κορυδαλλού, ουσιαστικά απελευθέρωση των δημόσιων χώρων εκεί. Τίποτα! Ακόμη αναβάθμιση των εκθεσιακών χώρων της ΔΕΘ. του δημόσιου χώρου. Τίποτα, είναι ακόμα στις μελέτες. Επίσης αγροδιατροφική μονάδα στο -καλή ώρα!- Τατόι. Τρέχουν στο και πέντε για να κάνουν τα στοιχειώδη όπως πίστευαν ότι όφειλαν. Και βέβαια ήταν και το Διεθνές Κέντρο Καινοτομίας στο Κερατσίνι, εκεί στα παλιά λιπάσματα. Όλα πηγαίνουν με χαμηλότερους ρυθμούς. Τίποτα δεν προχωράει όπως είχε ο ίδιος δεσμευτεί από αυτό το Βήμα. Και όχι μόνο τίποτα, αλλά έχει και το απύθμενο θράσος να εξαγγέλλει το ίδιο έργο τέσσερα χρόνια μετά, χωρίς να έχει κάνει το παραμικρό μέχρι τότε.

Και βέβαια κλείνω με τρία ζητήματα, που άπτονται και του τόπου καταγωγής μου, της Κρήτης, που είναι σημαντικά κατά την άποψή μου. Ο Βόρειος Οδικός Άξονας ένα πολύπαθο έργο ξεκίνησε με τον ΣΥΡΙΖΑ το 2019. Έπρεπε να περιμένουμε τρία, τέσσερα χρόνια. Χάσαμε τρία, τέσσερα χρόνια για να ακολουθηθεί τελικά η αρχιτεκτονική του εν λόγω σχεδιασμού. Χάσαμε αυτά τα χρόνια και κερδίσαμε όμως διόδια απ' ό,τι φαίνεται. Και βέβαια η δέσμευση εντός εισαγωγικών -και το λέμε με ειρωνεία το ζήτημα αυτό- ότι μάλλον ο ΒΟΑΚ θα πάει το 2028!

Επίσης με το project του Ελληνικού, το πολυδιαφημισμένο ότι ο ΣΥΡΙΖΑ το καθυστέρησε, ότι εντέχνως έκανε προσπάθειες για να ανατραπεί η αναπτυξιακή προσέγγιση της χώρας, τι έχει γίνει τελικά; Ένα μετά τα άλλα επιχειρηματικά σχήματα, οι τράπεζες αποχωρούν από το project. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και βέ-

βαια για το Καστέλι πρόσφατα περάσαμε σε ένα άρθρο, ουσιαστικά συμπληρωματική σύμβαση ύψους 104 εκατομμυρίων ευρώ και καθυστέρηση για άλλα δύο χρόνια για αυτό το πολύ σημαντικό αεροδρόμιο για το νησί μας και για την χώρα γενικότερα. Άρα υπάρχει καθυστέρηση και επιπρόσθετο κόστος.

Έτσι πολύ σύντομα νομίζω ότι με αυτές τις πρακτικές και σε κεντρικό πολιτικό επίπεδο σε θέματα εκφυλισμού του κράτους δικαίου, -ουσιαστικά υποκλέπεται το κράτος δικαίου- αλλά και σε μικρότερης εμβέλειας άλλα σημαντικά, τοπικά θέματα, περιφερειακά, η Νέα Δημοκρατία παίρνει κάτω από τη βάση. Και όχι μόνο κάτω από τη βάση, κύριε συνάδελφε, αλλά πραγματικά αποτελεί απειλή για τα δημοκρατικά μας ήθη.

Είναι αδιανόητο και πραγματικά ως νέος Κοινοβουλευτικός περμιένω να ακούσω τους κυβερνητικούς βουλευτές να απολογούνται και για τη σημερινή στάση στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας αλλά και την εν γένει στάση και αβεληνία και προσπάθεια συγκάλυψης επί έξι μήνες για το σημαντικότερο απ' ό,τι φαίνεται σκάνδαλο δημοκρατίας που η Γ' Ελληνική Δημοκρατία βιώνει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Στυλιανίδης.

ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Συνάδελφε του ΣΥΡΙΖΑ, ευτυχώς επικαλεστήκατε ένα ελαφρυντικό πριν κατέβετε από το Βήμα ότι είστε νέος συνάδελφος. Δεν κατάλαβα, ήσασταν εκτός θέματος 100%. Είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξωματικής Αντιπολίτευσης και σας υπενθυμίζω ότι το θέμα της σημερινής συζήτησης είναι το θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών. Μόνο γι' αυτό δεν ακούσαμε.

Σε κάθε περίπτωση θέλω να σας πω ότι επειδή εγώ πριν από λίγο κατέβηκα από την αίθουσα της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας -δεν ξέρω αν ήσασταν εκεί- η εικόνα που δώσατε είναι εντελώς διαφορετική. Ο κ. Ράμμος συμμετείχε στις τέσσερις από τις έξι συνεδρίες μέχρι τώρα και μπορούσε να πει ό,τι θέλει. Και κανείς δεν του έκλεισε την πόρτα να έρθει και τώρα. Αυτό το οποίο κατακρίναμε είναι ότι οι ανεξάρτητες αρχές δεν μπορούν να κάνουν υποδείξεις στο κοινοβούλιο για το πώς θα λειτουργήσει. Πότε θα συνεδριάσουν και πώς θα συνεδριάσουν οι Βουλευτές. Αυτό, ξέρετε, το έχει λήξει το Σύνταγμα με τη διάκριση των εξουσιών. Και νομίζω ότι πρέπει να το αποκαταστήσουμε στην πράξη, διότι τελευταία κάνουν υποδείξεις στους εισαγγελέεις για το τι θα πει δικαιοσύνη, υποδείξεις στο κοινοβούλιο για το πώς θα λειτουργήσει. Τα θεσμικά αντίβαρα νομίζω επιδιώκουν μερικές φορές καθ' υπερβολή να εκτοπίσουν τις βασικές τρεις εξουσίες που προβλέπει ο συνταγματικός νομοθέτης. Και αυτό πρέπει να το προσέξουμε, γιατί είναι πραγματικά θέμα δημοκρατίας.

Τώρα μπαίνω στο θέμα, κύριε Υπουργέ, λίγο για να επανέλθουμε στην πραγματικότητα. Διότι όποιος δεν έχει επιχειρήματα, μιλάει γενικώς. Εδώ εσείς έχετε πάρει μια πολύ σοβαρή νομοθετική πρωτοβουλία. Το 2009 είχα την τιμή να είμαι στη θέση σας. Ήταν η απαρχή της απελευθέρωσης των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας και ήταν αναγκαίο να διαχωριστεί ο έλεγχος από τον ελεγχόμενο. Τότε δημιουργήθηκε το πρώτο υβριδικό θεσμικό πλαίσιο ανάλογο με αυτό, που συζητούμε σήμερα και δημιουργήθηκε προκειμένου να ωριμάσει, να εμπλουτιστεί για να φτάσουμε στη σημερινή συζήτηση.

Η Κυβέρνηση αυτή έκανε μια ξεκάθαρη εξαγγελία και άρχισε να δρομολογεί ήδη την υλοποίησή της να κάνει την Ελλάδα σημαντικό κόμβο συνδυσασμένων μεταφορών, κάτι το οποίο σχετίζεται σαφώς και με την οικονομική αλλά και με την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Αυτό ως προτεραιότητα συνδυσασμένο με την υποχρέωση να διακρίνουμε τους ρόλους ελέγχοντος και ελεγχόμενου μάς οδηγεί σήμερα στη θεσμοθέτηση αυτής της εθνικής αρχής για την διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων και κυρίως για την πρόληψη των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Η εννοιοποίηση που επιδιώκεται των δύο επιτροπών σε έναν εθνικό οργανισμό, αναμφισβήτητο είναι μια καινοτόμος προσπά-

θεια η οποία ουσιαστικά προσαρμόζει την ελληνική πραγματικότητα στην ευρωπαϊκή και τη διεθνή πραγματικότητα. Εναρμονίζομαστε με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο. Απλουστεύουμε, συντονίζουμε και εκσυγχρονίζουμε τον στόχο για καλύτερη πρόληψη και αποτελεσματικότερη διερεύνηση σε περίπτωση που θα έχουμε ένα μεγάλο ατύχημα.

Παράλληλα μέσα από αυτή τη συγχώνευση διασφαλίζεται η καλύτερη, η πληρέστερη, η ποιοτικότερη στελέχωση του νέου οργανισμού, η συνεργασία με τρίτους -που συνήθως την ενοχοποιεί η Αριστερά- ερευνητές, πανεπιστήμια, ινστιτούτα, ιδιώτες που μπορούν να συνεισφέρουν τα μάλα στην προσπάθεια που γίνεται όταν διερευνάται ένα ατύχημα και βέβαια τα κίνητρα που δίνονται στους ερευνητές. Διότι είναι ένα, θα έλεγα, ελκυστικό έναυσμα για να μπορέσουν να στρατολογηθούν στην προσπάθεια που θα γίνει σε μία δύσκολη στιγμή. Κατ' εμέ είναι πολύ σημαντικά όλα αυτά, διότι συμβάλλουν τόσο στην ευελιξία όσο και στην αποτελεσματικότητα χωρίς να επιβαρύνεται περαιτέρω ο κρατικός προϋπολογισμός.

Παράλληλα να πω και μια διάσταση που δεν παρουσιάστηκε τόσο έντονα, την εθνική διάσταση αυτού του εγχειρήματος. Εδώ συναντώνται οι αρμοδιότητες του εθνικού οργανισμού που ιδρύεται με τα όρια της εθνικής ασφάλειας και κυριαρχίας με την τήρηση του Παραρτήματος 13 της Συνθήκης του Σικάγο με τον ρόλο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας καθώς επίσης και με τον Κανονισμό 996/2010 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διερεύνηση και την πρόληψη των ατυχημάτων.

Επιβεβαιώνεται στην πράξη η Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών μέσα από την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο για τη διεξαγωγή της διερεύνησης και αυτό έχει απόλυτη σχέση με την πολιτική που γίνονται στους ελληνικούς ουρανοί και με την προσπάθεια που κάνει και η ΥΠΑ, και η Ελλάδα, και το Υπουργείο Εξωτερικών να κατοχυρώνει απόλυτα την κυριαρχία μας στους αιθέρες της Ελλάδος. Αυστηρή και αποκλειστική χρήση στη διαφύλαξη των στοιχείων, πολύ σημαντικό στοιχείο και αυτό για την λειτουργία του οργανισμού, και βεβαίως, όπως είπα, η ύπαρξη του εθνικού οργανισμού για την πρόληψη, την αντιμετώπιση, τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων, η καλή συνεργασία του με την ΥΠΑ και η συστηματική συμμετοχή μας στο ICAO είναι έξυπνοι τρόποι, έμμεσοι τρόποι, αλλά αποτελεσματικοί τρόποι να προστατεύσουμε την κυριαρχία μας στο Αιγαίο.

Παράλληλα θέλω να πω ότι είναι πολύ ξεχωριστή η πρωτοβουλία για την προστασία των σιδηροδρομικών δικτύων από ατυχήματα, γιατί απλούστατα η πρόσφατη εξαγγελία σας για τη σιδηροδρομική Εγνατία, για την ηλεκτροδότηση των συρμών, για τον κάθετο άξονα που θα συνδέσει το στρατηγικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με το Ορμένιο και την ευρωπαϊκή βαλκανική ενδοχώρα, η μεταβολή της περιοχής σε ενεργειακό κόμβο, η ανάγκη να μεταφέρεται ευαίσθητο ενεργειακό φορτίο παρακάμπτοντας τις κατοικημένες περιοχές για να αποφευχθούν κίνδυνοι ατυχημάτων, όλα αυτά, επί της ουσίας, κατά τη γνώμη μου, χρήζουν της ανάγκης να λειτουργεί ένας εθνικός οργανισμός πρόληψης και διερεύνησης τέτοιου είδους ατυχημάτων. Ουσιαστικά συμπληρώνουν τη στρατηγική της Κυβέρνησης να μετατρέψει την Ελλάδα πραγματικά σε κόμβο ενεργειακό, αλλά και σταυροδρόμι συνδυσασμένων μεταφορών, που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την εξωστρέφεια της οικονομίας και για την ενίσχυση της ανάπτυξης στη χώρα, αλλά και της περιφερειακής ανάπτυξης, όταν μιλάμε για την βόρειο Ελλάδα, για τη Μακεδονία και τη Θράκη.

Υπ' αυτήν την έννοια θεωρώ ότι η πρωτοβουλία σας κινείται στην απολύτως θετική κατεύθυνση και ψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει ο κ. Οικονόμου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρόκειται για την τροπολογία με αριθμό 1554/149 που αφορά τις προϋποθέσεις κατοχής άδειας για παροχή συνδρομητικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών. Επί της ουσίας τι κά- νουμε με την τροπολογία; Αντικαθιστούμε την παράγραφο 4 του

άρθρου 2 του ν.2644/1998. Η διάταξη όπως ισχύει σήμερα, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, απαγορεύει απόλυτα και οριζόντια στον κάτοχο της άδειας συνδρομητικής τηλεόρασης, υπηρεσίας ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών μέσω δορυφόρου, στον ίδιο τον κάτοχο, στους μετόχους, σε οποιοδήποτε παρένθετο πρόσωπο να συμμετέχει με οποιονδήποτε τρόπο σε άλλη παρόμοια επιχείρηση, δηλαδή, σε πάροχο ραδιοφωνικού ή τηλεοπτικού περιεχομένου επίγειου σταθμού, ελεύθερου ή συνδρομητικού.

Η διάταξη αυτή έθετε θέματα συμβατότητας με την οικονομική ελευθερία νομικών προσώπων κάτι που αντίκειται και στο Σύνταγμα, αλλά που είναι αντίθετο και σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς σε ό,τι αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων, που προβλέπεται στο άρθρο 63 της σύμβασης λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολή της τον Σεπτέμβριο του 2022, την οποία και θα καταθέσω στα Πρακτικά, μάς είχε επισημάνει αυτή την αντίφαση, μάς είχε επισημάνει αυτόν τον αδικαιολόγητο περιορισμό της ελεύθερης ροής και συμμετοχής κεφαλαίων. Με τη σημερινή διάταξη, με τη σημερινή προσαρμογή αποκαθιστούμε μια ισορροπία που είναι απολύτως συμβατή με το Σύνταγμα, με τους νόμους και με τους κανόνες ελεύθερης διακίνησης.

Να σπεύσω να πω, ότι προφανώς ισχύουν όλοι οι υπόλοιποι περιορισμοί δεδομένου ότι πρόκειται για ένα ιδιαίτερο επιχειρηματικό πεδίο περι δεσποζουσας θέσης, περί συγκεκριμένων πλειοψηφιών και όλα τα υπόλοιπα όπως ισχύουν στο δίκαιό μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός στον Πρωθυπουργό κ. Ιωάννης Οικονόμου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Υπάρχουν δύο ερωτήσεις.

Κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο και μετά ο κ. Χήτας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Οικονόμου, δεν έχω την προσδοκία ή την ελπίδα ότι θα δίνετε και μια απάντηση στο Κοινοβούλιο για αυτό που έγινε με την κ. Μιχαηλίδου και την αποκάλυψη προσωπικών δεδομένων σε ένα ευαίσθητο θέμα. Αυτό το ξεπερνάω. Ας μείνουμε στην τροπολογία, αφού δεν έχετε αυτήν την ευαισθησία.

Εμείς είμαστε κατά της ρύθμισης της χαλάρωσης που υπάρχει. Υπάρχει και η προειδοποίηση της Κομισιόν, αν δεν κάνω λάθος, για τη χαλάρωση του συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου. Υπάρχει η διατύπωση του 2017, του ν.4506, έτσι δεν είναι; Είναι μια διατύπωση επαρκής. Υπάρχει ένα ερώτημα ποιον αφορούσαν οι αλλαγές που κάνατε το 2021 και ποιον αφορούν τώρα για αυτό το διττό πλεονέκτημα του να έχεις τη δυνατότητα ψηφιακής εκπομπής, αλλά και επίγειας εκπομπής, που είναι ένα προνόμιο που, όπως καταλαβαίνετε, αν δεν έχει φωτογραφική διάσταση σίγουρα αφορά κάποια συγκεκριμένα συμφέροντα.

Και επιτρέψτε μου την εισαγωγή της ερώτησης, αν υπάρχει κάποιο απόθεμα ευαισθησίας, να απαντήσετε για το μεγάλο απόπημα της κ. Μιχαηλίδου μιας και είστε εδώ και εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, γιατί κανένας άλλος δεν έχει την ευαισθησία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Τον λόγο έχει ο κ. Χήτας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Τα άκουσε ο Υπουργός Καραμανλής προηγουμένως στην ομιλία μου. Να ενημερωθείτε και εσείς λίγο τώρα, κύριε Οικονόμου. Βασικά κάνετε ό,τι θέλετε. Κυβέρνηση είστε, ό,τι νομίζετε κάνετε. Θα κριθούμε όλοι κάποια στιγμή. Αλλά εδώ μιλάμε για την τέχνη της φωτογραφίας. «Κλακ» και ωραίο πλάνο.

Γιατί δεν λέτε στον κόσμο σε τι αφορά; Αφορά τη «NOVA» και τον «ALPHA». Κάντε το χατίρι. Έχετε ούτως ή άλλως αλισβερίσια με τους ολιγάρχες, καναλάρχες κ.λπ.. Δεν λέμε εμείς ότι είναι κακό ούτε ότι είναι καλό. Να ξέρει ο κόσμος τι κάνετε και να κριθείτε αναλόγως. Το να έρθετε εδώ να πείτε «α, κάνουμε κάτι το οποίο μας το είπε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μην φάμε πρότιμο» περνάει έτσι και δεν κατάλαβε κανένας τίποτα. Εδώ μιλάμε για τη συνδρομητική τηλεόραση χωρίς να έχει άδεια, δια της πλάγιας οδού. Μια χαρά, μιλάμε για το γάμο «NOVA» με «ALPHA».

Διαφεύστε το ή επιβεβαιώστε το.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Δεν έχουμε κάποια άλλη ερώτηση.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για να περάσουμε στον επόμενο Υπουργό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση αυτή δεν νομοθετεί για τον «άλφα», τον «βήτα» ή τον «γάμα». Η Κυβέρνηση αυτή νομοθετεί με βάση το δίκαιο, με βάση το πρόγραμμα της, με βάση την αντίληψη που έχει για το πώς πρέπει να ρυθμίζει το κράτος, γιατί αυτή είναι η αποστολή του, συγκεκριμένα πεδία. Μπερδεύετε αυτή την Κυβέρνηση με άλλες που έστελνε μηνύματα και υπαγόρευε τις μετοχικές συνθέσεις μέσω μαζικής ενημέρωσης με ονόματα και με κωδικούς. Το μπερδεύετε. Απέχουμε πάρα πολύ, είμαστε πολύ διαφορετικοί και σε αυτό. Εμείς νομοθετούμε με βάση το Σύνταγμα, τους νόμους και τους ευρωπαϊκούς κανόνες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αυτό ήταν απάντηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Εγώ δεν κρίνω τις απαντήσεις. Έχω δει και χειρότερες από πολλούς και καλύτερες, αλλά δεν τις κρίνω.

Τον λόγο έχει η κ. Κεραμέως.

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε καταθέσει μια τροπολογία η οποία έχει δύο βασικές ρυθμίσεις ανάμεσα σε άλλες. Η μία έχει να κάνει με τις επερχόμενες εξετάσεις για εισαγωγή στα πρότυπα σχολεία. Για πρώτη φορά δίνουμε τη δυνατότητα να μπορεί να επιλέξει ένας υποψήφιος μαθητής πάνω από ένα πρότυπο σχολείο, να επιλέξει δύο πρότυπα σχολεία και να τα ιεραρχήσει με βάση τις προτιμήσεις του. Άρα αυτό είναι μία αλλαγή η οποία θα έχει ισχύ από φέτος. Στις φετινές εξετάσεις εισαγωγής στα πρότυπα σχολεία τα παιδιά θα έχουν δυνατότητα να επιλέξουν έως δύο πρότυπα επιπλέον των πειραματικών. Πρώτο σημείο είναι αυτό.

Το δεύτερο σημείο αφορά την έναρξη της ατομικής αξιολόγησης εκπαιδευτικών στη χώρα μας μετά από σαράντα ένα χρόνια με οριζόντιο τρόπο. Αξιολόγηση ίσον βελτίωση εκπαιδευτικών, βελτίωση εκπαιδευτικής διαδικασίας, βελτίωση εν τέλει του παραγόμενου εκπαιδευτικού έργου προς όφελος των παιδιών.

Θυμίζω ότι η αξιολόγηση, όπως έχει θεσμοθετηθεί από την Κυβέρνηση Κυριάκου Μητσοτάκη, έχει τρία επίπεδα. Η αξιολόγηση σχολείου, πρώτο επίπεδο, η αξιολόγηση του εκπαιδευτικού συστήματος, δεύτερο επίπεδο, και, τρίτο επίπεδο, η ατομική αξιολόγηση εκπαιδευτικών. Τα δύο πρώτα έχουν ήδη γίνει. Η ατομική αξιολόγηση ξεκίνησε την περσινή σχολική χρονιά συνεχίζεται και φέτος. Η αξιολόγηση εκπαιδευτικού συστήματος, η λεγόμενη ελληνική PISA, ξεκίνησε την περσινή σχολική χρονιά και είναι δεύτερη χρονιά φέτος και, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Κυβέρνησής μας και τον προγραμματισμό μας, προχωρούμε αμέσως και στην ατομική αξιολόγηση εκπαιδευτικών, όπως ακριβώς είχαμε δεσμευτεί.

Τί προβλέπεται, λοιπόν; Προβλέπεται ότι όλοι οι νέοι σύμβουλοι εκπαίδευσης –οι σύμβουλοι είναι από αυτούς που θα αξιολογήσουν, οι οποίοι μόλις κρίθηκαν στις τελευταίες διαδικασίες κρίσης, οι οποίες ολοκληρώνονται τώρα– όσο βγαίνουν νέοι σύμβουλοι, αυτοί θα αναλαμβάνουν καθήκοντα και θα ξεκινούν την ατομική αξιολόγηση. Θυμίζω ότι στην αξιολόγηση τρεις άνθρωποι είναι αξιολογητές, ο διευθυντής του σχολείου, ο σύμβουλος παιδαγωγικής ευθύνης του σχολείου και ο σύμβουλος ειδικότητας, ο σύμβουλος Φυσικής Αξιολογεί τον φυσικό, ο σύμβουλος Φυσικής Αγωγής τον καθηγητή της γυμναστικής κ.ο.κ..

Θέλω να τονίσω ότι οι προηγούμενες προσπάθειες είχαν γίνει από πολλούς Υπουργούς σε πολλά επίπεδα για αξιολόγηση σε επιμέρους τμήματα του ανθρώπινου δυναμικού, τα στελέχη, τα πρότυπα σχολεία, πειραματικά σχολεία. Είναι η πρώτη φορά από το 1982 που γίνεται οριζοντίως μετά από σαράντα ένα χρόνια ατομική αξιολόγηση εκπαιδευτικών. Και νομίζω ότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο να πάρουν θέση όλα τα κόμματα στην ψηφοφορία αν εν τέλει θέλουν να εναρμονιστεί η χώρα μας με αυτά που συμβαίνουν διεθνώς, όπου η αξιολόγηση είναι ένα βασικό εργαλείο

για τη βελτίωση.

Το τονίζω: Η αξιολόγηση έχει καθαρά βελτιωτικό χαρακτήρα, στοχεύει στην ανάδειξη του εκπαιδευτικού έργου και σε όσους ανιχνεύονται περιθώρια βελτίωσης, εκεί προβλέπεται επιμόρφωση. Άρα, μία αξιολόγηση με καθαρά βελτιωτικό χαρακτήρα που στοχεύει σε δύο βασικούς στόχους, πρώτον, στο πώς οι εκπαιδευτικοί μας θα γίνουν καλύτεροι και δεύτερον, στο πώς τα παιδιά μας θα πάρουν ακόμα περισσότερα εφόδια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Υπάρχει κάποιος άλλος Υπουργός που έχει κάποια τροπολογία; Όχι.

Ο κ. Μαμουλάκης έχει τον λόγο για να κάνει μία ερώτηση.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά την τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας. Νομίζω ότι συνιστά πανευρωπαϊκή πρωτοτυπία αν μην τι άλλο η συνύπαρξη –διότι αυτό βιώνουμε τώρα και θα εντοπίσω σε ποιο σημείο αναφέρομαι– του ΠΕΚΕΣ με το Συμβούλιο της Εκπαίδευσης. Γιατί συμβαίνει αυτό; Βιάζεται η Νέα Δημοκρατία να προβεί σε τοποθετήσεις των συμβούλων εκπαίδευσης. Τουλάχιστον, εκεί που τα συμβούλια έχουν ολοκληρώσει τις συνεντεύξεις και έχουν βγάλει τους τελικούς πίνακες. Ακόμα, βέβαια, χρειάζεται, όπως ξέρετε, κυρία Κεραμέως, κάποιος επιπρόσθετος χρόνος για να μπορέσουν και οι επόπτες ποιότητας να ενσωματωθούν. Όμως, έρχονται οι εκλογές, που προφανώς αυτό δυσχεραίνει τον δικό σας σχεδιασμό. Γι' αυτό λέω ότι συνιστά μία πρωτοτυπία και δεν νομίζω ότι ανάγεται στη λογική των αρίστων το να κάνουμε σε δύο ταχύτητες, σε δύο διακριτούς χρόνους επιλογές. Ή γίνεται καθολικά, συνολικά, συμπεριληπτικά για όλους αξιολόγηση και όχι χρονικά αλά καρτ. Αυτό είναι κάτι που προκαλεί εντύπωση. Θα ήθελα την εξήγηση τη δική σας γι' αυτόν τον ιδιότυπο συγχρονισμό που επιτελείται από την πλευρά σας. Αυτό νομίζω ότι είναι κάτι στο οποίο πρέπει να απαντήσει η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Η κυρία Υπουργός έχει τον λόγο.

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, ευχαριστώ πολύ για το σχόλιό σας. Θα σας πω τί πιστεύω ότι είναι πρωτοτυπία. Πρωτοτυπία είναι ότι αυτή η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη μέχρι την τελευταία ημέρα της θητείας μας θα παράγουμε κυβερνητικό έργο. Είναι ο κ. Καραμανλής εδώ, έχει φέρει ένα καινούριο νομοσχέδιο. Ήρθε ο κ. Οικονόμου, νέο κυβερνητικό έργο. Προχωρούμε στη βάση της εντολής των Ελλήνων πολιτών. Θα το κάνουμε αυτό, όπως ακριβώς μας έχουν δώσει την εντολή οι Ελληνίδες και οι Έλληνες.

Η αξιολόγηση ήταν θεμελιώδης πυλώνας αυτής της Κυβέρνησης και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο ο σχετικός νόμος έχει ψηφιστεί εδώ και πάρα πολύ καιρό. Ο σχετικός νόμος έχει συζητηθεί διά μακρόν στις επιτροπές της Βουλής και εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής. Ερχόμαστε, λοιπόν, και εφαρμόζουμε ακριβώς το τρίτο επίπεδο της αξιολόγησης, την ατομική αξιολόγηση εκπαιδευτικών. Πρωτοτυπία είναι ότι η χώρα μας σαράντα χρόνια δεν είχε ατομική αξιολόγηση. Και αυτή η Κυβέρνηση απολύτως συνεπής στις δεσμεύσεις της προχωράει και ολοκληρώνει την υλοποίηση όλων των προεκλογικών της δεσμεύσεων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ωραία, ευχαριστούμε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Δεν απαντήθηκε το ερώτημα πάντως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μπουκώρος έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Γίναμε δέκτες σήμερα στη συζήτηση ενός κρίσιμου και χρήσιμου νομοσχεδίου διαφόρων ιδεολογικών αναζητήσεων, εκτιμήσεων, παρερμηνειών και, εν πάση περιπτώσει, και από τα δεξιά μας και από τα αριστερά μας ακούσαμε διάφορα για το τι είναι η Νέα Δημοκρατία, που σύμφωνα με το καταστατικό της ιδρύθηκε για να υπηρετεί τον λαό και το έθνος, αν κάνει δεξιά, κεντρώα ή κεντροαριστερή πολιτική και θέλω να θέσω ορισμένα ερωτήματα

στους συναδέλφους όλων των κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Η ενίσχυση της εθνικής άμυνας, η βελτίωση της αποτρεπτικής ισχύος, ο εκσυγχρονισμός των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας τί είναι; Δεξιά, κεντρώα ή αριστερή πολιτική; Η βελτίωση της διπλωματικής θέσεως της χώρας μας, η αναγνώριση ότι η Ελλάδα πλέον ασκεί πολυεπίπεδη εξωτερική πολιτική –και αυτό δεν το λέμε εμείς, το λένε όλοι οι υπερεθνικοί οργανισμοί στους οποίους ανήκουμε και βλέπουμε για πρώτη φορά ότι το Υπουργείο Εξωτερικών έχει εξαπλώσει τη δραστηριότητά της και στην Αφρική και σε άλλες ηπείρους, ενώ η προηγούμενη εξωτερική πολιτική ήταν βαλκανοκεντρική, άντε το πολύ-πολύ κάποιους ορίζοντες υπεραντλαντικούς και ευρωπαϊκούς– αυτή η πολιτική της ενίσχυσης της διπλωματικής ισχύος της χώρας είναι δεξιά, είναι κεντρώα ή είναι αριστερή;

Έχουμε εδώ σήμερα τον κ. Καραμανλή, τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, που υλοποιεί ένα κυβερνητικό πρόγραμμα κατά 40% μεγαλύτερο από το προεκλογικό μας πρόγραμμα και αυτό συμβαίνει σπάνια. Έργα που ήταν μπλοκαρισμένα για πολλά χρόνια, εξόχως προβληματικά, σήμερα υλοποιούνται και άλλα εξαγγέλλονται και χρηματοδοτούνται. Όχι μουςαμάδες, όπως ο ίδιος έχει πει χαρακτηριστικά.

Το να γίνονται δημόσιες υποδομές στη χώρα προς όφελος του λαού, δηλαδή, της κοινωνίας και της οικονομίας, είναι πολιτική δεξιά, κεντρώα ή αριστερή πολιτική;

Κοιτάξετε να δείτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσα να θέτω ερωτήματα καθ' όλη τη διάρκεια της ομιλίας μου, αλλά ας ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα.

Η Νέα Δημοκρατία γνωρίζει πολύ καλά –δεν έχει κρίση ταυτότητας– αν είναι επαναστατική αριστερά, αν πρέπει να γίνει σοσιαλδημοκρατία ή κεντροαριστερά, πώς θα ενσωματώσει το παλιό ΠΑΣΟΚ και σε ποιες δεξαμενές θα απευθυνθεί. Η Νέα Δημοκρατία απευθύνεται στο σύνολο του ελληνικού λαού. Σε όλους τους Έλληνες δημοκράτες που πιστεύουν ότι με τις προσπάθειες που προανέφερα μπορεί να πάει η χώρα λίγο μακρύτερα και λίγο ψηλότερα. Αυτή είναι η Νέα Δημοκρατία.

Άλλοι έχουν προβλήματα αυτοπροσδιορισμού και πολιτικής ταυτότητας. Το να παρερμηνεύουμε δηλώσεις Υπουργών ή να ερμηνεύουμε τα πράγματα όπως πρόσκαιρα μας βολεύει, δεν είναι ότι δεν βοηθάει τη Νέα Δημοκρατία, δεν βοηθάει τα υπόλοιπα κόμματα να αυτοπροσδιοριστούν και να χαράξουν σημείο αφετηρίας στο πολιτικό σκηνικό, ώστε να μπορέσουν να λειτουργήσουν. Γι' αυτό βλέπουμε και αυτές τις χαοτικές καταστάσεις, κόμματα που επαγγέλλονται ότι είναι αριστερά να εφαρμόζουν ακραιφνώς πολιτικές, οι οποίες δεν συνάδουν με τα όσα λέμε προεκλογικά ή κόμματα που κινούνται σε άλλα σημεία του πολιτικού σκηνικού, μία να βγαίνουν έτσι, μία να βγαίνουν αλλιώς κ.ο.κ..

Τελειώνει, λοιπόν, αυτή η κουβέντα. Οι πράξεις και το κυβερνητικό αποτέλεσμα της κάθε κυβερνητικής παράταξης αποδεικνύουν ποια ακριβώς είναι και το τί πιστεύει. Και η σημερινή Νέα Δημοκρατία με Πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη και τους Υπουργούς που είδατε πολλούς από αυτούς σήμερα εδώ, καθώς και τους Βουλευτές της κυβερνητικής πλειοψηφίας, ξέρει καλά από πού έρχεται, πού βρίσκεται και πού θέλει να πάει και η ίδια και η χώρα.

Θα σας έλεγα ότι το αποδεικνύουν οι αριθμοί. Δεν είμαι αριθμολάγνος, ούτε λέω πως η ευημερία των αριθμών οδηγεί αναγκαστικά στην ευημερία των ανθρώπων, αλλά χωρίς ευημερία των αριθμών αποκλείεται να υπάρξει ευημερία των ανθρώπων και τα επιτεύγματα της οικονομικής πολιτικής πέσαν των άλλων τομέων στους οποίους προαναφέρθηκα, μιλούν ξεκάθαρα για πολύ μεγαλύτερη ανάπτυξη από τον μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2023, για καλύτερες προοπτικές το 2023, για 30% αύξηση των επενδύσεων, 30% αύξηση των εξαγωγών, μεγάλη αποκλιμάκωση της ανεργίας από το 17,6% στο 10,2% σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία και σε κάθε περίπτωση, αυτό που είπε και ο Πρωθυπουργός προχθές στον Κορυδαλλό, το στοίχημα της επόμενης τετραετίας είναι οι καλύτεροι μισθοί για τους Έλληνες εργαζόμενους και να είστε σίγουροι ότι εφόσον αυτό προαναγγέλλεται θα υλοποιηθεί!

Τώρα, από εκεί και πέρα, ακούμε διάφορα και κυρίως από την

Αξιωματική Αντιπολίτευση, μια αγωνιώδη προσπάθεια να αυξήσει την τοξικότητα του πολιτικού προεκλογικού κλίματος, γιατί έστω και ατύπως έχουμε εισέλθει στην προεκλογική περίοδο. Μα Απρίλιο, μα Μάιο, οι εκλογές θα γίνουν, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός. Ξέρετε, όμως, όταν επιλέγεις έναν ολισθηρό δρόμο, να είσαι έτοιμος να γλιστρήσεις και ο ίδιος. Και ενώ είχαμε, εάν θέλετε αυτή την απόλυτη σκανδαλολογία, αίφνης ακούμε για φακέλους, ακούμε για σακούλες, ακούμε για SMS κατανομής ποσοστών σε υπό δημιουργία κανάλια, ακούμε για αναθέσεις και προς άλλους από τον ΕΦΚΑ.

Δεν κάνω καμία προσπάθεια εξομίσωσης, ούτε και με ενδιαφέρει η τοξικότητα του κλίματος, αλλά ολισθηρό δρόμο διαλέγεις, να είσαι έτοιμος να γλιστρήσεις και ο ίδιος. Νομίζω ότι αυτό είναι μια λογική προσέγγιση, η οποία θα πρέπει να μας κάνει όλους σοφότερους και στο δημόσιο λόγο μας εν όψει και των εκλογών να είμαστε ψυχραιμότεροι, να είμαστε πιο ήπιοι και, εάν θέλετε, και περισσότερο σοβαροί όλοι μας. Μόνο έτσι θα κατορθώσουμε να προσφέρουμε μια υπηρεσία στον ελληνικό λαό, τον οποίο όλοι διατρανώνουμε ότι υπηρετούμε.

Αλήθεια, δηλητηριάζοντας τον ελληνικό λαό, δημιουργώντας δηλητηριώδες κλίμα προεκλογικό, διχάζοντας τον ελληνικό λαό, τι είδους υπηρεσία ακριβώς του προσφέρουμε; Ποια είναι η υπηρεσία μας στον Έλληνα πολίτη, όταν μόνιμο μέλημά μας είναι να τον «μανιπουλάρουμε», διοχετεύοντας δηλητήριο στο δημόσιο λόγο;

Η υπηρεσία μας υπάρχει, είναι υπαρκτή, αλλά είναι μια πολύ κακή υπηρεσία προς τον λαό και στο έθνος. Και όπως ανέφερα στην έναρξη της ομιλίας μου, το δικό μας καταστατικό, το ιδρυτικό μας καταστατικό, αναφέρει ξεκάθαρα ότι αυτή η παράταξη λειτουργεί στην υπηρεσία του λαού και του έθνους.

Δεν θα ακολουθήσουμε, λοιπόν. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα απαντάμε στις προκλήσεις. Θα το κάνουμε πάντα με ευπρέπεια στο δημόσιο λόγο μας, με επιχειρήματα, με συζήτηση, με διάλογο και όπου χρειάζεται, με αυστηρότητα, διότι υπάρχουν και ορισμένοι αντίπαλοί μας που δεν είναι σε θέση να κατανοήσουν τις ευθύνες που έχουν έναντι του ελληνικού λαού. Πριν, λοιπόν, αρχίσουμε να μιλάμε για όλα αυτά τα δηλητηριώδη -και απευθύνομαι στην Αντιπολίτευση τώρα-, καλό θα είναι να κάνουμε και την αυτοκριτική μας, να κοιτάμε και τη δική μας καμπούρα και να βλέπουμε ότι δεν προέρχεστε, κύριοι της Αντιπολίτευσης, ούτε από παρθενογένεση ούτε συστήνεστε για πρώτη φορά στον ελληνικό λαό. Ζητάτε και πάλι την εξουσία έχοντας ένα παρελθόν, το οποίο μάλιστα είναι πρόσφατο. Αυτό είναι το δύσκολο σημείο, που δεν μπορείτε να προσπεράσετε. Ο παλιός κακός σας εαυτός δεν σας αφήνει να χτίσετε αξιοπιστία και να πείσετε τον ελληνικό λαό.

Πράγματι, η πολιτική αξιοπιστία είναι ένα κεφάλαιο που δύσκολα χτίζεται, αλλά εύκολα χάνεται. Και εσείς όταν κυβερνήσατε τη χώρα, κάνατε ό,τι ήταν δυνατόν, για να απωλέσετε αυτό το κεφάλαιο που λέγεται αξιοπιστία και το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό κεφάλαιο, σημαντικότερο και από το οικονομικό κεφάλαιο στη δημόσια ζωή, στην πολιτική σφαίρα, στο Κοινοβούλιο, στην Κυβέρνηση, στην κοινωνία και κατ' επέκταση στον λαό.

Αυτά τα ολίγα ήθελα να πω. Όταν ανοίγετε δρόμους ολισθηρούς, λοιπόν, να είστε προσεκτικοί, γιατί μπορεί να πέσετε οι ίδιοι. Ας δώσετε κάποιες πειστικές απαντήσεις τώρα για αυτά τα μηνύματα κατανομής ποσοστών στα υπό δημιουργία κανάλια. Μήνυση μπορεί να κάνει ο κάθε Έλληνας πολίτης. Και για το ζήτημα των υποκλοπών υπάρχει αυτεπάγγελτη παρέμβαση της δικαιοσύνης και μάλιστα σε ανώτατο επίπεδο. Αυτά θα ξεκαθαρίσουν σε έναν άλλο, σε μελλοντικό χρόνο. Το θέμα είναι να είσαι πειστικός και στα πολιτικά σου επιχειρήματα. Εκεί κρίνεται η πολιτική δράση, ο τρόπος του πολιτεύεσθαι του καθενός, κόμματος ή προσώπου.

Για το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω δυο κουβέντες, αν και μίλησε το πρωί και ο Υπουργός. Εξήγησε ότι αυτός ο οργανισμός διερεύνησης ατυχημάτων στις αεροπορικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες είναι απολύτως απαραίτητος και δεν επιβαρύνει τον προϋπολογισμό. Είναι σύγχρονος, βασίζεται στις διεθνείς πρακτικές, βέλτιστες πρακτικές και οπωσδήποτε όσο εκσυγχρονίζονται και η αεροπλοία και ο σιδηρόδρομος, τόσο πε-

ρισσότεροι άνθρωποι και συχνότερα θα ταξιθεύουν. Ο εκσυγχρονισμός, όμως, δεν σημαίνει ότι εκμηδενίζεται και η πιθανότητα των ατυχημάτων. Γι' αυτό και μια σοβαρή και οργανωμένη πολιτεία, ένα σοβαρό και οργανωμένο Υπουργείο, όπως είναι αυτό του οποίου ηγείται ο κ. Κώστας Καραμανλής, πρέπει να προλαμβάνει, να δημιουργεί τις κατάλληλες υπηρεσίες, τους κατάλληλους οργανισμούς, ώστε να μην τρέχουμε -αυτό που συνήθως γινόταν στην Ελλάδα- μετά το οδυνηρό γεγονός να ψάχνουμε να βρούμε ποιος είναι ο υπεύθυνος, ποιος είχε την ευθύνη, ποιος θα καταλείψει τις ευθύνες, ποιο θα είναι το πόρισμα, ποιο πόρισμα είναι που πρέπει να πιστέψουμε, τι θα πάει στις ρυθμιστικές αρχές, τι θα πάει στη δικαιοσύνη και ούτω καθεξής. Δημιουργεί έναν οργανισμό και εγώ θα έλεγα αχρείαστος να είναι, ποτέ να μην λειτουργήσει. Να, όμως, που η ζωή δείχνει ότι αυτοί οι οργανισμοί στο σύγχρονο κόσμο είναι εντελώς απαραίτητοι.

Βεβαίως, έγινε μια παραγωγική συζήτηση -και το ψιτώνω αυτό στα κόμματα της Αντιπολίτευσης- στις επιτροπές, γιατί όλοι κατανοούμε πόσο σοβαρό είναι αυτό το ζήτημα. Εφόσον έγινε μια παραγωγική συζήτηση, σας καλώ και εγώ με τη σειρά μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι όλων των κομμάτων, να υπερψηφίσουμε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Τώρα συνεχίζουμε με τον κ. Μαρκόπουλο και μετά θα μιλήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ο κ. Κατσώτης. Επίσης, είναι ακόμα να μιλήσουν ο κ. Δρίτσας, η κ. Γιαννακοπούλου, ο κ. Γρηγοριάδης και θα ολοκληρώσουμε με τον κύριο Υπουργό που θα δευτερολογήσει.

Κύριε Μαρκόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να ξεκινήσω με ένα λίγο πιο προσωπικό, αλλά νομίζω σαφώς πολιτικό ζήτημα. Θέλω να ευχαριστήσω τον κ. Γιαννούλη, ο οποίος καταδίκασε την προ δύο ημερών επίθεση πιθανότατα με αεροβόλο όπλο στο γραφείο μου.

Κοιτάξτε να δείτε, να προσέξουμε πώς θα πάμε στις εκλογές. Να προσέξουμε, γιατί η μεταξύ μας ανθρωποφαγία οδηγεί νομοτελειακά σε βία. Να προσέξουμε μην πάμε σε εκλογές βίας, σε εκλογές ροντέο, να αναστοχαστούμε και αυτό το λέω, γιατί ενδεχομένως κάποια πράγματα να μην μπορέσουμε να ελέγξουμε και να είναι πολύ αργά. Η τοξικότητα, η βία και η στοχοποίηση κοινοβουλευτικών προσώπων μπορεί να οδηγήσει σε ολέθρια αποτελέσματα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Λένε στη χώρα μας ότι εάν δεν θέλεις να λύσεις κάποιο πρόβλημα, κάνε μια επιτροπή. Αυτός, λοιπόν, είναι τίτλος, τον οποίο εγώ δίνω στο παρόν νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο που έρχεται να εναρμονίσει τη χώρα μας σε ό,τι αφορά τα θέματα των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων με την Ευρώπη και έρχεται να μειώσει τη γραφειοκρατία. Θεωρώ δεδομένο ότι ένα τέτοιο νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Δεν βλέπω κανέναν λόγο να μην το υποστηρίξετε και εσείς και πραγματικά θέλω να πω ότι ο Κώστας Καραμανλής και το επιτελείο του, η ομάδα του, έχουν πραγματικά κινηθεί σε μια κατεύθυνση εκσυγχρονισμού στον τομέα των μεταφορών αξιοσημείωτη.

Είναι αξιοσημείωτη, κύριε Γιαννούλη και σας ευχαριστώ πάρα πολύ και πάλι -επαναλαμβάνω- για την ολόθερμη στήριξή σας στο προσωπικό μου ζήτημα.

Τώρα, όμως, θα μιλήσουμε και πολιτικά και για το νομοσχέδιο. Άκουσα τον κ. Γιαννούλη να λέει ότι θα πρέπει οι μεταφορές να ξεπερνούν τις κομματικές γραμμές.

Δεν μας δείξατε, κύριε Γιαννούλη, κάτι τέτοιο ως ΣΥΡΙΖΑ στην περίπτωση της διαχείρισης με τον COVID, μια διαχείριση η οποία ήταν απολύτως αποτελεσματική από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Εγώ τη θεωρώ εξαιρετικά επιτυχημένη. Όλες οι έρευνες έδειξαν ότι στην περίπτωση της πανδημίας τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν υπήρξαν πρόβλημα και ήταν μια μεγάλη επιτυχία σε πολύ δύσκολες συνθήκες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ στην περίοδο του COVID άσκησε

σκληρή κριτική, πολλές φορές εκτός ορίων, λησμονώντας βέβαια και τι μεταφορές μάς άφησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Κλειστήκατε, λοιπόν, στη στενή κοιματική γραμμή.

Θα σταθώ, όμως, στην ανάγκη ξεπεράσματος των στενών κοιματικών γραμμών. Μας λέτε τόσο καιρό για την ανάγκη ως πρόταση δική σας -είναι η πρότασή σας, έρχονται εκλογές, ας μη γελιόμαστε- να υπάρξει -λέει- μια προοδευτική διακυβέρνηση. Πριν από λίγο στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας συγκρουστήκατε ακόμα και με το ΚΚΕ. Η σύγκρουση ήταν πολύ σκληρή. Αποχωρήσατε, μάλιστα, αγνοώντας το αίτημα συζήτησης το οποίο κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας για την περίπτωση παρακολούθησής του. Αναφέρομαι στο 2016. Τότε δεν ήταν ο κακός Κυριάκος Μητσοτάκης, η επιείκυντη Νέα Δημοκρατία, η τρισεκατάρατη δεξιά. Ουσιαστικά κλείσατε τα μάτια, κλείσατε τα αυτιά και αποχωρήσατε σε ένα αίτημα για μια συζήτηση που κατέθεσε ένα άλλο κόμμα, στο οποίο μάλιστα θυμάμαι ότι είχατε απευθύνει και ένα προοδευτικό κάλεσμα για συγκυβέρνηση στο μέλλον κ.λπ..

Βλέπετε, λοιπόν, τα ζητήματα των παρακολουθήσεων αλά καρτ. Είναι τεράστια η υποκρισία σας. Στερήσατε την παρουσία σας από μια διαδικασία μόνο και μόνο γιατί αφορούσε τη δική σας περίοδο. Αυτή, λοιπόν, είναι η προσέγγισή σας για τα ζητήματα αυτά, τα ζητήματα των παρακολουθήσεων;

Μας λέτε ότι θέλετε προοδευτική διακυβέρνηση και πριν από λίγες ημέρες ο κ. Πολάκης έκανε προσωπική επίθεση στον κ. Ανδρουλάκη. Μας λέτε για προοδευτική διακυβέρνηση και για συνασπισμό ο οποίος θα πρέπει να γίνει μετεκλογικά μεταξύ των προοδευτικών κομμάτων και έχετε αφαϊμάξει κυριολεκτικά το ΜέΡΑ25. Τελικά πέστε μας τι είναι αυτό το οποίο λέτε, ποια είναι η πρότασή σας στον ελληνικό λαό.

Να το πούμε, λοιπόν, για να ολοκληρώσουμε. Το έργο της συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΠΑΣΟΚ - ΚΚΕ - ΜέΡΑ25 έχει τελειώσει. Δεν έχετε πρόταση για την επόμενη μέρα. Έχετε αποτύχει να αρθρώσετε πρόταση και με τη σημερινή σας στάση απέναντι στο αίτημα του ΚΚΕ νομίζω ότι βάλσατε ταφόπλακα.

Τι κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ; Παίζει με τους θεσμούς όπως τον βολεύει. Μιλάτε για τον κ. Ράμμο. Είναι πρωτοφανές -το είπα και στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας- ο επικεφαλής μιας ανεξάρτητης αρχής, ο οποίος έχει έρθει τέσσερις φορές στις αρμόδιες επιτροπές, να αυτοπροσκαλείται, να υποδεικνύει στην ανωτάτου επιπέδου Κοινοβουλευτική Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας το ποιον θα προσκαλεί και το πώς θα τον προσκαλεί. Εδώ καλά-καλά με την επιστολή του μάς έλεγε και τον τρόπο, να γίνει -λέει- ανοικτή σύσκεψη, να μην είναι κλειστή.

Έχουμε καταλάβει ότι εκ του Συντάγματος εκπορεύεται η όποια εξουσία των ανεξάρτητων αρχών, αλλά ότι δεν είναι ανεξέλεγκτες οι ανεξάρτητες αρχές; Δεν μπορεί να υποδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο μια τόσο υψηλού επιπέδου κοινοβουλευτική επιτροπή θα καλεί ή δεν θα καλεί κάποιον.

Επίσης, θα καταθέσω και μια ερώτηση από αυτό το Βήμα προς τον επικεφαλής της ανεξάρτητης αρχής, τον κ. Ράμμο. Να μας απαντήσει ευθέως: Έχει γι' αυτήν την επιστολή που έστειλε στον Πρόεδρο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας την έγκριση της συλλογικότητάς του; Έχει θέσει το ζήτημα στο Συμβούλιο της ανεξάρτητης αρχής της οποίας προϊστάται; Διότι πληροφορίες αναφέρουν ότι ο κ. Ράμμος έχει δράσει αυτοβούλως.

Καλώ, λοιπόν, τον κ. Ράμμο και εσάς που τον υπερασπιστήκατε εγκαταλείποντας το ΚΚΕ σε αυτή την τόσο σημαντική συζήτηση, να μας πείτε: Ο κ. Ράμμος θεωρεί την ΑΔΑΕ προσωπικό του τσιφλίκι;

Ερωτώ, λοιπόν, ξανά από αυτό το Βήμα: Ο κ. Ράμμος έχει συλλογική έγκριση για το βήμα το οποίο έκανε και την επιστολή την οποία απέστειλε στον Πρόεδρο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας;

Κοιτάξτε να δείτε: Υπάρχει συνταγματικός διαχωρισμός των εξουσιών. Οι ανεξάρτητες αρχές έχουν τον ρόλο τους, όμως η ανεξαρτησία αυτή αφορά προφανώς και την Κυβέρνηση, εν προκειμένω εμάς, τη Νέα Δημοκρατία, αλλά η ανεξαρτησία αφορά και τα υπόλοιπα πολιτικά κόμματα και δεν είμαστε καθόλου σίγουροι κατά πόσο ο κ. Ράμμος είναι ανεξάρτητος ως επικεφαλής μιας ανεξάρτητης αρχής απέναντι στο κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ.

Δεν μπορεί, λοιπόν, κανένας να υποκαταστήσει το Σύνταγμα, δεν μπορεί να λειτουργεί ένας επικεφαλής ανεξάρτητης αρχής εκτός συνταγματικών ορίων και να θέλει αυτός να ορίσει άλλα πράγματα. Ο κ. Ράμμος, λοιπόν, να μας απαντήσει: Είναι πραγματικά ανεξάρτητη η αρχή και η διοίκησή του;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Για ποιο θέμα; Επί προσωπικού;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Θα ήθελα να λάβω τον λόγο. Δεν μπορώ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Μετά. Θα μιλήσει ο κ. Κατσώτης πρώτα. Όμως, δεν γίνεται αυτό.

Ορίστε, κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα μιλήσω για τις τροπολογίες στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Όλα μαζί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Είναι προφανές ότι η ψεύτικη αντιπαράθεση θα οξύνεται όσο πλησιάζουμε στις εκλογές, όμως, κύριοι, σας ενώνουν περισσότερα από αυτά που σας χωρίζουν.

Αλήθεια, για πείτε μας: Συμφωνείτε, ναι ή όχι, στην εμπλοκή της χώρας στους σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ, στην παραχώρηση κρίσιμων υποδομών της χώρας για τη διεξαγωγή του πολέμου; Συμφωνείτε. Συμφωνείτε ή όχι στην επιβολή των κυρώσεων στη Ρωσία, τις οποίες πληρώνει τελικά ο λαός μας; Έχετε συμφωνήσει. Συμφωνείτε ή όχι με την ιδιωτικοποίηση-νατοποίηση των ναυπηγείων Ελευσίνας; Εδώ το ψηφίσατε όλοι. Συμφωνείτε ή όχι με την ιδιωτικοποίηση του Ελληνικού; Εδώ το ψηφίσατε όλοι. Συμφωνείτε ή όχι με τα χαράτσια στην ενέργεια, εκτοξεύοντας το κόστος για τα λαϊκά νοικοκυριά; Συμφωνήσατε ή όχι στο θεσμικό πλαίσιο που βγάζει στο σφυρί την κύρια κατοικία εργατικών λαϊκών οικογενειών, που φτιάχνει «κοράκια» που εκβιάζουν; Συμφωνήσατε ή όχι με την ψηφιοποίηση και τη γενίκευση της καταστολής και των παρακολουθήσεων με στόχο τον εχθρό λαό, με βάση και τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Στη συζήτηση, λοιπόν, εκτός από τα θέματα του νομοσχεδίου και το ζήτημα των υποκλοπών και των ανεξάρτητων αρχών, τέθηκε και ο ρόλος των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Από την εξέλιξη της συζήτησης των υποκλοπών και των παρακολουθήσεων τι αναδείχτηκε; Η αντιπαράθεση μεταξύ σας για τον ρόλο των προσώπων και όχι του θεσμικού πλαισίου που έχετε διαμορφώσει όλοι σας και το κρατάτε μακριά από τη συζήτηση και την ανάγκη κατάργησής του.

Σήμερα στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας που συγκλήθηκε για να εξετάσει την υπόθεση των υποκλοπών στο τηλεφωνικό κέντρο της έδρας της Κεντρικής Επιτροπής του ΚΚΕ από το 2016, ο ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία ήταν σε συμπαιγνία. Ο ΣΥΡΙΖΑ με προσηματικούς λόγους αποχώρησε, επειδή δεν καλέστηκε ο Πρόεδρος της ΑΔΑΕ, ο κ. Ράμμος, που συμφωνούμε ότι πρέπει να καλεστεί, δεν ήταν όμως θέμα της σημερινής συζήτησης. Αρνήθηκε να παραμείνει και να διερευνηθεί το θέμα, γιατί προφανώς έχει λερωμένη τη φωλιά του, γιατί συμφωνεί με αυτό το πλαίσιο που κανείς δεν εξαιρείται των παρακολουθήσεων. Εξάλλου, ο ΣΥΡΙΖΑ ως κυβέρνηση μετέτρεψε σε πλημμέλημα από κακούργημα το αδίκημα της παραβίασης του απορρήτου των τηλεπικοινωνιών.

Κύριοι, δεν μπορείτε να λέτε ότι είστε διαφορετικοί. Βεβαίως έχετε διαφορές, όμως ο λαός σήμερα στενάζει κάτω από την πολιτική σας, τα μνημόνια, τα μέτρα σας και εδώ απορρίψατε όλοι σας την πρόταση νόμου που έφερε το ΚΚΕ για την απαγόρευση των πλειστηριασμών σε κύριες κατοικίες εργατικών λαϊκών οικογενειών.

Απορρίψατε την κατάργηση του ΦΠΑ στα τρόφιμα και σε είδη πλατιάς λαϊκής κατανάλωσης. Απορρίψατε την επαναλειτουργία της «ΛΑΡΚΟ» με πλήρη εργασιακά δικαιώματα για τους εργαζόμενους. Απορρίψατε τη μείωση του κόστους παραγωγής για τους φτωχούς αγρότες με αφορολόγητο πετρέλαιο, την επαναφορά και καταβολή του δέκατου τρίτου και δέκατου τέταρτου μισθού και σύνταξης.

Στις εκλογές αυτές θα κριθεί αν θα είναι δυνατός ο λαός ή αν θα είναι ισχυρή η αντιλαϊκή κυβέρνηση, όποιου χρώματος κι αν έχει. Έτσι κι αλλιώς ο λαός θα είναι αδύνατος με οποιαδήποτε κυβέρνηση. Γι' αυτό και τον καλούμε να ισχυροποιήσει το ΚΚΕ, γιατί μόνο έτσι μπορεί να πρωταγωνιστήσει στις εξελίξεις και να διεκδικήσει τις δικές του ανάγκες, σε μια γραμμή βέβαια ανατροπής και ρήξης με αυτό το βάρβαρο και το σάπιο σύστημα που βλέπουμε ότι μόνο οι πόλεμοι, οι θάνατοι, το αίμα, αλλά και η διαφθορά είναι αυτή που κυριαρχεί.

Σχετικά με την τροπολογία για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ έχετε πείρα από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τη συζήτηση για τη διαπλοκή μαζί τους με τους ιδιοκτήτες τους και τον ρόλο τους στη στήριξή σας, αλλά και την αποσιώπηση ή τη διαστρέβλωση των θέσεων του ΚΚΕ. Όλοι σας επιδιώξατε και επιδιώκετε να έχετε ιδιαίτερη σχέση, όπως εξάλλου και οι ιδιοκτήτες κάνουν επιλογή προβολής και στήριξης.

Η τροπολογία που φέρνει σήμερα η Κυβέρνηση γίνεται προκειμένου η ελληνική νομοθεσία να προσαρμοστεί σε αυτήν της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε έναν τομέα συνεχώς αναπτυσσόμενο και μάλιστα κερδοφόρο, με επενδύσεις μεγάλων κεφαλαίων, συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρηματικών ομίλων και μάλιστα συνδυάζοντας την οπτικοακουστική παραγωγή με την ραδιοτηλεοπτική μετάδοση, αλλά και με τις τηλεπικοινωνίες.

Ως τώρα στην Ελλάδα ένας επιχειρηματικός όμιλος με άδεια συνδρομητικής ραδιοτηλεοπτικής μετάδοσης δεν μπορούσε να έχει άδεια για τη λεγόμενη ελεύθερη ραδιοτηλεοπτική μετάδοση και ανάλογους σταθμούς. Για παράδειγμα, η «NOVA» δεν μπορεί να έχει και άδεια για τηλεοπτικό σταθμό σαν το «MEGA» και το αντίστροφο. Η «NOVA» που ενδιαφέρεται να επενδύσει και στην ελεύθερη ή επίγεια -όπως ονομάζεται- τηλεόραση προσέφυγε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία με επιστολή στην Κυβέρνηση υποδεικνύει να προσαρμοστεί στο ευρωπαϊκό δίκαιο και κυρίως να μην παρεμποδίζει την ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων σε όποιον τομέα οικονομίας, τις εξαγορές, τις συγχωνεύσεις, τον ανταγωνισμό. Ήδη η «NOVA» για να ξεπεράσει το εμπόδιο της ελληνικής νομοθεσίας έχει εξαγοράσει το 50% του «ALPHA».

Η Κυβέρνηση με την τροπολογία έρχεται να διορθώσει ένα ζήτημα το οποίο εγείρει ανταγωνισμούς ανάμεσα στη συνδρομητική και την ελεύθερη τηλεόραση στη χώρα μας. Η τροπολογία προκειμένου να μην δημιουργήσει παραπέρα τριβές μεταξύ των επιχειρηματικών ομίλων, διαφορετικών στη μετάδοση ραδιοτηλεοπτικών σταθμών, συνεχίζει να απαγορεύει σε έναν όμιλο με συνολική άδεια να γίνεται ιδιοκτήτης άδειας και ελεύθερης επίγειας τηλεόρασης και ραδιοφώνου, αλλά για να αντιμετωπίσει το κενό με βάση το ευρωπαϊκό δίκαιο και την παρεμπόδιση ελεύθερης κίνησης κεφαλαίων και επενδύσεων δίνει τη δυνατότητα να έχουν άδεια οι μέτοχοι του ομίλου της συνδρομητικής τηλεόρασης, όχι η ίδια η εταιρεία, αλλά οι μέτοχοι της. Στην εταιρεία δίνει τη δυνατότητα συμμετοχής σε επιχειρηματικό όμιλο με ιδιοκτησία ελεύθερης επίγειας τηλεόρασης και βεβαίως το αντίστροφο.

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές σε συνδυασμό με την εφαρμογή ψηφιακής τεχνολογίας οδηγούν βέβαια σε μείωση εργαζομένων και εντατικοποίηση της δουλειάς. Η τροπολογία ανοίγει τον δρόμο να κυριαρχήσουν οι συνδρομητικοί σταθμοί που σημαίνει ότι η μεγάλη πλειοψηφία των εργατικών λαϊκών οικογενειών ή θα αναγκαστούν να πληρώνουν ή δεν θα έχουν την όποια ενημέρωση και ψυχαγωγία.

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

Είμαστε, λοιπόν, ενάντια στην τροπολογία, γιατί σε σχέση και με τα ζητήματα της εξασφάλισης της προστασίας της πολυφωνίας που βάζει η τροπολογία, αυτά δεν εξασφαλίζονται, ίσα-ίσα μειώνονται. Πρέπει να αναφέρουμε εδώ ότι ο νέος κώδικας δεοντολογίας του ΕΣΡ καταργεί και αυτή την κουτσουρεμένη προβολή των κομμάτων με βάση το κοινοβουλευτικό ποσοστό. Το βασικό στοιχείο που δείχνει την αντιδραστικότητα του σχεδίου κώδικα δεοντολογίας οπτικοακουστικών και ραδιοφωνικών προγραμμάτων το οποίο επεξεργάστηκε και διατύπωσε το ΕΣΡ -είναι στη διαβούλευση- είναι το άρθρο 33, που καταργεί και αυτή την αντιδημοκρατική διάταξη για την παρουσίαση των κομμάτων με

βάση το κοινοβουλευτικό τους ποσοστό, αντικαθιστώντας τη διατύπωση και μιλά για εκτίμηση των δημοσιογράφων ως προς την επιλογή μεταδόσεως ζητημάτων.

Είναι, λοιπόν, ζήτημα που βλέπουμε ότι περιορίζει ακόμα περαιτέρω την προβολή των κομμάτων στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, γι' αυτό ψηφίζουμε κατά στην τροπολογία σε σχέση με την τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας.

Στην τροπολογία, λοιπόν, του Υπουργείου Παιδείας με αριθμό 1555/50 τοποθετούμαστε συνολικά κατά, διότι βαραίνουν οι αρνητικές διατάξεις για την υλοποίηση της αντιδραστικής αξιολόγησης των εκπαιδευτικών, τη στιγμή που σχολεία, εκπαιδευτικοί και μαθητές μένουν αβοήθητοι από την Κυβέρνηση και ούτε καν καλύπτονται τα τεράστια μορφωτικά κενά που έχουν δημιουργηθεί στην πανδημία.

Επιβεβαιώνεται ότι το σχέδιο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για την αξιολόγηση των σχολικών μονάδων και εκπαιδευτικών είναι στρατηγικό. Στόχος είναι να οδηγήσει τη λειτουργία των σχολείων ως αυτόνομων μονάδων που θα σχεδιάζουν διαφορετικό σχολικό πρόγραμμα, θα προγραμματίζουν την παρέμβαση των επιχειρήσεων στο σχολείο, θα αναζητούν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης και άλλα. Η αξιολόγηση ουσιαστικά σημαίνει ασφυκτικός έλεγχος για το πώς προχωράνε οι παραπάνω αντικειμενικοί στόχοι. Γι' αυτόν τον λόγο καθόλου ελεύθερο δεν θα είναι το σχολείο που σχεδιάζει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά περισσότερο εξαρτημένο από τις τσέπες των γονιών και δεσμευμένο από τις συνολικές κοινωνικές ανισότητες.

Τοποθετούμαστε, λοιπόν, στην τροπολογία, στο άρθρο 1, αν ήταν ξεχωριστά, θα είμαστε με το «παρών» και στα υπόλοιπα άρθρα θα ψηφίζαμε κατά.

Για την τροπολογία 1553/48 που αφορά την παράταση προθεσμιών για ρυθμίσεις μητρώων συντελεστών παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, μελετών, τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών είναι γνωστό ότι έχουμε διαφωνήσει με τον ν.4764/2020 και ψηφίζουμε κατά συνολικά στην τροπολογία.

Τέλος σε σχέση με το νομοσχέδιο, λέμε εν κατακλείδι ότι η ασφάλεια εργαζομένων και επιβατών είναι ζητούμενο. Από τι εξαρτάται αυτή; Εξαρτάται από τους όρους εργασίας και αμοιβής, από τις συνθήκες που έχετε διαμορφώσει -όλοι σας- που είναι σε συνθήκες γαλέρας, με τις ευέλικτες μορφές, με τη μείωση μισθών, την αύξηση των ορίων ηλικίας, από την απόλυτη στήριξη των στόχων των επιχειρηματικών ομίλων για ενίσχυση της κερδοφορίας τους, με μείωση των δαπανών για την υγεία και ασφάλεια. Βλέπετε αυτή κοστίζει και έτσι οι εργοδότες το ξεπερνούν αυτό το όποιο νομικό πλαίσιο.

Ένα αεροπλάνο, ένα τρένο, ένα μέσο μεταφοράς όσο και σύγχρονο αν είναι, όσο κι αν είναι με όλους τους όρους ασφάλειας, αυτά θα λειτουργούν με τους εργαζόμενους και όσο αυτοί είναι ασφαλείς, με συγκροτημένα δικαιώματα, χωρίς να εξουθενώνονται με ατελείωτα ωράρια, τόσο θα μειώνονται τα ατυχήματα στις μεταφορές. Εσείς, όμως, κινείστε ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση.

Επισημάναμε αρκετές πλευρές στην τοποθέτησή μας γι' αυτό και στεκόμαστε αρνητικά στο σύνολο του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Καλησπέρα σας και από εμένα.

Καλείται στο Βήμα η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, η κ. Κωνσταντίνα (Νάντια) Γιαννακοπούλου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ (ΝΑΝΤΙΑ) ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου πριν μπω στην ουσία της κουβέντας της συζήτησης για το νομοσχέδιο, να κάνω δύο πολιτικές παρατηρήσεις-επισημάνσεις.

Πρώτον, σχετικά με τη ρύθμιση για να μπει φρένο στο κόμμα Κασιδιάρη, προφανώς και θα αποτελεί μελανή κηλίδα για τη δημοκρατία μας αν ξαναμπει μια εγκληματική οργάνωση στη Βουλή και αυτό σε καμία περίπτωση -και νομίζω συμφωνούμε και πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι σε αυτό- δεν μπορεί να αποτελέσει θέμα κομματικού ανταγωνισμού, όπως εξελίσσεται.

Θα αποτελεί ντροπή να μην υπάρξει ευρύτερη συναίνεση, για να μην μπει η μεταμορφωμένη Χρυσή Αυγή στη Βουλή.

Και ασφαλώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πάλη απέναντι στον φασισμό, η πάλη απέναντι στον νεοναζισμό, απέναντι σε μία εγκληματική οργάνωση αποτελεί καθήκον όλων των πολιτών. Ωστόσο, χρειάζονται και νομοθετικές και δικονομικές αντιμετώπισεις.

Ας πούμε τα πράγματα όπως είναι: Η Χρυσή Αυγή βγήκε από τον πολιτικό χάρτη και λόγω της πάλης των πολιτών όλων των χώρων, αλλά οριστικά και τελεσίδικα λόγω της καταδίκης της ως εγκληματική οργάνωση από τη δικαιοσύνη. Σοφόν το σαφές, λοιπόν!

Πρέπει να δούμε, λοιπόν, τι θα κάνουμε και γι' αυτό χρειάζεται συναίνεση, χρειάζεται συνεννόηση και συναίνεση σημαίνει να συμφωνήσουμε κατ' αρχάς στη στοχοθεσία. Και βεβαίως, χρειάζεται μια τέτοια νομοτεχνική επεξεργασία η οποία θα πρέπει να συμφωνεί και απόλυτα με τις συνταγματικές προβλέψεις τόσο σε ουσιαστικό όσο και σε δικονομικό επίπεδο. Και αυτό είναι ένα σημείο το οποίο χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή.

Δεν μπορούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ψάχνουμε πεδίο κομματικής αντιπαράθεσης σε αυτό το τόσο σημαντικό ζήτημα, το τόσο ευαίσθητο ζήτημα για τη δημοκρατία μας.

Οι προτάσεις και οι παρατηρήσεις που έχει κάνει το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής είναι συγκεκριμένες, είναι απολύτως τεκμηριωμένες και επιπλέον, εμείς προτείνουμε και λόγω της σοβαρότητας και της ευαισθησίας αυτού του ζητήματος ο Πρόεδρος της Βουλής να ζητήσει το ταχύτερο δυνατό τη γνώμη της Επιστημονικής Υπηρεσίας του Κοινοβουλίου, προκειμένου να επιτευχθεί η αρτιότερη και σύμφωνη με το Σύνταγμα διατύπωση της διάταξης.

Δεύτερη παρατήρηση: Βαρεθήκαμε -πραγματικά βαρεθήκαμε!- κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτή την Αίθουσα τις επιθέσεις, τη λάσπη, την υποτίμηση με τον πιο λαϊκίστικο λόγο από έναν γνωστό υβριστή συνάδελφο. Δεν ξέρω τι σκέφτεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν εμείς ως ΠΑΣΟΚ δεν είμαστε σε καμία περίπτωση διατεθειμένοι να ανεχτούμε να λένε κάποιοι εντός του Κοινοβουλίου «λίγο» τον Πρόεδρό μας Νίκο Ανδρουλάκη.

Αυτά και άλλα πολλά τα οποία επιώθηκαν συνιστούν άλλη μία εκτροπή από κάθε πλαίσιο πολιτικής, ανθρωπίνης, θεσμικής ευπρέπειας και σεβασμού, όταν τέτοιοι είδους χαρακτηρισμοί απευθύνονται απέναντι στον Πρόεδρο του τρίτου κόμματος του ελληνικού Κοινοβουλίου.

Όμως, θα μου επιτρέψετε να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και ειδικά του ΣΥΡΙΖΑ, ότι αυτές οι δηλώσεις του γνωστού στελέχους σας είναι απολύτως αποκαλυπτικές. Και βεβαίως, μην ξεχνάμε ότι υπάρχουν και πάρα πολλοί εντός του κόμματός σας που χειροκροτούν τις απόψεις του. Είστε σε ένα κόμμα το οποίο μας μιλάει για μια δήθεν προοδευτική συνεργασία με ένα νεφελώδες -θα έλεγα- πλαίσιο, ακόμα δεν έχουμε καταλάβει τι εννοείτε. Αναρωτιέμαι, όμως, αν με αυτές τις ύβρεις, με αυτές τις φραστικές επιθέσεις, η υποτιθέμενη πρότασή σας δείχνει ειλικρίνεια, γιατί γίνεται -νομίζω- προφανές ότι τελικά ο μόνος στόχος που έχετε είναι αυτός που είχατε πάντα, η αλίευση των ψηφοφόρων του ΠΑΣΟΚ.

Αν ήταν διαφορετικά τα πράγματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, τότε ήδη η ηγεσία σας θα επέπληττε το εν λόγω στέλεχος, θα του ασκούσε μια δημόσια κριτική, θα έπαιρνε αποστάσεις τουλάχιστον. Σιωπή, όμως! Σιωπή αποκαλυπτική και σιωπή ένοχη!

Και να κλείσω, γιατί ακούσαμε και προ ολίγου έναν Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας να κάνει ανοίξεις επιθέσεις. Πρέπει, λοιπόν -και σε αυτό είναι ξεκάθαρη η θέση του ΠΑΣΟΚ- κυρίες και κύριοι ειδικά της Νέας Δημοκρατίας, αυτές οι ανοίξεις επιθέσεις που δέχεται ο πρόεδρος της ανεξάρτητης αρχής, ο κ. Ράμμος, από μέλη της Πλειοψηφίας να μην συνεχιστούν. Πρέπει επιτέλους να τελειώνουν. Αντίκεινται στον σεβασμό που οφείλουμε όλοι να έχουμε στο έργο και τη λειτουργία μιας συνταγματικά ανεξάρτητης αρχής. Είναι αδιανόητο να υπάρχουν επιθέσεις, να υπάρχουν εμπόδια, να υπάρχουν απειλές απέναντι στον πρόεδρο μιας ανεξάρτητης αρχής και εν τέλει με αυτόν τον τρόπο να τίθενται προσκόμματα στη συνταγματική της λειτουργία. Ως εδώ, λοι-

πόν! Κάτι τέτοιο είναι απολύτως ανεπίτρεπτο. Σταματήστε το!

Μπαίνοντας τώρα στο σημερινό νομοσχέδιο, το παρόν νομοσχέδιο αφορά τη δημιουργία και τη σύσταση ενός νέου εθνικού αρμόδιου φορέα, ο οποίος φέρει την επωνυμία: «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών». Είναι επιφορτισμένος με τη διερεύνηση των αεροπορικών και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και με την ασφάλεια των μεταφορών στο πλαίσιο της προσπάθειας επίτευξης συμμόρφωσης με τους σχετικούς ευρωπαϊκούς κανονισμούς και οδηγίες.

Ο υπό σύσταση φορέας αυτός να μην μνημονεύεται ως ανεξάρτητος, εντούτοις στην πράξη με τον τρόπο τον οποίο τον νομοθετείτε ουσιαστικά πρόκειται περί μιας αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας η οποία εποπτεύεται από το αρμόδιο Υπουργείο, από το Υπουργείο σας, κύριε Υπουργέ. Και αυτό έρχεται σε αντίθεση με αυτό το οποίο προβλέπει ο Κανονισμός 996/2010 και την αντίστοιχη πρακτική η οποία εφαρμόζεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπου γίνεται λόγος συγκεκριμένα περί ανεξάρτητων αρχών.

Εμείς από μέρους μας, το ΠΑΣΟΚ, προτείνουμε τη σύσταση μιας ανεξάρτητης αρχής μη συνταγματικά κατοχυρωμένης, κρίνοντας ότι είναι το πιο -αν θέλετε- συμβατό για τη σύσταση αυτού του φορέα. Ίδωμεν!

Τώρα ειδικότερα επί του νομοσχεδίου, στην έννοια των μεταφορών συμπεριλαμβάνονται το σύνολο αυτών, δηλαδή και οι οδικές ή και οι ναυτιλιακές; Αυτό χρήζει μιας περαιτέρω διευκρίνισης.

Επίσης, στο άρθρο 10 του νομοσχεδίου παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να μετατάσσει ελεύθερα υπαλλήλους του Υπουργείου και των εποπτευόμενων αυτού φορέων, καθώς και από ανεξάρτητες αρχές. Η σχετική, όμως, πρόβλεψη -και αυτό είναι κάτι που πρέπει να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν, κύριε Υπουργέ- είναι δυνατόν να αποδυναμώσει ακόμη περισσότερο τις ήδη υποστελεχωμένες υπηρεσίες, φορείς και αρχές.

Ένα άλλο ζήτημα πολύ σημαντικό έχει να κάνει με τη χρηματοδότηση αυτού του οργανισμού. Ζητήσαμε να εξηγηθεί ειδικότερα πώς τελικά συνολικά θα χρηματοδοτείται ο νέος οργανισμός για τη συνολική λειτουργία του, αλλά και για το έργο το οποίο έχει να επιτελέσει, ειδικά μάλιστα όταν είναι πολύ σοβαρά τα συμβάντα. Θα επαρκέσουν οι πόροι οι οποίοι προέρχονται από τα αδιάθετα του EUROCONTROL για την αποζημίωση των διερευνητικών αεροπορικών ατυχημάτων, όπως προβλέπεται;

Αναμφίβολα, υπάρχει η ανάγκη για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που θα είναι αξιόπιστο, για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα είναι λειτουργικό, το οποίο θα είναι αποδοτικό, για τη δημιουργία μιας πραγματικά ανεξάρτητης αρχής η οποία θα διερευνά τα ατυχήματα και θα δίνει λύσεις, θα δίνει προτάσεις για να αποφύγουμε τη δημιουργία νέων ατυχημάτων.

Εμείς επανειλημμένα και μέσω του ειδικού μας αγορητή, του κ. Γκόκα, έχουμε εκφράσει τις επιφυλάξεις μας, τη διαφωνία μας σχετικά με τον τρόπο άσκησης ελέγχου και εποπτείας στα περιφερειακά αεροδρόμια. Ως παράταξη, επίσης, κύριε Υπουργέ -κι αυτό είναι κάτι που νομίζω το ξέρετε πάρα πολύ καλά- έχουμε καταθέσει δεκάδες κυριολεκτικά ερωτήσεις για πολλά συμβάντα, είτε στο Ηράκλειο της Κρήτης, είτε στην Κέρκυρα, είτε στη Σκιάθο, είτε στον Αερολιμένα Αθηνών, στους σιδηροδρόμους. Στη δε εταιρεία «HELLENIC TRAIN» πρόσφατα επιβλήθηκε πρόστιμο ύψους 300.000 ευρώ από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μετά από συνεχή σιδηροδρομικά ατυχήματα και την εμπλοκή οχημάτων στις διαβάσεις.

Συνεπώς όλοι θα συμφωνήσουμε -και νομίζω ότι καθίσταται σαφέστατο- ότι κάτι πρέπει να αλλάξει. Η ενοποίηση των δύο ως τώρα επιτροπών αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, να μην κατ' αρχάς κρίνεται ορθή, όμως από μόνη της δυστυχώς δεν φτάνει. Τα βασικά ζητήματα τα οποία προκύπτουν από την σύσταση του νέου ενιαίου οργανισμού επισημάνθηκαν. Επισημάνθηκαν από τον κ. Γκόκα. Επισημάνθηκαν από τους περισσότερους ειδικούς αγορητές. Αφορούν στην ανεξαρτησία, στη λειτουργία, στον τρόπο στελέχωσης, στη διοίκησή του, αλλά και

στην έλλειψη της οικονομικής του αυτοτέλειας δημιουργώντας εν τέλει μία αρχή η οποία όμως δεν είναι πλήρως εναρμονισμένη με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Σας ευχαριστώ θερμά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε για την τήρηση του χρόνου. Έκπληξη αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», είκοσι οκτώ μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γυμνάσιο Βαρθολομίου Ηλείας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο σε ό,τι κάνετε.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλείται στο Βήμα ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία. Να ετοιμάζεται ο κ. Γρηγοριάδης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25.

Κύριε Δρίτσα, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εκτός νομοσχεδίου νομίζω ότι είναι ανάγκη να ξεκαθαρίσουμε ένα ζήτημα. Πολύ συνοπτικά εγώ θα παρέμβω σ' αυτό, με βάση όσα ακούστηκαν από την πλευρά του ΚΚΕ, από την πλευρά του κ. Μαρκόπουλου και από την πλευρά του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΚΙΝΑΛ - ΠΑΣΟΚ, λίγο πριν.

Η πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ για τη δημοκρατική διακυβέρνηση δεν έχει να κάνει με παζάρια. Απευθύνεται σε όλα τα κόμματα της δημοκρατικής Αντιπολίτευσης, στο ΜέΡΑ25, στο ΠΑΣΟΚ, στο ΚΚΕ και σε κόμματα της εξωκοινοβουλευτικής Αριστεράς και σε άλλες δημοκρατικές δυνάμεις. Πρωτίστως όμως απευθύνεται στην κοινωνία. Καλούμε και την κοινωνία και τα πολιτικά κόμματα να εξαντλήσουμε κάθε δυνατότητα να συμπέσουμε σε πρωτεύουσας σημασίας στόχους επ' ωφελεία της κοινωνικής δικαιοσύνης, της δημοκρατίας, της ελευθερίας και της προοπτικής της βιώσιμης ανάπτυξης αυτού του τόπου και αυτού του λαού. Αυτή είναι η πρότασή μας, επεξεργασμένη και σε συνέδρια και σε πολλές άλλες διαδικασίες.

Εμείς καταλαβαίνουμε ότι κάθε κόμμα προφανώς έχει την ανάγκη ή και την υποχρέωση να προφυλάσσει την οριοθέτησή του, αλλά δεν είναι δυνατόν το ΚΚΕ να λέει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν συμβάλλει στο να διερευνηθούν οι υποκλοπές στο τηλεφωνικό κέντρο του ΚΚΕ, όταν το γιγαντιαίο πρόβλημα είναι ότι απαγορεύεται η άρση του απορρήτου, ακόμα και στη Θεσμών και Διαφάνειας, ακόμα και στην ΑΔΑΕ, ακόμα και οπουδήποτε.

Προτάσεις για να προχωρήσουν διαδικασίες κοινοβουλευτικές, με επιτροπές, εξεταστικές ή και προανακριτικές για όλα αυτά και για την υπόθεση Πιτσιόρλα - το έχει προτείνει ο Αλέξης Τσίπρας στον κ. Μητσοτάκη εδώ - είναι δεδομένες. Ποτέ δεν άλλαξε τη νομοθεσία και τον Ποινικό Κώδικα ο ΣΥΡΙΖΑ από κακούργημα σε πλημμέλημα για αυτού του είδους τις παρακολουθήσεις. Δεν είναι δυνατόν να λέγονται αυτά.

Αυτή η αλλαγή έγινε από την επιτροπή των κορυφαίων νομικών -και εμείς την αποδεχθήκαμε- για τις παρακολουθήσεις ιδιωτικού δικαίου μεταξύ συζύγων και επιχειρηματιών και άλλα πράγματα από τους διάφορους ντεντέκτιβ. Αν η άποψη είναι ότι και αυτά τα αδικήματα -που είναι απαράδεκτα αδικήματα- πρέπει να διατηρηθούν σε βαθμό κακούργηματος, ας το πει το κάθε κόμμα, αλλά όχι να διαστρεβλώνει τις πραγματικότητες.

Θέλω κι εγώ στη συνέχεια της τοποθέτησης του Χρήστου Γιαννούλη να πω ότι πράγματι είναι απαράδεκτη κάθε κίνηση εκδίκησης, εκφοβισμού ή οτιδήποτε άλλο, όπως αυτή που υπέστη το γραφείο του κ. Μαρκόπουλου. Και την καταδικάζουμε απολύτως.

Όμως, ροντέο οι εκλογές γιατί να γίνουν, κύριε Μαρκόπουλε; Γιατί να γίνουν ροντέο; Ή ροντέο είναι να διεκδικεί κανείς, να καταγγέλλει και να αποκαλύπτει; Αυτό είναι ροντέο;

Κύριε Υπουργέ, ευρωπαϊκή οδηγία, ευρωπαϊκός κανονισμός διαμορφώνεται σε ένα σχέδιο νόμου: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών». Βατό σε γενικές γραμμές το νομοσχέδιο με κριτικές που δεν είναι πολιτικές αντιθετικές, όπως απε-

δείχθη από τη μέχρι τώρα διαδικασία. Δεν το αξιοποιήσατε.

Σας άκουσα το πρωί. Πολύ καλά κάνατε. Ανοίξατε τη συνεδρίαση και με βάση τα όσα είχαν ειπωθεί στην επιτροπή δώσατε απαντήσεις κατά τη γνώμη σας, σύμφωνα με την άποψή σας. Ένα θετικό μεταξύ αυτών είναι ότι αποδεχθήκατε την επισήμανση του ΚΚΕ ότι δεν συμπεριλαμβάνονται στις ρυθμίσεις οι ελεγκτές της Πολεμικής Αεροπορίας. Ως Τομεάρχης Άμυνας θέλω και εγώ να το θέσω.

Την επόμενη εβδομάδα θα υπάρχει νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας που ανεβλήθη την προηγούμενη εβδομάδα. Τρέξετε το. Σε συνεργασία με τον κ. Παναγιωτόπουλο έχετε όλη τη δυνατότητα αυτή τη στιγμή να μην μείνει για κάποτε, αλλά να υπάρχει μια άμεση ρύθμιση. Από εκεί και πέρα όμως δεν ξεφύγατε από την ανάγκη του τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ τότε κ.λπ., χωρίς αναφορές σε πραγματικά δεδομένα.

Θέλω κυρίως να σταθώ σε μία τροπολογία που καταθέσαμε αναφορικά με τους εργαζόμενους των ναυπηγείων Σκαρμαγκά. Θα την καταθέσουμε ξανά και στα επόμενα νομοσχέδια γιατί επείγει. Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 1556 και ειδικό αριθμό 51. Αφορά τη ρύθμιση της εργασιακής κατάστασης του προσωπικού των ελληνικών ναυπηγείων μετά την ολοκλήρωση σχεδόν της διαδικασίας της ειδικής διαχείρισης.

Μέχρι τέλος του μήνα οι εργαζόμενοι απολύονται, διότι η Κυβέρνησή σας και ο νέος ιδιοκτήτης των ναυπηγείων Σκαρμαγκά δεν συναινέσαν στο να κατοχυρωθούν οι εργαζόμενοι. Ποιοι εργαζόμενοι; Αυτοί που έχουν φτιάξει φρεγάτες, υποβρύχια, torpilakátous. Έχουν επισκευάσει και έχουν φτιάξει με υψηλή τεχνολογία. Άλλοι είναι στο τέλος του εργασιακού τους βίου, άλλοι είναι νεότεροι. Και αντί να είναι δεσμευτικά αναπτυξιακή, αλλά και κοινωνικά δίκαιη επιλογή, η νέα διοίκηση των ναυπηγείων Σκαρμαγκά που όλοι θέλουμε να κινηθεί προς την επαναλειτουργία τους και να τους περιλαμβάνει, τους απολύει στις 31 Δεκεμβρίου.

Προς αυτή την κατεύθυνση η τροπολογία μας είναι εξαιρετικά σημαντική. Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες. Εμείς θα επιμείνουμε σε κάθε νομοσχέδιο. Την υπογράφουμε οι Τομεάρχες Εργασίας, Άμυνας, Ναυτιλίας, Οικονομίας και Ανάπτυξης, οι αναπληρωτές Τομεάρχες, ο πρώην Αναπληρωτής Υπουργός Άμυνας και Αντιπρόεδρος της Βουλής, ο Δημήτρης Βίτσας, ο εισηγητής μας σήμερα, ο Χρήστος Γιαννούλης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος Χάρης Μαμουλάκης, οι Βουλευτές της Α' Πειραιά και εγώ, βέβαια, και ως Τομεάρχης Άμυνας αλλά και ως Βουλευτής Α' Πειραιά, οι Βουλευτές της Β' Πειραιά, αλλά και του Τομέα Δυτικής Αθήνας, ακριβώς γιατί θέλουμε να δώσουμε όλο το φάσμα -κοινωνικό, στρατηγικό, οικονομικό, παραγωγικό- αυτής της αναγκαιότητας.

Και προς αυτή την κατεύθυνση, είναι απολύτως αναγκαίο, όλα τα κόμματα να συμβάλουν και η Κυβέρνηση, αλλά και η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας, να μην το δει ως ένα ζήτημα τακτισμού, αλλά ως ένα ζήτημα πλήρους αποκατάστασης. Όσοι εργαζόμενοι δεν προσληφθούν, που πρέπει όλοι να επαναπροσληφθούν στη νέα διοίκηση των ναυπηγείων, τουλάχιστον να αξιοποιηθούν με πρόκληση στο Πολεμικό Ναυτικό με τις πολλαπλές ανάγκες και τις πολλαπλές ειδικότητες που μπορεί αυτοί οι άνθρωποι να εξυπηρετήσουν. Και αυτή θα είναι πραγματικά μια πράξη όχι μόνο δικαιοσύνης, όπως είπα, αλλά και πραγματικής ανάπτυξης.

Δεν έχω χρόνο να μιλήσω για τον κ. Ντογιάκο και για όλα αυτά, αλλά να ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο κ. Ράμμος είναι πρόεδρος μιας επιτροπής -κατά το Σύνταγμα, ανεξάρτητης αρχής, όχι επιτροπής- που του έχουν αναθέσει, στην ΑΔΑΕ και στον ίδιο, την υποχρέωση -όχι την επιλογή- να περιφρουρεί, να τηρεί και να αγωνίζεται για την εφαρμογή της ρητής αναφοράς του Συντάγματος στην απόλυτη προστασία του απορρήτου των επικοινωνιών. Με δύο εξαιρέσεις, που ρητά αναφέρονται και που ο νόμος ορίζει με ποιες προϋποθέσεις και μόνο μπορούν να γίνουν.

Δεν είναι «καμώματα» του κ. Ράμμου αυτά, είναι υποχρέωσή του να τα κάνει και όλα τα άλλα είναι υποκριτικά.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε. Όπως είδατε, όταν έχω περιθώρια δεν σας ενοχλώ, κύριε Δρίτσα. Απλά να ξέρετε. Όταν πιέζω, πιέζομαι κι εγώ, τι να κάνω;

Καλείται στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25, ο κ. Κλέων Γρηγοριάδης.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, αγαπητέ Πρόεδρε, που μόλις μου δώσατε τον λόγο.

Ευχαριστώ πολύ, ιδιαίτερος τον κύριο, που ενώ δεν είναι υγειονομικός, καθάρισε -παίρνοντας τα ρίσκα του- υγειονομικά το Βήμα για να είμαι εγώ ασφαλής.

Κατ' αρχάς, αγαπητέ κύριε Υπουργέ που εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, θα αναφερθώ στο νομοσχέδιό σας. Θα πω γιατί ακριβώς το καταψήφισουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων και με τα δύο χέρια κ.τ.λ. κ.τ.λ.. Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω, όμως, από το μείζον σημερινό ζήτημα για όλη τη χώρα, κατά την ταπεινή μας γνώμη στο ΜέΡΑ25.

Κοιτάξτε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, άνθρωποι που τυχόν μας ακούνε από εκεί έξω από τις συσκευές τηλεόρασης ή από τα διάφορα μέσα δικτύωσης, είναι συγκλονιστικό και συνάμα είναι και τραγικό το κοντράστ, η αντίθεση, που αισθάνεται ένας άνθρωπος, μια ψυχή, όταν βρίσκεται μέσα στη Βουλή των Ελλήνων, στην γκριζα Βουλή των Ελλήνων μετά από τα δεκατρία μνημονιακά σας υπερκομματικά χρόνια, που έχουν γκριζάρει και τη δημοκρατία μας, βέβαια, αφού έχουμε εκχωρήσει όλες τις αποφάσεις στις Βρυξέλλες και σε πέντε παρασιτικούς ή και δεκαπέντε παρασιτικούς.

Είναι γκριζα, λοιπόν, η Βουλή μας και είναι συγκλονιστικά έντονη η αντίθεση, το κοντράστ, όταν έρχεται ένας Βουλευτής αυτής της Βουλής ξαφνικά μέσα, ενώ πριν λίγα λεπτά έξω ήταν ανάμεσα σε δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους, που είναι καλλιτέχνες ή που είναι σπουδαστές, δηλαδή είναι οι αυριανοί καλλιτέχνες, οι αυριανοί άνθρωποι που θα δημιουργήσουν τον πολιτισμό της χώρας μας.

Είναι, λοιπόν, συγκλονιστικό το κοντράστ αυτού του χαλιού των λουλουδιών των νέων παιδιών των καλλιτεχνικών λυκείων μας, για τα οποία πολύ καμαρώνουμε όλοι οι Έλληνες, εκτός από την Κυβέρνησή σας ίσως, που ήταν τελείως αποφασισμένα. Ξέρετε, ήταν οι μαθητές, οι σπουδαστές όλων των καλλιτεχνικών σχολείων ανεξαιρέτως. Ήταν οι μαθητές όλων των καλλιτεχνικών λυκείων ανεξαιρέτως. Ήταν οι καθηγητές όλων των καλλιτεχνικών λυκείων ανεξαιρέτως.

Ήταν, όμως, και οι εν ενεργεία ηθοποιοί, άσημοι, λιγότερο άσημοι ή και διάσημοι ακόμα. Ήταν και οι εν ενεργεία σκηνοθέτες, ήταν και οι εν ενεργεία χορευτές. Γι' αυτό και ήταν πάρα πολλές χιλιάδες, υποπτεύομαι παραπάνω από δέκα ίσως και είκοσι χιλιάδες.

Είναι πολύ μεγάλη η ψυχική αναθάρρηση που νιώθουμε όλοι εμείς, που μέσα σε μια νύχτα αποφάσισαν να κάνουν τις σπουδές μας απολυτήρια μέσης εκπαίδευσης. Είναι πολύ μεγάλη! Είναι πολύ φλέγον το ζήτημα.

Κοιτάξτε, ένας μήνας έχει περάσει από αυτό το κατάπτυστο -κατά την πολιτική μας γνώμη- προεδρικό διάταγμα και είναι υπεύθυνη η κ. Σακελλαροπούλου. Η Κυβέρνησή σας το έχει φέρει, έτσι; Να το ξέρει ο λαός που μας ακούει. Δεν το έχει εκπονήσει η Πρόεδρος, αλλά η Πρόεδρος έχει ηθική υποχρέωση να βγει δημοσίως -αν είναι Πρόεδρος των Ελλήνων- και να δηλώσει τη διαφωνία της. Διότι, αν δεν διαφωνεί, τότε είναι άξια της τύχης που την περιμένει -όσον αφορά την υστεροφημία της, εννοώ. Αυτό ακριβώς.

Ήταν, λοιπόν, εκεί πέρα οι πάντες και τα πάντα. Και ήταν οι πάντες και τα πάντα, γιατί, τι περίεργο, πολίτες που μας ακούτε εκεί έξω, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητότατε κύριε Πρόεδρε, τι περίεργο! Έναν μήνα μετά την έκδοση αυτού του κατάπτυστου -για εμάς- προεδρικού διατάγματος και παρά το γεγονός ότι έχει συγκληθεί υπό τον Κυριάκο Μητσοτάκη -τα έχουμε ακούσει αυτά- σύσκεψη στο Μέγαρο Μαξίμου σε ανώτατο επίπεδο, είμαστε, κύριε Υπουργέ που εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, ακόμα στο απόλυτο μηδέν. Μηδέν από μηδέν, ίσον μηδέν, έλεγε ένας πολιτικός και ξέρετε ποιος.

Θέλω να σας πω και κάτι άλλο για την Υπουργό Παιδείας, την κ. Κεραμέως, που ήταν πριν από λίγο εδώ. Είναι ένας μήνας τώρα

που της ζητάει η ΠΟΘΑ, δηλαδή το Σωματείο του Θεάματος και του Ακροάματος που εκπροσωπεί όλους τους καλλιτέχνες μαζί ανεξαιρέτως, συνάντηση σε αυτή ή στον Υφυπουργό της τον κ. Συρίγο. Δέησε -και αυτό για να βγάλετε τα συμπεράσματά σας, πολίτες που μας ακούτε εκεί έξω- μετά από έναν μήνα να πει: «Ναι, θα σας συναντήσω».

Ω του θαύματος, την επόμενη Δευτέρα θα μας συναντήσει. Ξέρετε γιατί θα μας συναντήσει; Γιατί στο Μαξίμου είναι είκοσι χιλιάδες συνάδελφοί μου ή μελλοντικοί συνάδελφοί μου -με την ευρεία έννοια συνάδελφοί μου, ως καλλιτέχνες- και αυτό τους τρώαξε. Τους τρώαξε γιατί είναι προεκλογική περίοδος.

Τι είπε, δε, ο εκπληκτικός Υφυπουργός του Υπουργείου Πολιτισμού, που είναι Υπουργείο αντίθετο του Πολιτισμού, είναι Υπουργείο Απολίτιστων; Έτσι έχει καταλήξει εφόσον εμπορεύεται τα γλυπτά του κ. Στερν, τα οποία είναι ή κίβδηλα ή κλεμμένα από την πατρίδα μας, για να τα οδηγήσει στο μουσείο στο Ντέλαγουερ της οικογένειας Γουλανδρή. Μόνο Υπουργείο Απολίτιστων θα πρέπει να χαρακτηρίζεται.

Εν πάση περιπτώσει, ο Υφυπουργός της κ. Μενδώνη, ο κ. Γιατρομανωλάκης, που υπήρξε χρόνια Γενικός Γραμματέας κι έχει ειδική γνώση, ξέρετε τι επιχείρημα χρησιμοποίησε; Ξέρετε τι είπε στην ΠΟΘΑ; Ξέρετε τι είπε στον Πρόεδρό μας, τον κ. Κεχαγιόγλου; Τον κοίταξε στα μάτια και του είπε: «Τι σας νοιάζει για την υποβάθμιση των πτυχίων ή όχι, έτσι κι αλλιώς με οντισιόν προσλαμβάνεστε». Είναι αυτό επιχείρημα -όχι πολιτικό, γιατί ως πολιτικό επιχείρημα σγκώνονται οι τρίχες μας και μόνο που το λέμε- που αντέχει στην κοινή λογική; Τι θα πει «προσλαμβάνεστε με οντισιόν»; Δεν είναι συνάρτηση οποιασδήποτε δουλειάς κλείσει οποιοσδήποτε από εμάς με το δημόσιο, αύριο ή μεθαύριο, με μια διαμαρχία ή με ένα υπουργείο ή με οτιδήποτε έχει να κάνει με το δημόσιο;

Είναι δυνατόν να μην ξέρει ο Υφυπουργός ότι συμπαρασύρεται και το μισθολογικό μας; Ότι θα πάρει λιγότερα λεφτά -με συγχωρείτε για την αγοραία έκφραση- λιγότερα χρήματα κάποιος που είναι απόφοιτος λυκείου από κάποιον που μέχρι χτες ήταν απόφοιτος ΤΕΙ; Κι όμως, έκαναν τον απόφοιτο ΤΕΙ, λυκείου, με πάρα-πάρα πολύ σκοτεινό μελλοντικό στόχο, ελληνικό λαέ. Ποιος είναι αυτός; Αφού μείναμε μετέωροι και δεν ήμασταν τίποτα, μας έκαναν μέση εκπαίδευση για να ζητάμε εμείς από μέση εκπαίδευση να γίνουμε πανεπιστήμιο, να γίνουμε ΑΕΙ. Τους βολεύει αυτό.

Δεν θα τους κάνουμε τη χάρη. Δεν ζητάμε καμιά ιδιωτική σχολή να γίνει ΑΕΙ, για κανέναν λόγο, ούτε η ΠΟΘΑ ούτε κανένα από τα σωματεία που αντιπροσωπεύονται στην ΠΟΘΑ. Δεν θέλουμε, γιατί ξέρουμε ποια είναι η στόχευσή σας. Μόλις πούμε εμείς, μόλις πουν οι ενδιαφερόμενοι «από το να μην είμαστε τίποτα -από απόφοιτοι νηπιαγωγείου- κάντε μας ΑΕΙ» θα πείτε «ευχαρίστως, παλλαϊκό το αίτημα, το εισακούμε και σας κάνουμε ΑΕΙ».

Ξέρετε γιατί, ελληνικό λαέ; Για να μπουν από το παράθυρο, όχι οι πέντε ιδιωτικές σχολές που αξίζουν πραγματικά να είναι ΑΕΙ στην Ελλάδα, αλλά τα βρωμερά -μόνο αυτός είναι ο χαρακτηρισμός, δεν υπάρχει άλλος- κολλέγια όπου με αμοιβή αγοράζει το πτυχίο σου, τα κολλέγια των πολυεθνικών. Ξέρετε ποια. Αυτά τα τύπου Κύπρου που εξομοίωσαν, χωρίς να ντρέπεται κανείς, με το Πάντειο Πανεπιστήμιό μας, με την ΑΣΟΕ μας, με τη Νομική μας.

Αυτά τα κολέγια, αυτές οι βρωμερές πολυεθνικές θέλουν να βάλουν πόδι και είναι οι ίδιες πολυεθνικές που έβαλαν χέρι στη ΔΕΗ σου, ελληνικό λαέ, οι ίδιες πολυεθνικές που έβαλαν χέρι στο ρεύμα σου, ελληνικό λαέ. Είναι οι ίδιες πολυεθνικές που έχουν ήδη πάρει θέση στην υγεία σου, αγοράζοντας το «ΙΑΣΩ», το «ΜΗΤΕΡΑ», αγοράζοντας όλα τα μεγάλα ιατρικά ιδιωτικά κέντρα.

Είναι οι ίδιες πολυεθνικές που θέλουν να κλέψουν τον πολιτισμό σου, να κλέψουν τη σπουδή στον πολιτισμό σου, να την κάνουν χειρότερη. Δεν θα σας αφήσουμε να το κάνετε αυτό. Δεν θα σας αφήσουμε!

Ζητάμε κάτι που είναι απολύτως συγκεκριμένο. Ζητάμε την ίδρυση δημόσιας τριτοβάθμιας ανώτατης καλλιτεχνικής εκπαίδευσης, στην οποία να μην πάνε οι σχολές οι ιδιωτικές που υπάρχουν, αλλά να είναι μια κρατική, όπως λέμε, δημόσια καλλιτεχνική εκπαίδευση σε όλες τις βαθμίδες υπό την εποπτεία, βεβαίως, του Υπουργείου Παιδείας. Ποιου Υπουργείου Παιδείας; Αυτή του

οποίου η Υπουργός που ηγείται, αρνείται να μας δει εδώ και ένα συναπτό μήνα και όταν τρόμαξε από το πλήθος, αποφάσισε τελικά να κάνει πίσω και να μας δει τη Δευτέρα.

Κοιτάξτε. Όταν ο Υφυπουργός μετέρχεται τέτοιων κατάπτυστων επιχειρημάτων από οποιαδήποτε άποψη, τι θα πει; Είστε Υπουργός. Είστε άνθρωπος καλλιεργημένος. Πείτε μου εσείς. Τι θα πει, τι σας νοιάζουν τα πτυχία, αφού προσλαμβάνεστε από οντισιόν; Αν δεν απευθύνεται σε προσωπικό γαλέρας ρωμαϊκής, που μπορεί να απευθύνεται ένα τέτοιο επιχείρημα; Είναι επιχείρημα αυτό;

Είπα και την άλλη φορά, τα πτυχία αυτά είναι πανάκριβα, αγαπητέ Υπουργέ. Άνθρωποι έρχονται από την εσχάτη της Ελλάδος, από τα πιο ακριτικά μέρη, στερούνται τα πάντα οι ίδιοι και οι οικογένειές τους για να σπουδάσουν τρία χρόνια. Και το έκαναν αυτό επί δεκαετίες, γιατί έτσι είναι το καθεστώς εδώ και σαράντα τρία συναπτά έτη που το έκανε η αείμνηστη Μελίνα Μερκούρη ως Υπουργός Πολιτισμού τότε. Έρχονται, λοιπόν, κάνουν θυσίες οι γονείς τους, κάνουν θυσίες οι ίδιοι, δουλεύουν κάθε είδους δουλειά. Τα έχω κάνει εγώ ο ίδιος αυτά πριν μια εποχή. Και έρχεστε εσείς, μισό αιώνα μετά -τι Κυβέρνηση είναι αυτή- να πείτε: «Σας κάνουμε αποφοίτους βασικής εκπαίδευσης»; Μα πώς; Μας κλέβετε τα χρήματά μας όταν το κάνετε αυτό, γιατί έχουμε πληρώσει με αίμα αυτά τα πτυχία, ιδίως οι πιο φτωχοί από εμάς.

Ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, άνθρωποι που μας ακούτε από εκεί έξω, δεν ανησυχούμε καθόλου, γιατί είδαμε αυτό το λουλουδάκι πάπλωμα των συνανθρώπων μας, με ένα χαμόγελο μέχρι τα αυτιά και με τα μάτια να λάμπουν. Εσείς πρέπει να ανησυχείτε κύριε Υπουργέ, που εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση. Θα τριξεί η Κυβέρνηση αυτή, γιατί όλος ο πολιτισμός είναι εναντίον σας. Ξέρουμε γιατί δεν σας νοιάζει ο πολιτισμός. Γιατί όλοι οι έρμηνοι λειτουργοί του μαζί με τους οργανοπαίκτες, μαζί με τους δασκάλους, με τους πάντες και τα πάντα, τους ηθοποιούς, δεν είναι παραπάνω από εκατόν πενήντα, εκατόν εξήντα, εκατόν εβδομήντα χιλιάδες άνθρωποι και έτσι δεν αλλάζουν οι κυβερνήσεις ούτε δίνουν τις έρμες τις αυτοδυναμίες, τις οποίες ονειρεύεστε.

Λογαριάζετε, όμως, χωρίς τον ξενοδόχο, γιατί τον πολιτισμό τον αγαπάει όλος ο ελληνικός λαός. Αν μπορούσατε θα τον είχατε κάνει τρομοκρατική ενέργεια, θα είχατε απαγορέψει την τέχνη, γιατί ανατρέπει τις δομές που εσείς θέλετε να εγκαθιδρύετε, γιατί απελευθερώνει τους ανθρώπους. Δεν μπορείτε, όμως, γιατί είναι αναγκαίο για τους πολίτες που μας ακούν από εκεί έξω όσο το νερό και το ψωμάκι τους. Και όσο κι αν τους σεβίρετε την ψεύτικη τέχνη -να είναι καλά οι εφοπλιστές και τα ιδρύματα- την δίνουν τέχνη, την τέχνη ντεμέκ, όπως έλεγε ένας Θεσσαλονικιός συνάδελφός μας αυτή την ψευδοτέχνη, ξέρε η ψυχούλα τους, το ένστικτό τους ανεξαρτήτως μορφωτικού επιπέδου να πάει στη σωστή, από έναν αταβισμό από τη μνήμη των κυττάρων τους, από ένα ορμέφυτο ένστικτο καταλαβαίνουν την κίβδηλη την ψευδοτέχνη που τους σεβρίζουν οι εφοπλιστές και τα ιδρύματα από την τζιμια τέχνη που απελευθερώνει την ανθρωπότητα από τους δυνάστες της. Αυτή φοβάστε!

Είναι άχαστη η κινητοποίησή μας και θα σας νικήσουμε! Θα πάει, ελληνικό λαέ, στο πυρ το εξώτερον το κατάπτυστο προεδρικό διάταγμα 85 της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη, της ανώνυμης αυτής εταιρείας που προσποιείται την Κυβέρνηση τέσσερα χρόνια πια σχεδόν στον τόπο μας και θα πάει εκεί, γιατί ενωθήκαμε οι πάντες. Κυρίως, όμως, θα το στείλουν στο χρονοπώλοπο της ιστορίας τα νέα παιδιά, οι μαθητές, στους οποίους ξέρετε τι κάνει το διάταγμα 85, που εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, αγαπητέ κύριε Καραμανλή; Ξέρετε τι κάνει; Λέει ότι για να σου διδάξει κάποιος ούτι, σάζι ή τουμπερλέκι πρέπει πλέον από τη στιγμή που κατατέθηκε το διάταγμα να είναι απόφοιτος ΑΕΙ Πανεπιστημίου. Ξέρετε τι λέτε;

Ακούστε τον παραλογισμό μια και εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση. Λέτε ότι κάποιος πρέπει να έχει σπουδάσει ιατρική ή δικηγόρος ή πρέπει να έχει τελειώσει το Πάντειο ή την ΑΣΟΕΕ για να μπορεί να διδάξει το παιδί μου ούτι, σάζι ή τουμπερλέκι; Εάν δεν έχετε τρελαθεί που τα ακούτε εσείς απ' έξω, εμείς που είμαστε εδώ μέσα και τα ακούμε κάθε μέρα, κοντεύουμε κυριολεκτικά να τρελαθούμε ελληνικό λαέ. Γιατί αυτό λέει το προεδρικό διάταγμα.

Και ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Να το ακούν οι άνθρωποι που μας ακούν από εκεί έξω. Πόσοι από το σύνολο των διδασκόντων καθηγητών στα καλλιτεχνικά λύκεια της πατρίδας μας έχουν πτυχίο ΑΕΙ; Λιγότεροι από τους μισούς. Τι σημαίνει αυτό, κύριε Υπουργέ, που εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση; Ότι σε έναν μήνα από τώρα δεν θα έχουν καθηγητές τα παιδιά μας που αποφασίζουν να φοιτήσουν σε καλλιτεχνικά λύκεια και είναι υπεύθυνο το προεδρικό διάταγμα 1985 για αυτό και πρέπει να αποσυρθεί γρήγορα. Είναι ζήτημα αξιοπρέπειας της πατρίδας μας. Δεν πρέπει να εχθρεύεται καμία Κυβέρνηση τους καλλιτέχνες και τον πολιτισμό της χώρας της.

Συνεχίζω, κύριε Πρόεδρε, αφού νομίζω ότι τα είπα όλα όσα ήθελα γι' αυτό το θέμα. Θα χάσετε. Είναι δεκάδες χιλιάδες, είναι δίπλα στο Μέγαρο Μαξίμου και έχουν μάτια ορθάνοιχτα και χέρια γεμάτα ελπίδα. Θα σας νικήσουν και θα είμαστε δίπλα τους. Δεν θα σας νικήσουμε εμείς. Είμαστε μικροί, δεν μπορούμε ακόμα. Θα σας νικήσει, όμως, ο λαός που του φέρεστε έτσι.

Κοιτάξτε. Έχουμε εδώ πέρα, αγαπητέ Υπουργέ, κάτι που έχετε λάβει και εσείς και απευθύνεται στον Πρόεδρο της Βουλής μας, στα κόμματα, στην Ομοσπονδία Εργαζομένων Ανεξαρτήτων Αρχών, στο Γραφείο Υποδομών και Μεταφορών και βεβαίως στο Υπουργείο σας. Και ξέρετε ποιοι το υπογράφουν; Οι εργαζόμενοι στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κύριε Υπουργέ.

Ξέρετε τι λέει αυτό που έχω μπροστά μου; Ακούστε το, μπορεί να σας ενδιαφέρει. Λέει ότι με το σχέδιο νόμου που ψηφίζετε σήμερα καταργείται, ελληνικό λαέ, η ανεξαρτησία της Ρυθμιστικής Ανεξάρτητης Αρχής Σιδηροδρόμων, καθώς ο νέος φορέας που δημιουργείται, αντί να είναι ανεξάρτητος, εντάσσεται στη διοικητική δομή του Υπουργείου και ελέγχεται από εσάς προσωπικά, κύριε Υπουργέ.

Πόσο ανεξάρτητη μπορεί να είναι μια ΡΑΣ, που την ελέγχετε εσείς; Μην το παίρνετε προσωπικά. Ας ήμουν εγώ Υπουργός, ας ήταν Υπουργός ο τάδε, πόσο ανεξάρτητη μπορεί να είναι; Απλό εργατήρια κοινή λογική είναι. Δεν μπορεί να είναι ανεξάρτητη. Ανεξάρτητη είναι όταν δεν μπορεί να την κάνει κουμάντο ένας Υπουργός, το καταλαβαίνει και απόφοιτος πρώτης δημοτικού νομίζω, γιατί με δέος ελέγχεται ιεραρχικά ο φορέας με το νέο σχέδιο νόμου, αυτό που ψηφίζετε σήμερα.

Εξομοιώνετε τη ΡΑΣ, επίσης, με την Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με το ίδιο σχέδιο νόμου με τους λοιπούς εποπτευόμενους φορείς ΔΕΚΟ και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου του Υπουργείου σας, καθώς προβλέπεται και για τις δύο αυτές ανεξάρτητες αρχές ότι δίνεται η δυνατότητα σε εσάς -πάλι σε εσάς, τι παράξενο- να μετατάσσετε, κύριε Υπουργέ, υπαλλήλους του Υπουργείου και των εποπτευόμενων αυτού φορέων, καθώς και από τις ανεξάρτητες αρχές ΑΠΑ και ΡΑΣ χωρίς τη βούλησή τους.

Προσέξτε. Ποιο είναι το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ; Εδώ και έναν χρόνο η Κυβέρνηση σας έχει δεχθεί ότι υπάρχει υποστελέχωση στη ΡΑΣ, ότι λείπουν άνθρωποι και γι' αυτόν τον λόγο είστε ανακόλουθοι. Προσέξτε, γιατί είναι κραυγαλέο δείγμα κακής νομοθέτησης και κυβερνητικής ασυνέπειας. Το περασμένο καλοκαίρι το Υπουργείο Εσωτερικών μπροστά στην υποστελέχωση τέτοιου είδους οργανισμών με το ν.4954/22, αναγνωρίζοντας τις ελλείψεις προσωπικού σε όλες τις ανεξάρτητες αρχές ανεξαιρέτως, νομοθέτησε, κύριε Υπουργέ, -πολίτες, που μας ακούτε από εκεί, ακούστε τι νομοθέτησαν οι ίδιοι πριν από πέντε μήνες- την υποχρεωτική σύμφωνη γνώμη των διοικήσεων αυτών των αρχών σε οποιαδήποτε διοικητική μεταβολή υπαλλήλου των που διενεργείται κατά παρέκκλιση του ενιαίου συστήματος κινητικότητας. Αυτό συμβαίνει εδώ πέρα.

Τι κάνετε, λοιπόν; Μπορείτε, αν θέλετε, να αποσπάτε όπου θέλετε τους εργαζόμενους της ΡΑΣ, που είναι ήδη, ελληνικό λαέ, καταποτάται για να κάνουν τη δουλειά τους. Τι κάνετε με αυτό; Καταπατάτε, δηλαδή αίρετε προηγούμενο νομοσχέδιο σας που ψηφίσατε πριν πέντε μήνες. Τι προχειρότητα και τι αγριότητα απέναντι σε αυτούς τους ανθρώπους που δίνουν μάχη για να παραμείνει ανεξάρτητη η Ρυθμιστική Αρχή, η ΡΑΣ.

Επίσης, επηρεάζεται, κύριε Υπουργέ, το θεσμικό πλαίσιο ανεξαρτησίας τεκμηριώνοντας την αστοχία αναφορικά με τη νομοθετική παρέμβαση κατάργησης της ανεξαρτησίας της ΡΑΣ, τα

στελέχη της ΡΑΣ σημειώνουν ότι η επιχειρούμενη αλλαγή στη νομοθεσία θα φέρει τη χώρα μας αντιμέτωπη με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τους σιδηροδρόμους. Τα σημειώνω αναλυτικά.

Δεν θα σας κουράσω, αλλά θα σας πω ότι αυτοί είναι οι λόγοι που δεν θα ψηφίσουμε το σχέδιο νόμου σας. Και τους βρίσκουμε υπερεπαρκείς λόγους, τους βρίσκουμε επαρκείς για να αρχίσετε να σκέφτεστε έστω και την ύστατη στιγμή να το αποσύρετε τώρα, προλαβαίνετε εσείς. Γιατί αυτοί οι άνθρωποι ούτε ΜέΡΑ25 είναι, ούτε κομμουνιστάρηδες είναι τοκοφάγοι, είναι άνθρωποι κανονικοί. Το λέω αστείευόμενος και το κόμμα μου έβαλε μέσα, μην αγριεύετε και για το ΜέΡΑ25 το λέω. Με συγχωρείτε, ήταν εν τη ρύμη του λόγου. Μην έχουμε παρεξηγήσεις. Λέω, γιατί μας βλέπουν για Ερυθρούς Χμερ μερικοί από εδώ. Αυτό εννοώ. Δεν είναι, λοιπόν, Ερυθροί Χμερ, αγαπητέ Υπουργέ. Είναι οι άνθρωποι της ΡΑΣ που μας το στέλνουν αυτό. Το έχετε λάβει υπ' όψιν σας;

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για την υπομονή σας, λέγοντας ότι δρώμαι της ευκαιρίας να σας πω μιας και σας βρίσκω εδώ για τους οδηγούς ταξί. Οι οδηγοί ταξί ζουν μια απόλυτη ρωμαϊκή γαλέρα κι έναν μεσαίωνα, όχι οι ιδιοκτήτες και αυτοί πολλές φορές, αλλά οι οδηγοί. Έχουν κάποια πολύ συγκεκριμένα απτήματα. Θα σας τα διαβάσω για να μου πείτε αν διαφωνείτε με κάτι από αυτά. Και αν δεν διαφωνείτε, να μου πείτε μόλις τελειώσω, γιατί δεν τα έχετε κάνει νόμο του κράτους. Ακούστε τα, είναι πολύ απλά.

Οι διεκδικήσεις τους λένε το εξής: Πρώτον, εκπαίδευση και πιστοποίηση του επαγγέλματος, να μην είναι ξέφραγο αμπέλι. Δεν φαντάζομαι να υπάρχει άνθρωπος ή ψυχή στον κόσμο αυτόν που διαφωνεί με αυτήν τη διατύπωση. Δεύτερον, εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης. Υπάρχει συλλογική σύμβαση, είστε συντεταγμένη πολιτεία, συμφωνείτε ότι οι συλλογικές συμβάσεις που υπάρχουν πρέπει να εφαρμόζονται; Φαντάζομαι δεν διαφωνείτε. Τρίτον, η κατάργηση του ΤΕΒΕ για τον οδηγό, γιατί είναι πάρα πολύ μικρό το μεροκάματό του. Τέταρτον, η κατάργηση της σύμβασης προσοδοφόρου πράγματος. Είναι άνθρωποι που δουλεύουν -σας το λέω- τρεις μήνες χωρίς ρεπό και δεκαεπτά ώρες τη μέρα, γιατί δουλεύουν για τρεις. Παρεξηγήθηκαν μάλιστα μερικοί ιδιοκτήτες. Όχι οι εχθροί τους δεν είναι οι ιδιοκτήτες. Κοινό εχθρό έχουν οι οδηγοί και οι ιδιοκτήτες. Ποιους; Τους μεσάζοντες. Τους ξέρουν και οι πέτρες.

Μόνο το Υπουργείο σας φαίνεται να μην τους ξέρει τους «μαντράδες», κύριε Υπουργέ. Αυτοί κλέβουν. Ένας οδηγός ταξί θέλει να βγάλει 100 ευρώ για τον «μαντρά» τον μεσάζοντα και για τον ιδιοκτήτη και μετά από τα δύο πενήνταρχα αρχίζει να βγάει το πρώτο σεντ, την πρώτη δεκάρα για τον εαυτό του. Γι' αυτό δουλεύει δεκαεπτά ώρες και τρεις μήνες χωρίς ρεπό. Αν δεν διαφωνείτε, κάντε τα.

Πέμπτον, δημιουργία σε αυτή τη χώρα, επιτέλους, κύριε Υπουργέ, μητρώων οδηγών ταξί έτσι ώστε να ξέρουμε ποιοι οδηγοί τα ταξί στην Ελλάδα. Δεν θέλετε να ξέρουμε; Δεν θέλετε να ξέρουμε αν είναι εγκληματίες, αν κάποιοι από αυτούς έχουν διαφύγει από άλλες χώρες; Γιατί οι μισοί από αυτούς φυσικά είναι μετανάστες. Είμαστε χαρούμενοι που είναι μετανάστες, αλλά τους έχετε ελέγξει; Έχετε ελέγξει κάτι γι' αυτό; Επίσης, τους εκμεταλλεύεστε πιο πολύ απ' ό,τι τους αυτόχθονες γιατί είναι μετανάστες. Και δεν σας αρέσουν οι μετανάστες. Δεν είναι άνθρωποι για εσάς. Δημιουργία επιτέλους του μητρώου. Επανεξέταση όλων των ειδικών καρτών και αντικατάσταση με νέες ηλεκτρονικού τύπου. Γιατί οι παλιές είναι ό,τι πρέπει για να θολώνουν τα νερά. Υποχρεωτική ψυχιατρική γνωμάτευση των οδηγών. Αυτό ζητάνε οι οδηγοί. Να μη μας σκοτώνουν. Από δημόσιο φορέα γνωμάτευση. Υποχρεωτικές τοξικολογικές εξετάσεις από δημόσιο νοσοκομείο τουλάχιστον μια φορά τον χρόνο. Έχετε καμιά αντίρρηση γι' αυτά, Υπουργέ μου; Αν δεν έχετε, γιατί δεν τα κάνετε; Αυστηροποίηση των ποινών στα βαριά αδικήματα του κανονισμού. Να αυστηροποιηθούν οι ποινές που τους αφορούν σας ζητάνε. Σας ζητάνε να γίνετε πιο αυστηροί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε...

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Θα τελειώσω αμέσως. Μην ανησυχείτε. Έχω και τη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχει ζητήσει να πάρει

και τη δευτερολογία του.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Είμαι Κοινοβουλευτικός. Μπορώ να μιλήσω είκοσι ένα λεπτά. Σας ζητώ συγγνώμη. Μελετήστε τον Κανονισμό. Δεν θα το κάνω όμως. Θα τελειώσω αμέσως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν τηρούσατε τον Κανονισμό, θα μιλούσατε για το νομοσχέδιο.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Καταλαβαίνω τον εκνευρισμό σας γιατί πρέπει να απαντήσετε γιατί δεν τα κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας απαντήσω όταν ανέβω στο Βήμα.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Περιμένω με χαρά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Υπουργέ, μου ζητήσε και την τριτολογία. Δεν θα ξαναμιλήσει.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Λένε για τα βαριά αδικήματα να τους έχουν πιο αυστηρές ποινές. Αυτό ζητάνε, γιατί είναι τίμιοι άνθρωποι. Ζητάνε αφαίρεση της κάρτας για έναν μήνα όταν παραείναι βαριά και χρηματικό πρόστιμο 1.000 ευρώ και καταβολή του προστίμου ώστε να πάρει πίσω την κάρτα ο οδηγός που έχει υποπέσει στο παράπτωμα.

Επίσης, ζητάνε αυτοπρόσωπη εργασία. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό.

Και το τελευταίο που ζητάνε είναι 300 ευρώ ονομαστικό voucher για κάθε οδηγό.

Κοιτάξε. Το ΜέΡΑ25 θα επανέρχεται, όπως επανερχόμαστε και για τη ΣΤΑΣΥ. Έχετε αφήσει εβδομήντα ανθρώπους να κάνουν τη δουλειά που έκαναν πριν λίγο εκατόν σαράντα άνθρωποι. Κι αυτοί οι άνθρωποι με πατέντες διατηρούν όλον τον ηλεκτρικό και όλο το μετρό στην Αθήνα. Είχαμε ήδη νεκρό εργαζόμενο τους. Θα έχουμε κι άλλους εργαζόμενους νεκρούς -ξύλο να χτυπήσω- και θα έχουμε και νεκρούς πολίτες, γιατί εσείς δεν παίρνετε τα ανταλλακτικά που χρειάζονται, δεν παίρνετε τα μηχανήματα που χρειάζονται λόγω των μνημονιακών δεσμεύσεών σας και κυρίως, τους έχετε αφήσει μισούς. Σας λένε δύο χρόνια ότι είναι εβδομήντα άνθρωποι και δεν φτάνουν. Το λένε οι ίδιοι. Δουλεύουν με πατέντες. Παίρνουν, δηλαδή, μηχανήματα τα οποία κάνανε εκθάβηση στο λιμάνι του Βόλου, εκσκαφείς που βαθαίνουν το λιμάνι του Βόλου, και τα φέρνουν εδώ για λοκομοτιβές. Ξέρετε πόσο επικίνδυνο είναι αυτό;

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή, αγαπητέ Πρόεδρε. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κλέων Γρηγοριάδης 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): Θα πάμε στους ειδικούς αγορητές και εισηγητές από έναν κύκλο. Ξεκινάμε με τον κ. Λοιγιόδη από το ΜέΡΑ25 για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Θα ξεκινήσω με μία επιστολή της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων προς τον αερολιμενάρχη Θεσσαλονίκης. «Με την παρούσα επιστολή μας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε εσάς και το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» για την εξυπηρέτηση που παρείχατε στο προσωπικό της ΕΔΑΑΠ κατά την πρόσφατη επίσκεψή μας στα πλαίσια της διερεύνησης του ατυχήματος του αεροσκάφους 5B-CJX. Ιδιαίτερες ευχαριστίες στον υπάλληλο του Τμήματος Αεροπορικού Ελέγχου του οποίου η προσφορά στη συλλογή και καταγραφή των στοιχείων για το συγκεκριμένο ατύχημα, καθώς και σε άλλα ατυχήματα στο παρελθόν ήταν πολύτιμη». Αυτό όσον αφορά τους αερολιμενικούς. Θα το καταθέσω για τα Πρακτικά.

Ανέφερε ο κύριος Υπουργός -θα διαβάσω ακριβώς τι είπε- ότι «το σημερινό σχέδιο νόμου παρέχει τη δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους ερευνητές και τεχνικούς συμβούλους και ότι το συμβούλιο στελεχώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών από πρόσωπα εγνωσμένου κύρους, κατάρτισης και εμπειρίας». Άρα θα κάνετε πάλι απευθείας ανάθεση σε ιδιώτες, εταιρείες και σε εξωτερικούς συνεργάτες κατά την προσφιλή σας μέθοδο.

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, προτείνουμε τα διαβουλευτικά συνέδρια κληρωτών και εκλεγμένων πολιτών, δηλαδή τέτοια συνέδρια που

θα είναι εν τρίτον εκλεγμένοι Βουλευτές, εν τρίτον πολίτες και εν τρίτον άνθρωποι από τον εκάστοτε κλάδο.

Σήμερα ακούσαμε τον ΣΥΡΙΖΑ να σας μέμφεται ότι αυτοί δεν αύξησαν τα τέλη της αεροναυτιλίας, εσείς δεν τα αυξάνετε. Ακούμε συνέχεια το ίδιο θέμα, αλλά αυτό που μπορώ να πω είναι ότι είστε ουσιαστικά οι δυο πλευρές του ίδιου νομίσματος.

Θα ήθελα να τονίσω ότι η διαχρονική συνεργασία όλων σας είναι σιγά-σιγά, βήμα-βήμα, κομμάτι-κομμάτι η υποβάθμιση και απαξίωση των πάντων και τέλος επέρχεται το ξεπούλημα και η εκχώρηση. Γκρίζαρετε διαχρονικά καταστάσεις και μπορεί να μας πείτε, όπως αντιλαμβανόμαστε και πληροφορούμεθα από τον Τύπο, ότι παραδείγματος χάριν τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου είναι νατοϊκά νησιά. Ερωτούμε: Τέτοια και ποια άλλα θέματα θα κληθεί να υπογράψει η επόμενη κυβέρνηση; Μας ρωτάνε όλοι πότε θα γίνουν εκλογές. Τους λέμε ότι το θέμα δεν είναι πότε θα γίνουν εκλογές. Το θέμα είναι τι θα γίνει μετά τις εκλογές.

Και τέλος, θα κλείσω, από το 2015 έως και το 2017 και μετά ο κ. Μητσοτάκης πάντοτε έλεγε να κάνει εξεταστική επιτροπή για τον Βαρουφάκη. Φέρτε τον φάκελο στη Βουλή. Κρατήστε και τιμήστε τον λόγο σας.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Λοιγιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εγώ ευχαριστώ.

Ο κ. Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα θέσω μόνο τέσσερα ερωτήματα από αυτά που έχουμε σε όλες τις επιτροπές υποβάλει και τα οποία δεν απαντήθηκαν χθες στην επιτροπή καθόλου, αφού ο Υφυπουργός ήταν κουρασμένος και δεν μίλησε καθόλου. Απολύτως τίποτα δεν είπε.

Το πρώτο ερώτημα έχει σχέση με το άρθρο 20 και την παράγραφο 1. Εδώ είχα ρωτήσει ποιος κρίνει αν η εξέταση ή η ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να τα μεταβάλλει έτσι ώστε να απαιτείται η συμφωνία των δικαστικών αρχών. Για να απαντήσω, δεν θα έπρεπε να υπάρχει εκ των προτέρων συγκατάθεση των δικαστικών αρχών;

Τα παραπάνω είναι σχετικά με το άρθρο 21, όπου προβλέπεται η διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων και που όπως είπαν οι φορείς, αν θυμάμαι καλά ο κ. Καμηλάκης, τον οποίο φαντάζομαι δεν συμπαθείτε ιδιαίτερα λόγω του ότι είναι συνδικαλιστής, με αναφορά σε συγκεκριμένα παραδείγματα στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, στο ελικοδρόμιο στα Σπάτα, και στην Κέρκυρα της «FRAPORT», ότι υπάρχει καθυστέρηση στην προσέλευση της ΑΠΑ ή άλλων διερευνητών.

Η πρότασή μας και η αναφορά μας σε αυτό είναι ότι δεν θα έπρεπε να προβλέπεται η άμεση συνδρομή της εκάστοτε τοπικής αερολιμενικής αρχής; Ενδεχομένως να μεταφερθούν οι υπάρχοντες αερολιμενικοί εκεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το απάντησα στην πρωτολογία μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Θα έπρεπε. Συμφωνείτε. Τελειώσε αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απάντησα στην πρωτολογία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Δεν σας άκουσα, όχι. Ίσως δεν το πρόσεξα. Αν μπορείτε, μου απαντάτε.

Κατά τη γνώμη μας έπρεπε να υπάρχει παρουσία και στα ιδιωτικά αεροδρόμια, αφού δεν επιτρέπεται να επαφίεται η ευθύνη στον ιδιώτη όπου, πάλι κατά την άποψή μας, υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων.

Η δεύτερη έχει σχέση με το άρθρο 24 και την παράγραφο 1, όπου εδώ ρωτήσαμε πώς αποδεικνύεται το έννομο συμφέρον. Δεν θα έπρεπε να υπάρχουν περιπτώσεις; Γιατί δεν αναφέρονται κάποιες πειθαρχικές και διοικητικές κυρώσεις για όσους κρίνεται ότι ενεργούν μεροληπτικά κάτω από την ύπαρξη έννομου συμφέροντος; Γενικότερα είδαμε ότι δεν υπάρχουν κυρώσεις σε μια σειρά από θέματα τα οποία αναφέραμε στις επιτροπές.

Η τρίτη έχει σχέση με το άρθρο 35, όπου ρωτήσαμε με ποια

απιολογία μπορεί ένας Υπουργός να ζητάει την αναθεώρηση του πορίσματος.

Και η τελευταία έχει σχέση με το άρθρο 40, όπου ο οργανισμός έχει διακριτική ευχέρεια ως προς την ενημέρωση της κοινής γνώμης σε σοβαρά ατυχήματα και όχι υποχρέωση. Αυτό μας κάνει εντύπωση σε σχέση με το ότι η ασφάλεια μεταφορών ασφαλώς ενδιαφέρει την κοινή γνώμη. Εδώ το μόνο που μπορούσαμε να σκεφτούμε είναι αν πρόκειται για λόγους εθνικής ασφάλειας ή για προστασία των εταιρειών. Εάν δεν είναι κάποιο από αυτά, θα μας απαντήσετε για ποιον λόγο συμβαίνει το συγκεκριμένο γεγονός.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Βιλιάρδο.

Ο κ. Γκόκας από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε τοποθετηθεί αναλυτικά στο νομοσχέδιο. Δεν έχουν προκύψει στοιχεία μέχρι στιγμής στη συζήτηση για να αλλάξουν την άποψή μας ότι πρώτον ο νέος φορέας είναι αναγκαίο μεν να δημιουργηθεί για λόγους που εξυπηρετούν στη σωστή διερεύνηση των ατυχημάτων, αεροπορικών και σιδηροδρομικών, αλλά και στα θέματα της ασφάλειας των μεταφορών, αλλά και για λόγους εναρμόνισης με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Αυτό, όμως, κατά την άποψή μας δεν γίνεται, διότι δεν διασφαλίζεται η ανεξαρτησία στη λειτουργία και οικονομική αυτοτέλεια του νέου οργανισμού. Προφανώς, δεν έχουμε μία ανεξάρτητη αρχή, όπως θα έπρεπε, για να επιτελείται ο ρόλος, πέρα και έξω από την άμεση εποπτεία του κυρίου Υπουργού, ο οποίος βεβαίως έχει και τα θέματα της ευθύνης της μετακίνησης του προσωπικού μεταξύ όλων των φορέων, ακόμη και στις ανεξάρτητες αρχές, όπως είναι η ΡΑΣ και η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, που είναι ήδη υποστελεχωμένες. Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις για να έχουμε μια αποτελεσματική λειτουργία στα πλαίσια, τα οποία θα όριζαν την ανεξαρτησία και την αυτοτέλειά της.

Μάλιστα, σε σχέση με τους πόρους, στη νομοτεχνική βελτίωση αναφέρεται ότι δεν θα είναι από τα αδιάθετα ποσά, αλλά θα είναι μηνιαίο ποσό, που θα αποδίδεται από τους πόρους του EURO-CONTROL. Και εδώ υπάρχουν αυτά τα ζητήματα, τα οποία έχουν θέσει οι φορείς και βέβαια, δεν υπάρχει θέμα σε σχέση με τον κακό εκπρόσωπο των αερολιμενικών, που ανέφερε ο κύριος Υπουργός, δεδομένου ότι οι διερευνητές κάνουν άλλη δουλειά και οι αερολιμενικοί κάνουν μία συγκεκριμένη δουλειά, όπως γίνεται και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Στις τροπολογίες τώρα. Στην τροπολογία 1553/48 για τις παρατάσεις προθεσμιών για τα μητρώα, θα συμφωνήσουμε. Λέμε ναι, αλλά είναι δικαιολογημένη η διαμαρτυρία του τεχνικού κόσμου, μελετητών εργοληπτικών επιχειρήσεων κ.λπ. για τις μεγάλες καθυστερήσεις, για τις διατάξεις και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις που αφορούν σε αυτά τα μητρώα. Θα πούμε, όμως, ναι, γιατί είναι μία αναγκαιότητα.

Η τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας αφορά σε διαχειριστικά ζητήματα. Από το κείμενο της τροπολογίας, αλλά και από την παρουσία της κυρίας Υπουργού στην ολομέλεια, φαίνεται ότι δεν υπάρχει ετοιμότητα από την πλευρά του Υπουργείου για συνολικό σχεδιασμό. Υπάρχει μία ανικανότητα στο να αντιμετωπισθούν αυτά τα ζητήματα και ιδιαίτερα στο άρθρο 5, όπου παρατείνονται οι θητείες του προέδρου και των λοιπών μελών του συμβουλίου της αρχής διασφάλισης ποιότητας στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση και προφανώς αφορά μία φωτογραφική διάταξη. Ούτε στο άρθρο 2 για την αξιολόγηση. Εμείς όσον αφορά την αξιολόγηση έχουμε τοποθετηθεί επανειλημμένα, αλλά εδώ δεν προσδιορίζεται το πλαίσιο της αξιολόγησης, παραπέμπεται σε υπουργική απόφαση. Η Βουλή θα πρέπει να αποφασίζει για τόσο σημαντικά ζητήματα. Όπως και στο άρθρο 3, σε σχέση με τους συμβούλους, για τις διατάξεις για τα στελέχη δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Σε άλλα συμβούλια θα έχουμε τους παλιούς επιλεγμένους με τον νόμο Γαβρόγλου και σε άλλους με τον νόμο Κεραμέως. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι δύο στελέχη που θα έχουν επιλεγεί με διαφορετικό τρόπο επιλογής και με άλλες λογικές, θα εξυπηρετούν τους εκπαιδευτικούς.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε -και ευχαριστώ για την ανοχή σας- με την τροπολογία που αφορά στις προϋποθέσεις κατοχής άδειας για την παροχή συνδρομητικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών. Αναρωτιόμαστε και εκφράζουμε τον προβληματισμό μας γιατί η Κυβέρνηση επιλέγει να την καταθέσει τώρα, σε αυτή τη χρονική και πολιτική συγκυρία με τις εκλογές ουσιαστικά προκηρυγμένες, εγείροντας πολλά ερωτηματικά για το τι ακριβώς εξυπηρετεί αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία;

Επιπλέον, δεν υπήρξε η επαρκής και απαραίτητη ενημέρωση της Βουλής για τους λόγους που δικαιολογούν αυτή τη ρύθμιση, γι' αυτό και ψηφίζουμε «παρών». Στην τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας ψηφίζουμε «όχι».

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Γιαννούλης εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και ελπίζω να μη σας επιβεβαιώσω.

Θα καταθέσω, κύριε Υπουργέ, ένα κείμενο που περιέχει τις λεπτομέρειες δέκα αεροπορικών ατυχημάτων και ατυχημάτων στον σιδηρόδρομο, τα αποτελέσματα για τους χειρισμούς.

Για να μην καταχραστώ τον χρόνο που απομένει, θα σας παρακαλούσα να το διαβάσετε. Προκύπτουν συμπεράσματα για όλα αυτά που συζητάμε. Θα επαναλάβω ότι η θέση μας είναι ότι αποτελεί αναγκαιότητα η δημιουργία ενός τέτοιου φορέα με δύο προαπαιτούμενα που θέσαμε και είναι και οριακά οι κόκκινες γραμμές για την υπερψήφιση ή μη του νομοσχεδίου.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γιαννούλης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θέλω απλώς να συμπληρώσω ότι στα σιδηροδρομικά ατυχήματα και δυστυχήματα πολλές φορές με απώλειες ανθρώπινης ζωής υπάρχει και το θέμα των αφύλακτων διαβάσεων. Η απάντηση του Υπουργείου και της Κυβέρνησης ήταν να απολύσει εκατόν εξήντα φύλακες, να διακόψει τις συμβάσεις τους και να παραδώσει το έργο τους σε υπεργολάβους και εργολάβους, που στο όνομα του κέρδους έχουν υποβαθμίσει σημαντικά τον τρόπο λειτουργίας των αφύλακτων διαβάσεων.

Παρ' όλα αυτά, βέβαια, θέλω να αναγνωρίσω ότι εσείς εδώ εισηγήστε και υπερασπίξετε το νομοσχέδιο για τις μεταφορές, το νομοσχέδιο για την επιτροπή διερεύνησης των αεροπορικών και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Προσπάθησα στη διάρκεια της παρουσίασης των τροπολογιών να θέσω δύο ζητήματα. Πέρα από το νομοσχέδιο που συζητάμε, καταλάβατε ποια είναι η θέση μας και η στήριξη μας στην προοπτική του, αλλά όχι με αυτό τον τρόπο που το εισάγετε, παραβλέποντας τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις που έγιναν, προτάσεις ουσιαστικές για να βελτιωθεί.

Επειδή όμως έχετε και την ιδιότητα του εκπροσώπου της Κυβερνήσεως, ενός προβεβλημένου κεντρικού στελέχους της Κυβέρνησης, στη διάρκεια της παρουσίασης των τροπολογιών από τους συναδέλφους σας προσπάθησα ως πολιτικό πρόσωπο να αναζητήσω απαντήσεις και για δύο ζητήματα της επικαιρότητας, στα οποία, εάν θέλετε και έχετε την ευαισθησία, απαντάτε.

Πριν από λίγο, ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης - Προοδευτική Συμμαχία, ο κ. Τσίπρας, ζήτησε άμεσα, με παρέμβαση στον κ. Τασούλα, να συμβάλει στην παρουσία του κ. Ράμμου, που πραξικοπηματικά από την Πλειοψηφία σχεδόν απαγορεύτηκε στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Θα ήθελα ένα σχόλιό σας.

Και επειδή ξέρω ότι είστε και οικογενειάρχης άνθρωπος, πολύτιμος με ευαισθησίες, θα ήθελα και την άποψή σας -φυσικά εννοώντας ότι εκφράζετε την άποψη της Κυβέρνησης, ακόμα και εάν δεν έχετε την αρμοδιότητα- εάν σε αυτή τη χώρα, που αναζητάμε τις μεταρρυθμίσεις, που αναζητάμε τον εκσυγχρονισμό της, αναζητάμε την προβολή της στο μέλλον, αναζητάμε την ανάπτυξη μιας σύγχρονης ανεκτικής κοινωνίας με δικαιοσύνη, ισηγορία, ισονομία και πρόοδο, θεωρείτε θεμιτό -και κλείνω με αυτό- η Υπουργός Εργασίας απ' αυτήν την Αίθουσα να αποκαλύπτει τα

προσωπικά δεδομένα ενός παιδιού που δοκιμάστηκε. Η τύχη αυτού του παιδιού και η μεταχείρισή του από ανθρωπόμορφα κτήνη έχει συγκλονίσει την κοινωνία και έρχεται ένα στέλεχος της Κυβέρνησής σας και άγνωστο για ποιον λόγο αποκαλύπτει προσωπικά του δεδομένα, σε ποιο σχολείο πάει, πού μένει. Εάν θέλετε, το σχολιάζετε, το απαντάτε εσείς ή ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

Είναι ντροπή ταυτόχρονα μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες να κατ'αλύεται ή εν πάση περιπτώσει να τραυματίζονται πάρα πολύ άσχημα η κοινοβουλευτική διαδικασία, οι θεσμοί και η δημοκρατία με την υπόθεση Ράμμου και συγχρόνως η κ. Μιχαηλίδου να δίνει φόρα-παρτίδα ένα δωδεκάχρονο παιδί, το οποίο θα έπρεπε να έχει τον σεβασμό και την προστασία όλων μας! Εάν θέλετε, απαντάτε.

Τώρα, αναφορικά με το νομοσχέδιο η ψήφος μας είναι προφανής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωράκια, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γυμνάσιο Ζευγολατιού Κορινθίας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλείται στο Βήμα ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κάνετε τόσες. Κι άλλη διευκρίνιση; Πάλι εκτός νομοσχεδίου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Θέλω να είμαι δίκαιος, γι' αυτό.

Δεν είναι υποχρεωμένος ο κ. Καραμανλής να απαντήσει στο τελευταίο σκέλος και δεν το λέω για να τον κολακέψω. Είναι στη διακριτική του ευχέρεια και σίγουρα δεν έχει την ευθύνη ο ίδιος. Το λέω για να μη δημιουργούνται προσωπικά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν μου επιτρέπετε, θα πρωτοτυπήσω σήμερα και δεν θα παραβιάσω τον Κανονισμό της Βουλής και θα μιλήσω για τα ζητήματα του νομοσχεδίου διότι, κύριε Γιαννούλη, καταλαβαίνω ότι το νομοσχέδιο αυτό, επειδή δεν υπήρξαν πολύ μεγάλες πολιτικές αντιπαραθέσεις, μας έδωσε τη δυνατότητα να κάνουμε έναν ευρύτερο διάλογο. Το σέβομαι αυτό, το καταλαβαίνω, αλλά μου δημιουργεί σαν νέο πολιτικό λύπη στον ναό της δημοκρατίας να μιλάμε για ένα νομοσχέδιο και ελάχιστοι συνάδελφοι να μιλάνε για το νομοσχέδιο. Νομίζω ότι αυτό θα έπρεπε να το δούμε με μεγαλύτερη προσοχή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Στην αρχή μιλήσαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Στην αρχή μιλήσαμε, έχετε δίκιο.

Τώρα θα προσπαθήσω να μιλήσω για τα θέματα που συζητήσαμε και θεωρώ ότι υπήρξε ένας ενδιαφέρων και εποικοδομητικός διάλογος για τα ζητήματα του Υπουργείου μου περισσότερο, γιατί νομίζω ότι όσον αφορά τις τροπολογίες, όσον αφορά τον κ. Ράμμο, απαντήσεις έχει δώσει ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, έχει δώσει ο Πρόεδρος της Βουλής και καλό είναι σε αυτό τον τόπο να μη μιλούν οι πάντες για τα πάντα. Να μιλούν οι Υπουργοί για το έργο τους, αν υπάρχει ή δεν υπάρχει, για τα θέματα των αρμοδιοτήτων τους και να σέβονται αυτό το Βήμα όταν ανεβαίνουν και να προσπαθούν να είναι όσο πιο θεσμικά ορθολογικοί και όσο πιο θεσμικά σωστοί γίνεται.

Ξεκινάω λέγοντας, κύριε Πρόεδρε, ότι θα ήθελα να αναφερθώ στις τροπολογίες που έχουν κατατεθεί, όπως είμαι υποχρεωμένος να πω ότι γίνονται δεκτές οι υπουργικές με γενικό αριθμό 1553 και ειδικό 48 του Υπουργείου μας, η με γενικό αριθμό 1554 και ειδικό 49 που υποστήριξε ο Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό και η με γενικό αριθμό 1555 και ειδικό 50 του Υπουργείου Παιδείας. Η βουλευτική με γενικό αριθμό 1556 και ειδικό 51 δεν γί-

νεται αποδεκτή.

Πάμε τώρα στα του νομοσχεδίου. Παρακολουθώντας κανείς τη σημερινή συζήτηση στη Βουλή, αλλά και όλα αυτά τα οποία συζητήσαμε διεξοδικά στις συνεδριάσεις της επιτροπής, θα διαπιστώνω -κατά την άποψή μου- με λύπη ότι πολλοί από τους συναδέλφους δεν είχαν διαβάσει με προσοχή το νομοσχέδιο και τα συνοδευτικά κείμενα.

Κύριε Γιαννούλη, θα σας πω ότι ούτε καν τον τίτλο του νομοσχεδίου νομίζω ότι δεν είχατε διαβάσει και το λέω αυτό γιατί στην επιτροπή μάς ρωτούσατε αν αφορά και τα ατυχήματα στο μετρό. Ήρθε, όμως, εδώ ο ΣΥΡΙΖΑ -γιατί δεν αναφέρομαι προσωπικά σε εσάς- να μας καταγγείλει ότι ο νέος οργανισμός δεν υπόκειται στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Νομίζω ότι εσείς το είπατε αυτό και μάλιστα με στόμφο είπατε ότι η νέα αρχή δεν υπόκειται στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Κανονικά θα έπρεπε να τελειώσει εδώ η ομιλία για να σας δείξω ότι δεν διαβάζουμε τα νομοσχέδια, διότι στο άρθρο 3 παράγραφος 5 λέει ότι ο οργανισμός αυτός υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο και υποβάλλει ετησίως έκθεση πεπραγμένων στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Επομένως, νομίζω ότι καλό είναι να μην κάνουμε έναν διάλογο ο οποίος μοιάζει στην ουσία με παράλογο διάλογο. Η διαδικασία εδώ είναι να κάνετε ερωτήσεις, να απαντάει η Κυβέρνηση, να διαφωνούμε, να συμφωνούμε, αλλά τουλάχιστον να ξέρουμε για τι πράγματα μιλάμε.

Συνεχίστηκαν αυτές οι ερωτήσεις από τους αγαπητούς συναδέλφους. Μας ρωτήσατε αν οι διερευνητές των σιδηροδρομικών θα παίρνουν EUROCONTROL. Διαβάσατε το νομοσχέδιο; Το άρθρο 12 αναφέρει ρητώς ότι θα το παραλαμβάνουν μόνο οι διερευνητές των αεροπορικών. Άλλο ένα παράδειγμα που δείχνει ότι καμιά φορά πραγματικά νομίζω ότι ίσως χάνουμε και τον χρόνο μας, διότι να συζητήσουμε τα σοβαρά, να συζητήσουμε αυτά στα οποία διαφωνούμε, αλλά τουλάχιστον να συμφωνήσουμε ότι όταν διαβάσουμε κάτι, έτσι είναι.

Κύριε Βιλιάρδο, έχετε κάνει πολλές ερωτήσεις, παρ' ότι παραδείγματος χάριν να σας πω ότι έχετε παραλάβει την έκθεση της επιτροπής, την κατέθεσα και στα Πρακτικά, την οποία υπογράφει ο ομότιμος καθηγητής της Νομικής, ο κ. Μαυριάς και αναφέρει ότι στο νομοσχέδιο πληρείται πλήρως το Ευρωπαϊκό Δίκαιο για την ανεξαρτησία του νέου οργανισμού. Το είπαμε στην πρωτολογία, το είπαμε και στις επιτροπές και ξανά επανέρχεται με αυτό το ζήτημα, όχι μόνο εσείς, αλλά και άλλοι συνάδελφοι.

Αφού, λοιπόν, προφανώς δεν σας πείθει ο κ. Μαυριάς, θα σας δώσω και άλλο ένα επιχείρημα. Να σας πω τι λέει το δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ξέρετε υπήρχε μια υπόθεση του 2016 όπου η Κομισιόν προσέφυγε κατά της Πολωνίας και το δικαστήριο υπογράμμισε ότι όσον αφορά την κυριολεκτική της σημασία ανεξαρτησία θα πρέπει να νοηθεί -ακούστε- ως η δυνατότητα του φορέα διερευνήσεως να αποφασίζει για την εσωτερική του δομή, να διαθέτει τα δικά του όργανα και να έχει εσωτερικό κανονισμό διαδικασίας, πράγματα τα οποία προβλέπονται στο νομοσχέδιο.

Ο κ. Γιαννούλης αναφέρθηκε σε αυτά που είπε ο κ. Τριανταφύλλου για το EUROCONTROL. Να σας θυμίσω ότι ο κ. Τριανταφύλλου συμφώνησε με την πρόταση του διοικητή της ΥΠΑ την οποία και υιοθετήσαμε με νομοθετική βελτίωση και την έχουμε καταθέσει. Γι' αυτό σας λέω ότι καμιά φορά πρέπει να είμαστε λίγο προσεκτικοί στην κριτική που ασκούμε, διότι πολλές φορές αυτά τα οποία λέτε έχουν ήδη διορθωθεί με νομοτεχνικές βελτιώσεις ή δεν ισχύουν.

Εμείς -ξέρετε- τουλάχιστον, όσο είναι ο ομιλών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχουμε μια αγαστή συνεργασία με όλους τους συνδικαλιστικούς φορείς. Αυτή είναι η πολιτική μου παιδεία, αυτή είναι η πολιτική σχολή που πρεσβεύω. Δεν θεωρώ τους εκπροσώπους των εργαζομένων ότι είναι αντίπαλοί μας, ειδικά όταν αυτοί έχουν εποικοδομητικές προτάσεις.

Και για να σας αποδείξω -γιατί είναι πολύ ωραία τα λόγια να τα λέμε εδώ στο Κοινοβούλιο- ότι αυτά που λέμε τα κάνουμε πράξη, θα σας πω μερικά παραδείγματα, τα οποία μάλιστα έρχονται σε πλήρη αντίθεση με το τι γινόταν στο παρελθόν. Συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Ποιος τις υπέγραψε και πήρε και την έγκριση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους; Αυτή η Κυβέρ-

νηση, σε συνεργασία με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, σε αντίθεση με την προηγούμενη κυβέρνηση που γινόταν ένας απίστευτος εμπαιγμός των εργαζομένων. Διότι ενώ ο Υπουργός Μεταφορών έλεγε και υπέγραφε ο ίδιος τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, δεν εγκρίνονταν από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνετε τον εμπαιγμό των εργαζομένων.

Επομένως, όταν αναφέρθηκα στην παρουσία ενός συνδικαλιστή, ο οποίος μας θύμισε πραγματικά τον κακό εννοούμενο συνδικαλισμό της δεκαετίας του '80, νομίζω ότι αυτό δικαιούμαστε να το κάνουμε στο Υπουργείο Μεταφορών, διότι απλούστατα και τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, κύριε Γιαννούλη, έχουμε υπογράψει και έχουμε δώσει μπόνους και πριμ στους ελεγκτές, γι' αυτό και φέτος το καλοκαίρι η διαδικασία και όλες οι διαδικασίες στα ελληνικά αεροδρόμια κύλησαν με έναν τρόπο άψογο. Δείτε τι έγινε στα άλλα αεροδρόμια της Ευρώπης και της Αμερικής και καταλάβετε πόσο σημαντικό είναι αυτό για την αύξηση των τουριστικών εσόδων.

Επίσης να σας πω ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις ακόμα και όταν διαφωνούμε με τους συνδικαλιστικούς φορείς, τους λέμε την άποψή μας ευθαρσώς και δεν έχουμε και πρόβλημα να συγκρουστούμε. Στη συγκεκριμένη περίπτωση μιλάμε για ένα Υπουργείο που έχει πολλές ΔΕΚΟ ως εποπτευόμενος φορέας. Ξέρετε, κύριε Γιαννούλη, ο ΣΥΡΙΖΑ έκανε και κάτι άλλο το οποίο το έχουμε πει πολλές φορές σε αυτήν την Αίθουσα. Την εποπτεία πλέον όλων αυτών των φορέων την έχει το Υπερταμείο, δεν την έχει το Υπουργείο.

Θα μπορούσαμε, δηλαδή, αν θέλαμε, να μην βρίσκουμε λύση στα προβλήματα, να κρυφτούμε πίσω από τον νόμο που ψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ και τον οποίο, για να είμαστε απολύτως ειλικρινείς, δεν μπορούμε να τον αλλάξουμε και να πούμε ότι η Κυβέρνηση δεν έχει καμμία σχέση με το τι γίνεται στη ΣΤΑΣΥ, στον ΟΑΣΑ, στην ΟΣΥ, διότι η προηγούμενη κυβέρνηση έδωσε όλες τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες στο Υπερταμείο, το οποίο αυτό αποφασίζει για τις διοικήσεις.

Προσπαθούμε, λοιπόν, εμείς σε συνεργασία με το Υπερταμείο και με τις διοικήσεις και με τους εργαζομένους να βρούμε λύσεις που θα εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό.

Είπατε μερικά πράγματα για τον ΟΣΕ και θα σας απαντήσω πάλι με στοιχεία. Είπατε ότι απολύσαμε τους ανθρώπους που φυλάνε τις διαβάσεις.

Κύριε Γιαννούλη, θα σας πω μόνο το εξής: Εμείς μέσω ΑΣΕΠ έχουμε εγκρίνει στα τριάντα χρόνια εκατόν είκοσι μία προσλήψεις συν ενενήντα κλειδούχους, που τρέχει τώρα αυτή τη διαδικασία. Στα δικά σας χρόνια οι προσλήψεις ήταν είκοσι πέντε, ΤΠΔΕ στο σύνολό τους στον ΟΣΕ. Ο ΣΥΡΙΖΑ είχε δώσει 12,3 εκατομμύρια ευρώ. Εμείς δώσαμε 59,3 εκατομμύρια ευρώ. Εσείς δίνετε και εμείς συνεχίζουμε και δίνουμε 45 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος και το 2023 στον προϋπολογισμό αυτό το ποσό έχει ξεπεράσει τα 75 εκατομμύρια ευρώ. Επομένως, βλέπετε ότι γίνεται μια πολύ μεγάλη προσπάθεια μετά από χρόνια αποεπένδυσης στον σιδηρόδρομο να προσπαθήσουμε να ανατάξουμε -η αλήθεια είναι- τις σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο όσον αφορά τις επιβατικές, αλλά θα μου επιτρέψετε να πω και τις εμπορικές που θεωρούμε ότι είναι και το μέλλον, αν θέλουμε επιτέλους η χώρα μας να γίνει κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

Κλείνοντας, θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε -και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας- να πω γενικότερα ποια είναι τα τρία βασικά ζητήματα για τα οποία υπήρξαν διαφωνίες, υπήρξαν διαφορετικές προτάσεις, υπήρξαν αντεγκλήσεις. Και αυτά είναι και τα σοβαρά σημεία -θα σας έλεγα- και εκτίμηση ιδιαίτερως από όλους τους Βουλευτές τις απόψεις τους.

Πρώτον, από τις απαντήσεις που έχουν δοθεί από την πλευρά μου έχει καταστεί σαφές ότι ο νέος οργανισμός θα διέπεται από πλήρως καθιερωμένους ανεξαρτησίας.

Βλέπω ότι το ΠΑΣΟΚ έχει ακόμα μερικές αντιρρήσεις για αυτό το ζήτημα, αλλά νομίζω ότι με τον τρόπο που σας έχουμε απαντήσει, κύριε Γκόκα και στην πρωτολογία μου και τώρα κλείνοντας, πρέπει να σας έχουμε πείσει ότι τελικά δεν δημιουργούνται ζητήματα στο καθεστώς ανεξαρτησίας και ότι ακολουθούμε τους διεθνείς και τους ευρωπαϊκούς κανόνες.

Ο ΣΥΡΙΖΑ από την πλευρά του έκανε παρατηρήσεις, μας κατηγόρησε σε έναν βαθμό ότι ο Υπουργός διορίζει το διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού και αυτό αποτελεί στοιχείο που παραβιάζει την αντικειμενικότητα. Ναι, το δέχομαι αυτό σαν μια γενική παρατήρηση, αλλά αυτό γίνεται πάντα. Και ο κ. Σπίρτζης διόρισε τον κ. Αθανασίου Πρόεδρο της Επιτροπής Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων τον Φεβρουάριο του 2019. Η ΕΕ διόρισε την Πρόεδρο της ΡΑΣ. Το θέμα δεν είναι ποιος διορίζει, το θέμα είναι να κρίνουμε αν αυτοί οι άνθρωποι μπορούν να κάνουν τη δουλειά τους ή όχι. Το γεγονός ότι διορίζει κάποιος κάπου, ο Υπουργός κάπου, δεν σημαίνει ότι πάντα αυτό γίνεται με κριτήρια κομματικά. Επομένως, παραβιάζεται έτσι η αντικειμενικότητα του φορέα; Καλό είναι –νομίζω– να μαθαίνουμε ευρύτερα ποιοι είναι οι στόχοι.

Εμείς σεβόμαστε τις αρχές και ανεξαρτήτως της όποιας πολιτικής προέλευσης έχει καθένας. Και αναφέρθηκα εκτεταμένως στην Πρόεδρο της ΡΑΣ, γιατί αυτό αποδεικνύει του λόγου το αληθές, όπως και με άλλους προέδρους ανεξάρτητων αρχών στο Υπουργείο μου όταν ανέλαβα, οι οποίοι ήταν από άλλους χώρους. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο εκάστοτε Υπουργός δεν πρέπει να συνεργάζεται μαζί τους. Νομίζω ότι όταν αυτοί οι άνθρωποι αναλαμβάνουν μια θέση, τις περισσότερες φορές έχουν καλά βιογραφικά, πληρούν τις προϋποθέσεις και θέλω να πιστεύω ότι αφήνουν τις κομματικές τους ταυτότητες στην άκρη.

Το δεύτερο θέμα που τέθηκε είναι το θέμα του EUROCONTROL και αυτό νομίζω ότι το απαντήσαμε. Όπως λαμβάνουν EUROCONTROL οι υπάλληλοι της ΥΠΑ, της ΑΠΑ, της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, έτσι θα λαμβάνουν το EUROCONTROL και οι διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων.

Όταν βρούμε διερευνητές για τα σιδηροδρομικά, τότε ακούω τις προτάσεις που έγιναν. Μπορούμε να σκεφτούμε και την επιβολή ενός σιδηροδρομικού τέλους υπέρ των διερευνητών. Όμως, αυτό είναι κάτι το οποίο θα δούμε στο μέλλον.

Και το τρίτο, νομίζω, σημαντικό στοιχείο του νομοσχεδίου για το οποίο έγινε αρκετή συζήτηση, είναι –και εδώ υπάρχει μια διαφορά ειδικά με τα κόμματα της Αριστεράς– ότι παρέχουμε για πρώτη φορά τη δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους διερευνητές

και τεχνικούς συμβούλους, προκειμένου να καλυφθεί το πρόβλημα που υπάρχει στην απουσία διερευνητών ειδικά στον σιδηροδρομικό τομέα.

Νομίζω ότι αυτά είναι τα θετικά στοιχεία του παρόντος νομοσχεδίου. Αυτά είναι τα τρία βασικά σημεία για τα οποία νομίζω ότι έγινε ένα εκτενέστατος διάλογος και θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τις απόψεις σας και τις θέσεις σας.

Σας καλώ, έστω και την ύστατη ώρα, μακριά από μικροκομματικές σκοπιμότητες, να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια διευκρίνιση δευτερολέπτου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μπορείτε να μιλήσετε κατ' ιδίαν.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».

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

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, πενήντα ένα άρθρα, τρεις τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηρο-
δρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών και

άλλες διατάξεις

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 3 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 5 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 7 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 9 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 12 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 19 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 47 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Υπ. τροπ. 1553/48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Υπ. τροπ. 1554/49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Υπ. τροπ. 1555/50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό, σε μόνη συζήτηση, κατά πλειοψηφία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α': ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Σκοπός

Άρθρο 2 Αντικείμενο

ΜΕΡΟΣ Β': ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)

Άρθρο 3 Σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

Άρθρο 4 Συγκρότηση - Θητεία μελών συμβουλίου

Άρθρο 5 Κωλύματα, ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου

Άρθρο 6 Πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου

Άρθρο 7 Εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 8 Λειτουργία του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 9 Αρμοδιότητες Προέδρου

Άρθρο 10 Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων

Άρθρο 11 Πόροι

Άρθρο 12 Αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 13 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Γ': ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 14 Πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 15 Ορισμοί

Άρθρο 16 Σοβαρά συμβάντα

Άρθρο 17 Διερεύνηση ασφάλειας

Άρθρο 18 Διαδικασία διερεύνησης

Άρθρο 19 Καθεστώς των διερευνητών ασφάλειας

Άρθρο 20 Συντονισμός των διερευνήσεων

Άρθρο 21 Τόπος του ατυχήματος - Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων

Άρθρο 22 Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας

Άρθρο 23 Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης

Άρθρο 24 Αίτηση εξαίρεσης

Άρθρο 25 Πόρισμα διερεύνησης

Άρθρο 26 Κοινοποίηση πορίσματος

Άρθρο 27 Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης

Άρθρο 28 Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

Άρθρο 29 Συνεργασία με άλλα κράτη

Άρθρο 30 Υποχρέωση ενημέρωσης

Άρθρο 31 Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας

Άρθρο 32 Συστάσεις ασφάλειας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφάλειας

Άρθρο 33 Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης

Άρθρο 34 Κοινοποίηση πληροφοριών

Άρθρο 35 Αναθεώρηση του πορίσματος

Άρθρο 36 Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους

Άρθρο 37 Αναστολή της ποινικής διαδικασίας

Άρθρο 38 Διάρκεια φύλαξης στοιχείων

Άρθρο 39 Απαγορεύσεις - Κυρώσεις

Άρθρο 40 Ενημέρωση κοινής γνώμης

Άρθρο 41 Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους

ΜΕΡΟΣ Δ': ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 42 Υποχρέωση διερεύνησης

Άρθρο 43 Ορισμοί

Άρθρο 44 Καθεστώς - διεξαγωγή έρευνας

Άρθρο 45 Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Άρθρο 46 Διαδικασία διερεύνησης

Άρθρο 47 Εκθέσεις

Άρθρο 48 Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

Άρθρο 49 Συστάσεις ασφάλειας

ΜΕΡΟΣ Ε': ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 50 Μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 51 Καταργούμενες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΣΤ': ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 52 Παράταση προθεσμιών για ρυθμίσεις Μητρώων συντελεστών παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, μελετών, τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών (ΜΗ.Τ.Ε.) - Τροποποίηση παρ. 1 και 2 άρθρου 144 ν. 4764/2020

Άρθρο 53 Παράταση ισχύος πτυχίων και βεβαιώσεων εγγραφής στο Μητρώο Μελετητών, στο Μητρώο Γραφείων Μελετών και στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 39 και παρ. 6 άρθρου 65 π.δ. 71/2019

Άρθρο 54 Παράταση ισχύος βεβαιώσεων εγγραφής πτυχίων στο Μ.Ε.Ε.Π. - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 74 ν. 4821/2021

Άρθρο 55 Δυνατότητα υποβολής δήλωσης προτίμησης στην αίτηση συμμετοχής στις εξετάσεις για εισαγωγή σε Πρότυπο Σχολείο - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 18 ν. 4692/2020

Άρθρο 56 Εξουσιοδοτικές διατάξεις για την αξιολόγηση του έργου των εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.) της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης - Τροποποίηση άρθρου 80 ν. 4823/2021

Άρθρο 57 Μεταβατικές διατάξεις για τις δομές και τα στελέχη της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης - Τροποποίηση άρθρου 231 ν. 4823/2021

Άρθρο 58 Διαδικασία αξιολόγησης του έργου των εκπαιδευτικών - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 73 ν. 4823/2021

Άρθρο 59 Θέματα της Αρχής Διασφάλισης της Ποιότητας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση - Τροποποίηση περ. ε) παρ. 4 άρθρου 1 ν. 4142/2013

Άρθρο 60 Προϋποθέσεις κατοχής άδειας για την παροχή συνδρομητικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 2 ν. 2644/1998

ΜΕΡΟΣ Ζ': ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

ΑΡΘΡΟ 61

Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι:

α. ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου που ρυθμίζει τη συγκρότηση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

β. η λήψη μέτρων εφαρμογής του Κανονισμού 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 κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295),

γ. η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο Κεφάλαιο V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι η σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, η ρύθμιση κάθε ζητήματος που αφορά στην οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητές του,

καθώς και κάθε συναφούς ζητήματος σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων και την ασφάλεια των μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Β'
ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)

Άρθρο 3
Σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης
Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Συστήνεται αυτοτελής δημόσια υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», ο οποίος είναι αρμόδιος για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές.

2. Η έδρα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι στην Αθήνα. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλες διοικητικές αρχές, πέραν των προβλεπόμενων στις διατάξεις του παρόντος.

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητος από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά του και ιδίως:

α) από τις αεροπορικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοΐα, την πιστοποίηση, την εκτέλεση πτήσεων, τη συντήρηση, την αδειοδότηση, τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αεροδρομίων,

β) από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηροδρόμους.

5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο και υποβάλλει ετησίως έκθεση πεπραγμένων στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος τη διαβιβάζει αμέσως στη Βουλή, σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στον Κανονισμό της Βουλής.

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από το συμβούλιο και την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων.

7. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 4
Συγκρότηση - Θητεία μελών συμβουλίου

1. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από πέντε (5) μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου αυτού. Ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τα υπόλοιπα μέλη του συμβουλίου είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση, την επαγγελματική τους ικανότητα και εμπειρία σε τομείς που έχουν σχέση με την αποστολή και τις αρμοδιότητες του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Ο Πρόεδρος και άλλα δύο (2) μέλη διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό τομέα και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και άλλο ένα (1) μέλος διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα. Στις περιπτώσεις διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, τις αρμοδιότητες του Προέδρου ασκεί ο Αναπληρωτής Πρόεδρος.

2. Ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τα υπόλοιπα

μέλη του συμβουλίου διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο Γραμματέας του συμβουλίου, ο οποίος είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Η θητεία των μελών του συμβουλίου είναι πενταετής και παραιτείται αυτοδικαίως μέχρι τον διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά. Σε περίπτωση κένωσης θέσης, αυτή καλύπτεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για το υπόλοιπο της θητείας.

4. Ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του συμβουλίου είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Η ιδιότητά τους αυτή συνεπάγεται την αναστολή οποιουδήποτε δημόσιου λειτουργήματος και άσκησης καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στον δημόσιο τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

5. Κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, τα μέλη του συμβουλίου απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας.

6. Ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του συμβουλίου, εάν προέρχονται από φορέα του δημοσίου τομέα, μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους. Ο χρόνος θητείας του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου του συμβουλίου λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους.

Άρθρο 5
Κωλύματα, ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις
των μελών του συμβουλίου

1. Τα μέλη του συμβουλίου υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, καθώς και για πέντε (5) χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη του συμβουλίου έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

2. Τα μέλη του συμβουλίου που δεν εντάσσονται στην πρόβλεψη της παρ. 4 του άρθρου 4, δεν επιτρέπεται: α) να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου, με σχέση ιδιωτικού δικαίου, ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς, σε ανεξάρτητες αρχές ή αυτοτελείς υπηρεσίες, υπαγόμενες στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), καθώς και σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, β) να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιηθέντα οργανισμό, υπό την έννοια της περ. 42 του άρθρου 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη λειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (L 138), ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό τους ή να προσπορίζονται, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους.

Αν τα μέλη του συμβουλίου κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του πρώτου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την άσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους.

Τα μέλη του συμβουλίου δεν επιτρέπεται να ασκούν τα καθήκοντά τους που απορρέουν από τον παρόντα σε φορείς με τους οποίους διατηρούσαν οποιαδήποτε εργασιακή σχέση ή στο κεφάλαιο των οποίων συμμετείχαν ή από τους οποίους αντλούσαν, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος και απέχουν από την άσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στις συνεδριάσεις του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ως προς τους εν λόγω φορείς.

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη του συμβουλίου: α) η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, με καθεστώς μερικής απασχόλησης, και η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, β) η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

4. Η παράβαση από μέλος του συμβουλίου των παρ. 1 έως 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους του συμβουλίου. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώνεται η έκπτωση του μέλους. Με όμοια απόφαση αντικαθίσταται το μέλος που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης για το υπόλοιπο της θητείας, σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 4. Η έκπτωση κατά την παρούσα δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του μέλους.

5. Τα ασυμβίβαστα και οι λοιποί περιορισμοί της παρ. 2 εφαρμόζονται στα μέλη του συμβουλίου και στην περίπτωση που συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων, συμβιώντων υπό την έννοια του άρθρου 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181) και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δεύτερου βαθμού.

6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τα άρθρα 103 έως 105 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 4. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

7. Τα μέλη του συμβουλίου εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους αν εκδοθεί σε βάρος τους αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με το άρθρο 149 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ..

8. Τα μέλη του συμβουλίου υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη στο ν. 3213/2003 (Α' 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

9. Τα μέλη του συμβουλίου υποχρεούνται να γνωστοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κάθε κώλυμα ή ασυμβίβαστο που συντρέχει στο πρόσωπό τους.

Άρθρο 6

Πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου

1. Τα μέλη του συμβουλίου υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία.

2. Τα μέλη του συμβουλίου υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 (Α' 188) που προβλέπεται για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010. Για τα μέλη του συμβουλίου, χρέη γραμματέα στο ως άνω πειθαρχικό συμβούλιο εκτελεί υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

4. Κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου και την πειθαρχική διαδικασία ρυθμίζεται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 7

Εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε δίκη.

2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδικώς, για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του αεροπορικού τομέα. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του σιδηροδρομικού τομέα.

3. Η νομική και δικαστική υποστήριξη του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης γνωμοδοτήσεων σε ερωτήματα του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., της νομικής υποστήριξης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά την κατάρτιση των συμβάσεων και της νομοτεχνικής υποστήριξης κατά την κατάρτιση των σχεδίων νόμων και των κανονιστικών πράξεων που αφορούν στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ανήκει στην αρμοδιότητα του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

4. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), που απαρτίζεται από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφάλειας σε κάθε κράτος μέλος ή, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους αντιπροσώπους τους. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι μέλος του Δικτύου των Ευρωπαϊκών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (Δίκτυο NIB).

Άρθρο 8

Λειτουργία του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνέρχεται στην έδρα του ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως με απόφαση του Προέδρου, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά τον μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτού. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Το συμβούλιο συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τρία (3) τουλάχιστον μέλη. Τα μέλη του συμβουλίου δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3) κατά σειρά συνεδριάσεις. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απουσίας για περισσότερες από τρεις (3) κατά σειρά συνεδριάσεις του συμβουλίου, η αποζημίωση των μελών περιορίζεται αναλόγως.

2. Το συμβούλιο συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτού, ο οποίος καταρτίζει την ημερήσια διάταξη. Τη σύγκληση του συμβουλίου μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος, στην περίπτωση αυτή, ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει το συμβούλιο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

3. Για τη λειτουργία του συμβουλίου εφαρμόζονται ο παρών, ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και συμπληρωματικά ο Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

Άρθρο 9

Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα, καθώς και στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., διευθύνει τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του συμβουλίου και την εύρυθμη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

4. Ο Πρόεδρος μπορεί, με απόφασή του, να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη του συμβουλίου να υπογράψουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας του Προέδρου, ασκεί τις αρμοδιότητές αυτού, παράλληλα με τις αρμοδιότητες που ο ίδιος αναλαμβάνει σύμφωνα με το τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 4.

Άρθρο 10

Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων

1. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων (Μονάδα), σε επίπεδο διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και απαρτίζεται από τα κάτωθι γραφεία:

α) Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

β) Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

γ) Γραφείο Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής.

2. Συστήνονται είκοσι μία θέσεις (21) προσωπικού, οι οποίες κατανέμονται ως εξής:

(α) είκοσι (20) θέσεις Διερευνητών,

(β) μια (1) θέση δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής, η οποία δεν είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με αρμοδιότητες την παροχή νομικής υποστήριξης στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Τα προσόντα για τη θέση του προϊσταμένου, η κατανομή των θέσεων προσωπικού ανά οργανική μονάδα, καθώς και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ρυθμίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων μετατάσσεται και μεταφέρεται αυτοδικαίως στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και οι διερευνητές μετατάσσονται και μεταφέρονται αυτοδικαίως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 50.

Κενές θέσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύνανται να καλύπτονται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με μετάταξη και μεταφορά προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους φορείς του ιδίου υπουργείου, καθώς και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου και της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται.

3. Η μετάταξη και μεταφορά του προσωπικού διενεργείται σε κενές θέσεις και, εφόσον δεν υπάρχουν, σε συνιστώμενες προσωποπαγείς θέσεις συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου και ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου και της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται και η οποία καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπον αποχώρηση του υπαλλήλου. Η μετάταξη βάσει του παρόντος δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του υπαλλήλου, ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στον φορέα προέλευσής του. Η μετάταξη γίνεται με τον βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που ο υπάλληλος κατείχε πριν τη μετάταξή του.

4. Το ως άνω προσωπικό διατηρεί το μισθολογικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς που το διέπει προ της μετάταξης. Ο χρόνος προϋπηρεσίας του θεωρείται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στον νέο φορέα για κάθε συνέπεια. Το προσωπικό που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων με απόσπαση ή με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου ή με σύμβαση έργου κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στο Υπουργείο

Υποδομών και Μεταφορών έως τη λήξη της απόσπασής του ή τη με οποιονδήποτε τρόπο λήξη της σύμβασής του.

5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των ατυχημάτων και συμβάντων, ως τεχνικούς συμβούλους. Η εκπαίδευση και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής των διερευνητών και τεχνικών συμβούλων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας του. Η σύναψη και η υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης.

7. Οι καθ' οιονδήποτε τρόπον υπηρετούντες στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τηρούν εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνουν γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους ή επ' ευκαιρία αυτών.

8. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

Άρθρο 11

Πόροι

Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο ετήσιος προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α' 143).

Άρθρο 12

Αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

Από το μηνιαίο ποσό το οποίο αποδίδεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (Eurocontrol), καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση στους υπηρετούντες Διερευνητές του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Οι πάσης φύσεως αμοιβές των Διερευνητών που υπηρετούν στο Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 13

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Με προεδρικό διάταγμα, μετά από εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών, εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία

υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών προσδιορίζονται τα προσόντα των διερευνητών.

ΜΕΡΟΣ Γ' **ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ** **ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

Άρθρο 14 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Το Μέρος Γ' εφαρμόζεται στις διερευνήσεις ασφάλειας για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα:

α. που συνέβησαν σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά,

β. στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος με ελληνικό νηολόγιο ή υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης στην Ελλάδα, που συνέβησαν εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον οι διερευνήσεις δεν διεξάγονται από άλλο κράτος. Οι διερευνήσεις αυτές διενεργούνται με την επιφύλαξη του δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν,

γ. στις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δικαιούται, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει ως κράτος νηολόγησης, κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, κράτος σχεδιασμού, κράτος κατασκευής ή κράτος που παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες κατ' αίτηση του κράτους μέλους που διεξάγει τη διερεύνηση,

δ. στις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. που διεξάγει τη διερεύνηση επιτρέπει σε κράτος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, να ορίσει εμπειρογνώμονα.

2. Το Μέρος Γ' εφαρμόζεται επίσης για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την έγκαιρη διαθεσιμότητα των πληροφοριών που αφορούν όλα τα πρόσωπα και τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους εμπλεκόμενου σε ατύχημα, καθώς και την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

3. Το Μέρος Γ' δεν εφαρμόζεται για διερευνήσεις ασφάλειας που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες, εκτός αν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. προκληθεί από τον φορέα διερεύνησης του αρμόδιου Υπουργείου.

Άρθρο 15 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους νοούνται ως:

1. «Αεροσκάφος»: Κάθε μηχανή που μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξη της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα διαφορετικές από τις αντιδράσεις του αέρα στην επιφάνεια της γης.

2. «Ατύχημα»: γεγονός που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους το οποίο, στην περίπτωση στελεχωμένου αεροσκάφους, επέρχεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί ή, στην περίπτωση μη στελεχωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το

πρωτογενές σύστημα προώθησης απενεργοποιείται, κατά το οποίο:

α. επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου εξαιτίας:

αα. του γεγονότος ότι βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος,

αβ. άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή

αγ. άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων, εκτός αν πρόκειται για τραυματισμούς που οφείλονται σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή

β. το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά, που αφορούν στη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την αποκατάσταση της οποίας απαιτείται σημαντική επίσκευή ή αντικατάσταση του μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν η ζημιά ή η βλάβη περιορίζεται στον κινητήρα ή στο περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του ή πρόκειται για ζημιές που περιορίζονται στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους, ή

γ. το αεροσκάφος έχει απωλεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό.

3. «Σοβαρός τραυματισμός»: κάθε σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος εφόσον:

α. απαιτηθεί η νοσηλεία του για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των σαράντα οκτώ (48) ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή

β. προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού, εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης, ή

γ. προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή

δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή

ε. προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) της επιφάνειας του σώματος, ή

στ. οφείλεται στην εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες.

4. «Θανάσιμος τραυματισμός»: τραυματισμός προσώπου που εμπλέκεται σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

5. «Αίτια»: ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες ή συνδυασμός αυτών που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν. Η διαπίστωση των αιτίων δεν συνεπάγεται τον καταλογισμό σφάλματος ή τον καθορισμό διοικητικής, αστικής ή ποινικής ευθύνης.

6. «Διερεύνηση ασφάλειας»: δραστηριότητα που διεξάγεται από αρχή διερεύνησης με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος και περιλαμβάνει τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, καθώς και τη διαπίστωση των αιτίων ή των σχετικών παραγόντων και, εφόσον απαιτείται, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.

7. «Επικεφαλής διερεύνησης»: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα του, η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης ασφάλειας.

8. «Τεχνικός σύμβουλος»: πρόσωπο το οποίο διενεργεί, με βάση τα προσόντα του, πράξεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση, υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης.

9. «Συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης»: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα, τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει τη διερεύνηση ασφάλειας ατυχήματος ή συμβάντος.

10. «Διαπιστευμένος αντιπρόσωπος»: πρόσωπο διορισμένο από κράτος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό τη συμμετοχή του σε διερεύνηση ασφάλειας που διεξάγεται από άλλο κράτος. Ο διοριζόμενος από κράτος διαπιστευμένος αντιπρόσωπος πρέπει να προέρχεται από αρχή διερεύνησης ασφάλειας.

11. «Φορέας εκμετάλλευσης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο,

που επιδιέχεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.

12. «Κράτος νηολόγησης»: κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρισμένο το αεροσκάφος.

13. «Κράτος κατασκευής»: κράτος το οποίο ασκεί, σύμφωνα με τους κανόνες του αεροπορικού δικαίου, την εποπτεία επί της επιχείρησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

14. «Κράτος σχεδιασμού»: κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης που έχει σχεδιάσει τον τύπο του αεροσκάφους.

15. «Εμπλεκόμενο πρόσωπο»: ο ιδιοκτήτης, μέλος πληρώματος ή φορέας εκμετάλλευσης του εμπλεκόμενου σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν αεροσκάφους· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στη συντήρηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή του εν λόγω αεροσκάφους ή στην κατάρτιση του προσωπικού του· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πληροφοριών πτήσης ή αερολιμενικής εξυπηρέτησης, που έχει παράσχει υπηρεσίες για το αεροσκάφος· το προσωπικό της αρχής πολιτικής αεροπορίας· ή το προσωπικό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Union Aviation Safety Agency, «EASA»).

16. «Πτητική λειτουργία αεροσκάφους»: η εκτελούμενη από αυτό πτήση, καθώς και το σύνολο των εκτελούμενων πριν ή μετά την έναρξη της πτήσης ή και μετά την περάτωση αυτής αναγκαίων ενεργειών επί ή υπό το αεροσκάφος, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης.

17. «Συμβάν»: γεγονός, εκτός ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας του.

18. «Σοβαρό συμβάν»: συμβάν που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους και συντελείται υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε, στην περίπτωση στελεχωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί ή, στην περίπτωση μη στελεχωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα προώθησης απενεργοποιείται. Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων παρατίθεται στο άρθρο 16.

19. «Σύσταση ασφάλειας»: κάθε πρόταση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., βασιζόμενη σε πληροφορίες που προέκυψαν από διερεύνηση ασφάλειας ή άλλες πηγές, όπως μελέτες ασφάλειας, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος.

20. «Διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές»: τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, τα οποία θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της 7ης Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβαση του Σικάγο»), που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 211/1947 (Α' 35).

21. «Σύμβουλος»: πρόσωπο διορισμένο από κράτος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό να επικουρήσει τον διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σε διερεύνηση ασφάλειας.

22. «Συγγενείς»: το στενό οικογενειακό περιβάλλον και τα άτομα του αμέσου περιβάλλοντος του θύματος ατυχήματος, όπως ορίζονται με βάση το εθνικό δίκαιο του κράτους της υπηκοότητας του θύματος.

23. «Προκαταρκτική αναφορά»: ανακοίνωση που χρησιμοποιείται για την άμεση διαβίβαση των στοιχείων που συγκεντρώνονται κατά τα πρώτα στάδια της διερεύνησης.

24. «Ομάδα διερεύνησης»: πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του επικεφαλής της διερεύνησης, στα οποία έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα τους, αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης ασφάλειας.

Άρθρο 16

Σοβαρά συμβάντα

Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως:

1. Παραλίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση.

2. Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου, η οποία μόλις αποσοβήθηκε.

3. Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατειλημμένου διαδρόμου ή απογείωση από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια.

4. Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

5. Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.

6. Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στον χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέσθηκε με πυροσβεστικό υλικό.

7. Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

8. Αστοχία δομικού στοιχείου του αεροσκάφους ή απόσπαση τμημάτων του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.

9. Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στον χειρισμό του.

10. Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση.

11. Οποιαδήποτε σχετική με τα καύσιμα βλάβη, η οποία θα απαιτούσε ο χειριστής να δηλώσει ότι ανέκυψε κατάσταση ανάγκης.

12. Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.

13. Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.

14. Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα, που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία.

Άρθρο 17 Διερεύνηση ασφάλειας

1. Κάθε διερεύνηση ασφάλειας ολοκληρώνεται με πόρισμα ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος. Στόχος της διερεύνησης ατυχημάτων είναι η διακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή συμβάντων στο μέλλον.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει διερεύνηση ασφάλειας:

α) Σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο 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 Ασφάλεια της Αεροπορίας (L 212).

β) Σε αεροσκάφος με ελληνικό νηολόγιο, στο οποίο εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139, το οποίο έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, η θέση του οποίου δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί με βεβαιότητα ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αιτηθεί από τους φορείς διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, πέραν όσων διαλαμβάνονται στην παρ. 1, στοιχεία τελικής αναφοράς διερεύνησης συμβάντος, σοβαρού συμβάντος ή ατυχήματος, τα οποία μπορούν να κοινοποιηθούν όταν υπάρχει εμπλοκή αεροσκάφους της στρατιωτικής υπηρεσίας. Για τη διάθεση των στοιχείων και σε περίπτωση που δύνανται να τηρηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας απορρήτου του Εθνικού Κανονισμού

Ασφαλείας, λαμβάνεται απόφαση από τον αρμόδιο φορέα τήρησης και διαχείρισής τους.

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του κατά περίπτωση αρμόδιου φορέα, μπορεί, πέραν όσων διαλαμβάνονται στις παρ. 1 και 2, να συμμετάσχει στη διερεύνηση σε συμβάντα και σε ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα, στα οποία εμπλέκονται άλλοι τύποι αεροσκαφών.

4. Κατά παρέκκλιση από την παρ. 1, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα διδάγματα για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, να μην κινήσει διερεύνηση ασφάλειας σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος με μη στελεχωμένα αεροσκάφη για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση δυνάμει των παρ. 1 και 5 του άρθρου 56 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ή με στελεχωμένα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των δύο χιλιάδων διακοσίων πενήντα (2.250) χιλιogrammarίων, και εφόσον δεν έχει προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός.

5. Η έκταση της διερεύνησης ασφάλειας των παρ. 1 και 2 και η διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβανομένων υπόψη των συνεπειών του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και των πορισμάτων για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας που αναμένεται από την εν λόγω διερεύνηση.

6. Οι διερευνήσεις ασφάλειας κατά τις παρ. 1 και 2 δεν αποσκοπούν στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι εν λόγω διερευνήσεις είναι ανεξάρτητες και τελούν υπό την επιφύλαξη δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 18 **Διαδικασία διερεύνησης**

1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτιών ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο, τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α.) και τον Κανονισμό 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.

2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και διερευνήτης της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) που έχει συσταθεί με τον ν. 4033/2011 (Α' 264). Ο διερευνήτης ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και γνώμης της ΕΛΥΔΝΑ. Η συμμετοχή του διερευνήτη της ΕΛΥΔΝΑ αφορά στην παροχή τεχνικής συνδρομής σε θέματα ασφάλειας πλοίων, ναυσιπλοΐας και θαλασσίων μεταφορών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, υπό την επιφύλαξη του καθεστώτος των διερευνήσεων ασφαλείας ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και του διερευνητικού έργου, σύμφωνα με τον ν. 4033/2011.

3. Η ομάδα διερεύνησης καθορίζει την έκταση της διερεύνησης ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του ατυχήματος ή του συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που ενδέχεται να προκύψουν για τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

4. Η διερεύνηση που διεξάγεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο 17. Με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 37, οι αρμοδιότητες και το έργο των δικαστικών, κρατικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται, εφόσον

δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης.

Άρθρο 19 **Καθεστώς των διερευνητών ασφαλείας**

1. Η ομάδα διερεύνησης, μόλις οριστεί από τον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ανεξάρτητα κάθε δικαστικής έρευνας, έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της διερεύνησης ασφάλειας.

2. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων εμπιστευτικότητας βάσει του ενωσιακού ή του εθνικού δικαίου, η ομάδα διερεύνησης:

α) έχει άμεση, απεριόριστη και απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή τα συντρίμματά του, και δύναται να εισέρχεται σε ιδιωτικούς χώρους, όπως οικόπεδα και κατοικίες, που υπέστησαν ζημιές προκειμένου να διενεργεί αυτοψία,

β) εξασφαλίζει άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και ελεγχόμενη λήψη θραυσμάτων ή συστατικών μερών με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση,

γ) έχει άμεση πρόσβαση στις συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, στο περιεχόμενό τους και σε άλλα σχετικά καταγραφικά συστήματα, και έχει τον έλεγχό τους,

δ) ζητεί την ιατρική εξέταση των προσώπων που εμπλέκονταν στη λειτουργία του αεροσκάφους ή τη διεξαγωγή δοκιμών επί δειγμάτων από τα πρόσωπα αυτά και έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εν λόγω εξετάσεων ή δοκιμών,

ε) καλεί και εξετάζει μάρτυρες και ζητεί να παρέχουν ή να προσκομίζουν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη διερεύνηση ασφάλειας,

στ) έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή έρευνας των προσώπων που εμπλέκονται στην πτήση του αεροσκάφους και η οποία πραγματοποιήθηκε από άλλες αρχές,

ζ) έχει πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία ή αρχεία που διαθέτουν ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος του πιστοποιητικού του τύπου σχεδιασμού, ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση, ο οργανισμός κατάρτισης, ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους, οι υπεύθυνοι αρχές πολιτικής αεροπορίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή οι αερολιμενικές αρχές.

Οι αρμόδιες αστυνομικές, λιμενικές και άλλες αρχές υποχρεούνται να συνδράμουν την ομάδα διερεύνησης κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων της.

3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τις εξουσίες ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (ν. 4620/2019, Α' 96).

4. Ο επικεφαλής της διερεύνησης επεκτείνει στους τεχνικούς συμβούλους του, καθώς και στους διαπιστευμένους αντιπροσώπους και στους συμβούλους τους, τις εξουσίες της παρ. 2, στον βαθμό που απαιτείται, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν αποτελεσματικά στη διερεύνηση ασφάλειας. Οι εξουσίες αυτές ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των πραγματογνωμόνων και εμπειρογνομόνων που ορίζει η επιφορτισμένη με δικαστική έρευνα αρχή.

5. Κάθε πρόσωπο που συμμετέχει σε διερεύνηση ασφάλειας εκτελεί τα καθήκοντά του με ανεξαρτησία και δεν ζητεί ούτε δέχεται οδηγίες από κανέναν πλην του επικεφαλής διερευνητή ή του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

6. Οι διερευνήτες, βάσει προγράμματος που καταρτίζει η Μονάδα, υποχρεούνται καθ' όλο το έτος να βρίσκονται σε ετοιμότητα, είκοσι τέσσερις (24) ώρες την ημέρα, επτά (7) ημέρες την εβδομάδα, για άμεση μετακίνηση σε οποιοδήποτε σημείο της επικράτειας ή και εκτός αυτής, σε περίπτωση που σημειωθεί αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν σε αεροσκάφος, η διερεύνηση του οποίου ανήκει στην αρμοδιότητα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 20 **Συντονισμός των διερευνήσεων**

1. Οσάκις κινείται επίσης δικαστική έρευνα, ενημερώνονται σχετικά ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης. Σε αυτή την περίπτωση, ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης εξασφαλίζουν την ιχνηλασιμότητα και τη φύλαξη των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και κάθε υλικού αποδεικτικού στοιχείου. Η δικαστική αρχή μπορεί να ορίσει υπεύθυνο ένα από τα στελέχη της, προκειμένου να συνοδεύσει τις συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης ή τα υλικά αποδεικτικά στοιχεία μέχρι τον τόπο ανάγνωσης ή επεξεργασίας τους. Εφόσον η εξέταση ή η ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να τα μεταβάλει, να τα αλλοιώσει ή να τα καταστρέψει, απαιτείται προηγουμένως η συμφωνία των δικαστικών αρχών. Αν η δικαστική αρχή έχει δικαίωμα παρακράτησης αποδεικτικών στοιχείων, η ομάδα διερεύνησης έχει άμεση και απεριόριστη πρόσβαση στα στοιχεία αυτά.

2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφάλειας, γίνει γνωστό ή δημιουργηθεί υποψία ότι το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν σχετίζεται με παράνομη ενέργεια, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες δικαστικές και εισαγγελικές αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών. Με την επιφύλαξη του άρθρου 22, οι σχετικές πληροφορίες που συλλέγονται κατά τη διερεύνηση ασφάλειας γνωστοποιούνται αμέσως στις εν λόγω αρχές και τα σχετικά στοιχεία διαβιβάζονται επίσης στις αρχές αυτές, κατόπιν αιτήματος. Η διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών και στοιχείων πραγματοποιείται με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να συνεχίσει τη διερεύνηση ασφάλειας, σε συντονισμό με τις αρχές στις οποίες έχει μεταβιβάσει ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος.

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αφενός, και άλλες αρχές που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες που αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας, όπως οι δικαστικές αρχές, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι αρχές έρευνας και διάσωσης, αφετέρου, συνεργάζονται μεταξύ τους στη βάση ρυθμίσεων που αναφέρονται σε μνημόνια συνεργασίας. Οι ρυθμίσεις του πρώτου εδαφίου καλύπτουν ιδίως:

- α) την πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος,
- β) τη διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων και την πρόσβαση σε αυτά,
- γ) την πραγματοποίηση της αρχικής και των επόμενων συνεντεύξεων ενημερώσεων σχετικά με το στάδιο κάθε διαδικασίας,
- δ) την ανταλλαγή πληροφοριών,
- ε) την κατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφάλειας,
- στ) τη διευθέτηση διαφορών.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ανακοινώνει τις ρυθμίσεις του παρόντος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία τις διαβιβάζει στον πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προς ενημέρωση.

Άρθρο 21

Τόπος του ατυχήματος - Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων

1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που σημειώνεται εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη του αεροσκάφους, του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαι-

τέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά.

2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία από το αεροσκάφος, το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται το αεροσκάφος, εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης.

3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφύλαξει έγγραφα, υλικά και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημμάτων συναγεμμένων μετά την πτήση.

4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του αεροσκάφους και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης.

Άρθρο 22

Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας

1. Τα κάτωθι στοιχεία δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλην της διερεύνησης ασφάλειας:

- α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την ομάδα διερεύνησης κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφάλειας,
- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφάλειας,
- γ) πληροφορίες που συνέλεξε η ομάδα διερεύνησης και οι οποίες είναι ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν στην υγεία προσώπων,
- δ) υλικό που προέκυψε στη συνέχεια κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των διερευνητών, γνώμες που εκφράστηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης,
- ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχεθήκαν από διερευνητές άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.,
- στ) σχέδια προκαταρκτικών ή τελικών εκθέσεων ή προσωρινές καταθέσεις,

ζ) εγγραφές ήχου και εικόνas από το πιλοτήριο και η μεταγραφή τους, καθώς επίσης εγγραφές από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας επίσης ότι προστατεύονται δεόντως οι πληροφορίες που δεν αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας, ιδίως δε οι πληροφορίες της ιδιωτικής ζωής, με την επιφύλαξη της παρ. 3.

2. Τα κάτωθι αρχεία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον για τη διερεύνηση ασφάλειας ή με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων:

- α) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων που εμπλέκονται στη λειτουργία του αεροσκάφους,
- β) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από μονάδες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς,
- γ) συνοδευτικές επιστολές για τη διαβίβαση συστάσεων ασφάλειας από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στον παραλήπτη,
- δ) αναφορές περιστατικών βάσει 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).

Οι καταγραφές της συσκευής καταγραφής δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλην της διερεύνη-

σης ασφάλειας ή για λόγους αξιοπολίας ή συντήρησης, εκτός εάν αποχαρακτηρισθούν ή δημοσιοποιηθούν με διαδικασίες ασφάλειας.

3. Κατά παρέκκλιση των παρ. 1 και 2, η δικαστική αρχή ή η αρχή που είναι αρμόδια να αποφασίζει για τη δημοσιοποίηση των ηχογραφήσεων ή αποτυπώσεων μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό που επιτρέπεται από τον νόμο, αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση ασφάλειας. Μπορεί να αποφασιστεί ο περιορισμός των περιπτώσεων κατά τις οποίες μπορεί να λαμβάνεται απόφαση δημοσιοποίησης, με την επιφύλαξη πάντως της τήρησης του ενωσιακού δικαίου.

Η κοινοποίηση σε άλλο κράτος μέλος των στοιχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για σκοπούς που δεν αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας και, επιπλέον όσον αφορά στην παρ. 2, για σκοπούς που δεν αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων μπορεί να επιτραπεί εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο. Η επεξεργασία ή η δημοσιοποίηση των αρχείων που λαμβάνονται μέσω τέτοιας κοινοποίησης από τις αρχές του κράτους μέλους παραλαβής, επιτρέπεται μόνο μετά από προηγούμενη διαβούλευση με το κράτος μέλος κοινοποίησης και διέπεται από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους παραλαβής.

4. Δύνανται να δημοσιοποιούνται αποκλειστικά και μόνο τα δεδομένα που είναι απολύτως αναγκαία κατά την παρ. 3.

Άρθρο 23 **Πρόσωπα που συμμετέχουν** **στη διαδικασία διερεύνησης**

1. Στη διαδικασία διερεύνησης μπορούν να συμμετέχουν με έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο το κράτος νηολόγησης, το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, το κράτος σχεδιασμού και το κράτος κατασκευής του αεροσκάφους. Οι διαπιστευμένοι εκπρόσωποι μπορούν να επικουρούνται από συμβούλους.

Επίσης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να καλέσει να συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται η απαίτηση περί μη σύγκρουσης συμφερόντων, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, διορίζοντας αντιπρόσωπο για να συμμετέχει:

α) ως σύμβουλος του επικεφαλής της διερεύνησης, υπό τον έλεγχο του επικεφαλής της διερεύνησης·

β) ως σύμβουλος διορισμένος για να συνδράμει τον ή τους διαπιστευμένους αντιπροσώπους των κρατών, τα οποία έχουν κληθεί να ορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, υπό την εποπτεία του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

2. Οι συμμετέχοντες στους οποίους αναφέρεται η παρ. 1 διακαίνονται συγκεκριμένα:

α) να επισκέπτονται τον τόπο του ατυχήματος και να εξετάζουν τα συντρίμια·

β) να υποδεικνύουν πεδία εξέτασης των μαρτύρων και να λαμβάνουν τις μαρτυρίες τους·

γ) να λαμβάνουν αντίγραφα όλων των σχετικών εγγράφων και τα κατάλληλα πραγματολογικά στοιχεία·

δ) να συμμετέχουν στην αποδελτίωση των μέσων καταγραφής, εξαιρουμένων των αποτυπωτών ομιλίας ή εικόνων θαλάμου διακυβέρνησης·

ε) να συμμετέχουν σε δραστηριότητες διερεύνησης εκτός του τόπου του ατυχήματος, όπως η εξέταση δομικών μερών, δοκιμές και προσομοιώσεις, τεχνικές ενημερώσεις και συνεδριάσεις για την πρόοδο έρευνας, εκτός εάν πρόκειται για τον καθορισμό των αιτίων ή τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.

3. Η παρουσία των διαπιστευμένων αντιπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί προϋπόθεση για την έναρξη και τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

4. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.

5. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

6. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του παρόντος αποκλείονται από την έρευνα.

7. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν, παρέχοντας τις αιτούμενες πληροφορίες, συμβούλους και εξοπλισμό στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 24 **Αίτηση εξαίρεσης**

1. Αν υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, όποιος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλλει στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αίτηση εξαίρεσης. Η αίτηση υποβάλλεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τους λόγους της εξαίρεσης και να αναφέρει με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζονται οι λόγοι αυτοί, καθώς και τα μέσα απόδειξής τους. Επί της αίτησης αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε ολομέλεια. Δεύτερη αίτηση από τον ίδιο αιτούντα κατά του αυτού προσώπου για τους ίδιους λόγους δεν επιτρέπεται.

2. Έως ότου αποφανθεί το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. επί της αίτησης εξαίρεσης, το πρόσωπο κατά του οποίου αυτή στρέφεται δεν μετέχει των εργασιών διερεύνησης. Αν η αίτηση γίνει δεκτή, αποκλείεται η συμμετοχή του προσώπου που εξαιρέθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα. Διαδικαστικές πράξεις που έχουν ήδη ενεργηθεί παραμένουν έγκυρες.

Άρθρο 25 **Πόρισμα διερεύνησης**

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της διερεύνησης, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το σχέδιο πορίσματος διερεύνησης. Στο σχέδιο πορίσματος αναφέρεται ρητά ότι στόχος της διερεύνησης ασφάλειας είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Το σχέδιο πορίσματος περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφάλειας.

2. Το σχέδιο πορίσματος συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010, όπως ισχύουν κάθε φορά. Το σχέδιο πορίσματος περιέχει πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του ατυχήματος ή του συμβάντος, τα εμπλεκόμενα αεροσκάφη, τις εξωτερικές συνθήκες, τα συμπεράσματα των ερευνητικών πράξεων και γνωμοδοτήσεων, την αξιολόγηση όλων των στοιχείων και τον προσδιορισμό των πιθανών αιτίων του ατυχήματος ή του συμβάντος.

3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το σχέδιο πορίσματος με τον φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αφού επιβεβαιώσει ότι ακολουθήθηκαν τα προβλεπόμενα από τον νόμο κατά την διερεύνηση και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν από την ομάδα διερεύνησης, προβαίνει στην επικύρωση του σχεδίου πορίσματος. Εάν κατά την κρίση του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. πρέπει να γίνουν αλλαγές σε σημεία του σχεδίου πορίσματος, αυτές οι αλλαγές πρέπει να στοιχειοθετούνται και γίνονται σε συμφωνία με την ομάδα διερεύνησης. Εάν η διερεύνηση τεκμηριωμένα κρίνεται ελλιπή σε κάποιο πεδίο, το συμβούλιο ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης στο συγκεκριμένο πεδίο από τους

ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση.

4. Η έκθεση διαφυλάσσει την ανωνυμία κάθε προσώπου που εμπλέκεται στο ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

5. Πριν από τη δημοσίευση του τελικού πορίσματος, ο επικεφαλής της διερεύνησης ζητεί την υποβολή σχολίων από τις αρμόδιες αρχές, καθώς και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι δεσμεύονται από τους ισχύοντες κανόνες περί επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά στο περιεχόμενο της διαβούλευσης. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οσάκις ζητεί την υποβολή σχολίων, ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

6. Απόψεις και παρατηρήσεις που γίνονται αποδεκτές από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αναφέρονται στο τελικό πόρισμα. Αποκλίνουσες απόψεις που δεν έγιναν αποδεκτές, στην τελική διαμόρφωση του εν λόγω πορίσματος, προσαρτώνται σε αυτό ως παράρτημα. Αν εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή του σχεδίου του πορίσματος δεν υποβληθούν εγγράφως απόψεις ή παρατηρήσεις, ολοκληρώνεται το τελικό πόρισμα.

7. Αν η διερεύνηση διεξαχθεί με συνοπτικές διαδικασίες, σύμφωνα με το άρθρο 31, δεν αποστέλλεται σχέδιο πορίσματος για ανταλλαγή απόψεων.

8. Οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο άρθρο 22 περιλαμβάνονται στο πόρισμα μόνον εφόσον σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Πληροφορίες ή μέρη αυτών των πληροφοριών που δεν σχετίζονται με την ανάλυση δεν δημοσιοποιούνται.

9. Εφόσον από τη διερεύνηση ασφάλειας προκύπτουν εκθέσεις πριν από την ολοκλήρωση της διερεύνησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητεί πριν από τη δημοσίευσή τους την υποβολή σχολίων από τις ενδιαφερόμενες αρχές, καθώς και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης. Σε κάθε περίπτωση, τηρούνται οι εφαρμοστέοι κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά στο περιεχόμενο της διαβούλευσης.

Άρθρο 26 Κοινοποίηση πορίσματος

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει αντίγραφο του τελικού πορίσματος, το συντομότερο δυνατόν:

- α. στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,
- β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 23,
- γ. στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), όταν πρόκειται για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών,
- δ. στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), εκτός εάν το τελικό πόρισμα δημοσιοποιηθεί με ηλεκτρονικά μέσα, οπότε ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. απλώς τις κοινοποιεί αναλόγως,
- ε. στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος,
- ζ. στις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας.

2. Αν το πόρισμα αναθεωρηθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 35, αντίγραφο του αναθεωρημένου πορίσματος διαβιβάζεται στις αρχές που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος, με τη φροντίδα του προϊσταμένου της Μονάδας.

3. Το πόρισμα αναρτάται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Περίληψή του καταχωρίζεται στον Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 32.

Άρθρο 27 Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης

1. Κάθε διερεύνηση ασφάλειας ολοκληρώνεται με πόρισμα ή έκθεση υπό μορφή ανάλογη με τον τύπο και την σοβαρότητα του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα το τελικό πόρισμα το ταχύτερο δυνατόν.

3. Εάν το τελικό πόρισμα δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφάλειας που προέκυψαν.

Άρθρο 28 Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

1. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο που γνωρίζει ότι σημειώθηκε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, απευθύνει αμελλητί κοινοποίηση στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή την πλησιέστερη αεροπορική, αερολιμενική, αστυνομική ή άλλη τοπική αρχή.

2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές της παρ. 1, των πληροφοριών για το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν που έγινε. Μέσω της ιστοσελίδας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. παρέχεται η δυνατότητα της υποβολής δήλωσης ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος.

3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παρ. 1, οι αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο, την εποπτεία και τη διευκόλυνση των πτήσεων είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που σημειώθηκε κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση.

Άρθρο 29 Συνεργασία με άλλα κράτη

1. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος στην αλδοπαή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύναται να διορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο, ο οποίος συμμετέχει στη διερεύνηση με βάση το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010. Εφόσον διορισθεί διαπιστευμένος αντιπρόσωπος, παρέχονται επίσης το ονοματεπώνυμο και τα στοιχεία επικοινωνίας του, καθώς και η προβλεπόμενη ημερομηνία άφιξης, εάν ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος προτίθεται να ταξιδέψει στη χώρα που διαβίβασε την κοινοποίηση.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει στις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές τις πληροφορίες που διαθέτει σχετικά με το διερευνώμενο ατύχημα, με την παρατήρηση ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τον σκοπό για τον οποίο τους διαβιβάστηκαν.

2. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που έγινε εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή του απαραίτητο για τη διερεύνηση εξοπλισμό, καθώς και τεχνικούς συμβούλους. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να παρέχει ανάλογη συνδρομή στις αρμόδιες αρχές διερεύνησης άλλων κρατών, ύστερα από σχετικό αίτημά τους.

Άρθρο 30 Υποχρέωση ενημέρωσης

1. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν:

- α. το κράτος νηολόγησης,
- β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης,
- γ. το κράτος κατασκευής,
- δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους,

ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α.),
στ. τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA),

ζ. την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και
η. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010.

2. Η ενημέρωση της παρ. 1 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μέσω του εντύπου «Notification to Authorities».

Άρθρο 31 **Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας**

1. Για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, τα συμπεράσματα διερεύνησης των οποίων δεν έχουν, κατά την κρίση του επικεφαλής της διερεύνησης, ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές εκθέσεις έρευνας.

2. Η συνοπτική έκθεση της παρ. 1 περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει τη διενέργεια ευρύτερης διερεύνησης του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική έκθεση και από τα στοιχεία που έχουν συλλεχτεί, στοιχειοθετημένα συντρέχει προς τούτο λόγος.

Άρθρο 32 **Συστάσεις ασφαλείας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφαλείας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφαλείας**

1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφαλείας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφαλείας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφαλείας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί επίσης να εκδίδει συστάσεις, βάσει μελετών ή αναλύσεων σειράς διερευνήσεων ή άλλων δραστηριοτήτων που ανατίθενται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και δύνανται να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, ιδίως για σκοπούς πρόληψης ατυχημάτων, εφόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία του και δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποιημένα.

3. Οι συστάσεις ασφαλείας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος.

4. Ο παραλήπτης σύστασης ασφαλείας βεβαιώνει τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για την παραλαβή της διαβιβαστικής επιστολής και στη συνέχεια τον ενημερώνει, εντός ενενήντα (90) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω επιστολής, σχετικά με τη δράση που αναλήφθηκε ή πρόκειται να αναληφθεί και, εφόσον χρειάζεται, για τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωσή της, ενώ αν δεν έχει αναληφθεί δράση, για τους σχετικούς λόγους.

5. Εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή της απάντησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει τον αποστολέα, εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση, σε περίπτωση που διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση.

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εφαρμόζει διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε εκδοθείσες συστάσεις ασφαλείας.

7. Κάθε αποδέκτης σύστασης ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων αρχών ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζει διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου της δράσης

που αναλήφθηκε κατ' εφαρμογή των συστάσεων ασφαλείας που παρέλαβε.

8. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, που έχει δημιουργηθεί με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) 376/2014, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία, που ανταλλάσσονται βάσει του ανωτέρω Κανονισμού, όλες τις συστάσεις ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του παρόντος και τις αντίστοιχες απαντήσεις. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει επίσης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο όλες τις συστάσεις ασφαλείας που παραλαμβάνει από τρίτες χώρες.

9. Οι συστάσεις ασφαλείας που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 33 **Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης**

1. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 29 απαγορεύεται να δημοσιεύονται ή να καθίστανται προσίτα σε τρίτους σχέδια πορισμάτων ή εκθέσεων διερεύνησης, μέρη αυτών ή έγγραφα από την αλλοδαπή, τα οποία λαμβάνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. λόγω της συμμετοχής του σε συγκεκριμένη διερεύνηση, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής διερευνητικής αρχής, εκτός αν η αλλοδαπή αρχή έχει ήδη δημοσιεύσει ή καταστήσει γνωστά τα έγγραφα αυτά.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν υποχρεούται να δημοσιεύσει αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης. Αν όμως κρίνει αναγκαία τη δημοσίευση αλλοδαπού πορίσματος, εφαρμόζεται η παρ. 1.

Άρθρο 34 **Κοινοποίηση πληροφοριών**

1. Το υπεύθυνο προσωπικό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει κληθεί να συμμετάσχει ή να συμβάλει στη διερεύνηση ασφαλείας, δεσμεύεται από τους ισχύοντες κανόνες για το επαγγελματικό απόρρητο, συμπεριλαμβανομένης της ανωνυμίας των εμπλεκόμενων σε ατύχημα ή συμβάν, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

2. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 17 και 18, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κοινοποιεί τις πληροφορίες, τις οποίες κρίνει σχετικές με την πρόληψη ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε πρόσωπα υπεύθυνα για την κατασκευή ή τη συντήρηση αεροσκάφους ή του εξοπλισμού του και σε άτομα ή νομικές οντότητες υπεύθυνα για τη λειτουργία του αεροσκάφους ή την εκπαίδευση προσωπικού.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 26 και 32, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ο ή οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι που προβλέπονται στο άρθρο 23 κοινοποιούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σχετικές πληροφορίες για τα γεγονότα, οι οποίες αποκτήθηκαν κατά τη διερεύνηση ασφαλείας, εκτός από τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 22 ή που προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων. Οι πληροφορίες που λαμβάνουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 22, το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εξουσιοδοτείται να ενημερώνει τα θύματα και τους συγγενείς τους ή τις ενώσεις τους ή να δημοσιοποιεί σχετικές με τα γεγονότα παρατηρήσεις, τις διαδικασίες της διερεύνησης ασφαλείας, προκαταρκτικές εκθέσεις ή συμπεράσματα ή συστάσεις ασφαλείας, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι της διερεύνησης ασφαλείας και τηρείται η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

5. Πριν από τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών της παρ. 4, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα θύματα, στους συγγενείς τους ή στις ενώσεις τους, με τρόπο ο οποίος δεν διακυβεύει τους στόχους της διερεύνησης ασφαλείας.

Άρθρο 35 Αναθεώρηση του πορίσματος

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αναθεωρεί το πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 23 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση περιέχονται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθεώρηση και τα στοιχεία που τη βεβαιώνουν. Η αναθεώρηση επιτρέπεται εφόσον:

α. το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μάρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή κατάθεση τεχνικού συμβούλου ή σε πλαστά έγγραφα, εφόσον το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίστηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση,

β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία, των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία,

γ. μετά την έκδοση του πορίσματος για την εξαφάνιση αεροσκάφους εμφανιστεί πρόσωπο που επέβαινε σε αυτό κατά τον χρόνο του ατυχήματος.

2. Η προθεσμία υποβολής αίτησης αναθεώρησης είναι εξήντα (60) ημέρες και αρχίζει:

α. στην περ. α' της παρ. 1, από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα,

β. στην περ. β', από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία,

γ. στην περ. γ', από την ημέρα κατά την οποία, εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι εμφανίστηκε το αγνοούμενο πρόσωπο.

Για την εφαρμογή των περ. β' και γ' της παρ. 1, ο αιτών φέρει το βάρος της απόδειξης του χρόνου που έλαβε γνώση της ύπαρξης νέων στοιχείων ή της εμφάνισης του αγνοούμενου προσώπου.

3. Μετά την πάροδο τριών (3) ετών από την τελευταία δημοσίευση του πορίσματος, η αίτηση αναθεώρησης είναι απαράδεκτη.

4. Αν απορριφθεί η αίτηση αναθεώρησης του πορίσματος, ο αιτών μπορεί να προσφύγει κατά της απορριπτικής απόφασης ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών.

Άρθρο 36 Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους

1. Οι αεροπορικές εταιρείες εφαρμόζουν διαδικασίες που σε περίπτωση ατυχήματος θα επιτρέπουν την υποβολή:

α. το συντομότερο δυνατό, και πάντως το αργότερο εντός δύο (2) ωρών από την κοινοποίηση του ατυχήματος στο αεροσκάφος, επικυρωμένης κατάστασης όλων των προσώπων που επέβαιναν στο αεροσκάφος βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων πληροφοριών και

β. αμέσως μετά την κοινοποίηση του ατυχήματος που συνέβη στο αεροσκάφος, κατάστασης των επικινδύνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.

2. Οι καταστάσεις που προβλέπονται στην παρ. 1 διαβιβάζονται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., στην αρμόδια αρχή για τις επαφές με τους συγγενείς των επιβαινόντων και, εφόσον χρειάζεται, σε ιατρικές μονάδες, οι οποίες, ενδεχομένως, χρειάζονται πληροφορίες για την παροχή ιατρικής βοήθειας στα θύματα.

3. Το ονοματεπώνυμο επιβαινόντος στο αεροσκάφος δεν δημοσιοποιείται πριν ενημερωθεί η οικογένεια του συγκεκριμένου προσώπου από τις αρμόδιες αρχές. Η κατάσταση της περ. α) της παρ. 1 παραμένει εμπιστευτική, σύμφωνα με το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο. Το ονοματεπώνυμο κάθε προσώπου που περιλαμβάνεται στην εν λόγω κατάσταση, δημοσιοποιείται, μόνον εφόσον δεν προβάλλει αντιρρήσεις η οικογένεια του επιβαινόντος στο αεροσκάφος.

Άρθρο 37 Αναστολή της ποινικής διαδικασίας

1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1) έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος.

2. Η προθεσμία της παραγραφής αναστέλλεται για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή που προβλέπεται στην παρ. 1.

Άρθρο 38 Διάρκεια φύλαξης στοιχείων

1. Οι φάκελοι και τα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων και φυλάσσονται για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών, αν πρόκειται για θανατηφόρα ατυχήματα, και για χρονικό διάστημα είκοσι (20) ετών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση του πορίσματος.

Άρθρο 39 Απαγορεύσεις - Κυρώσεις

1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να:

α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 21,

β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 2 του άρθρου 21,

γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Κατά των παραβατών της παρ. 1 επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ. Τα όρια του προστίμου αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση.

Άρθρο 40 Ενημέρωση κοινής γνώμης

1. Μετά την έκδοση του πορίσματος, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή μέλος του συμβουλίου που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

2. Η ενημέρωση της παρ. 1 αφορά στα πραγματικά περιστατικά και τις συνθήκες που συνδέονται με το εν λόγω ατύχημα, τα πιθανά αίτια αυτού, τα μέσα που διετέθησαν, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διερεύνησή του, καθώς και τις προτάσεις μέτρων, η λήψη και εφαρμογή των οποίων κρίνεται αναγκαία για την αποτροπή αεροπορικών ατυχημάτων.

Άρθρο 41 Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους

1. Η Ελλάδα καταρτίζει, σε εθνικό επίπεδο, σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. Το εν λόγω σχέδιο έκτακτης ανάγκης καλύπτει επίσης την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους.

2. Για ατύχημα που λαμβάνει χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., το κράτος

μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο οποίο είναι εγκατεστημένη η αεροπορική εταιρεία, το αεροσκάφος της οποίας έχει εμπλακεί στο ατύχημα ή το κράτος μέλος που είχε σημαντικό αριθμό υπηκόων του στο αεροσκάφος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα, ορίζουν ένα πρόσωπο αναφοράς, ως σημείο επαφής και ενημέρωσης για τα θύματα και τις οικογένειές τους.

3. Το κράτος, που ενδιαφέρεται ιδιαίτερα, λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, δικαιούται να ορίσει εμπειρογνώμονα, ο οποίος έχει το δικαίωμα:

- α. να επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος,
- β. να έχει πρόσβαση στις σχετικές με τα γεγονότα πληροφορίες, τη δημοσιοποίηση των οποίων έχει εγκρίνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και στις πληροφορίες για την πρόοδο της διερεύνησης, και
- γ. να λαμβάνει αντίγραφο του τελικού πορίσματος.

ΜΕΡΟΣ Δ' **ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ** **ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

Άρθρο 42 **Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη:

- α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,
 - β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,
 - γ) ο αντίκτυπος του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
 - δ) τα αιτήματα διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 44 και 45, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.
4. Η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 43 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1. «Υπεύθυνος έρευνας»: πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας.
- 2. «Ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα.
- 3. «Σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν (1) τουλάχιστον νεκρό ή πέντε (5) ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές, οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ

τουλάχιστον.

4. «Συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων.

5. «Έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.

6. «Αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν.

7. «Οργανισμός»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).

8. «Διαχειριστής υποδομής»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), ως ο φορέας που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμφωνία στην ανάπτυξη της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής.

9. «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στην περ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη.

10. «Διαχειριστής τροχαίου υλικού»: η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ως ο φορέας διαχείρισης τροχαίου υλικού που προβλέπεται στο άρθρο 44 του ν. 4313/2014 (Α' 261).

Άρθρο 44 **Καθεστώς - διεξαγωγή έρευνας**

1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

- α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας,
- β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,
- γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,
- δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,
- ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,
- στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και
- ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον

σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα.

Άρθρο 45

Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 42.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα έρευνας, βάσει του παρόντος, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Σε κάθε περίπτωση, τα καθήκοντα αυτά δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της αποτελεσματικής έρευνας.

3. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της έρευνας όπως προβλέπεται στην παρ. 2, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη του Οργανισμού, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, κατάρτιζε πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθούνται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία του. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη της Γραμματείας της παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:

α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς και τα κριτήρια αξιολόγησης και

β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, στην οποία αναδεικνύονται πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.

Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό και δύνανται να δημοσιεύονται.

Άρθρο 46

Διαδικασία διερεύνησης

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 42 διενεργείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέβη ή αν συνέβη σε συντομία εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη μέλη καλούνται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:

α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη και αδειοδοτημένη από αυτό, ή

β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.

Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχονται οι απαραίτητες εξουσίες, προκειμένου να μπορούν, εφόσον τους ζητηθεί, να συνδράμουν στη συλλογή στοιχείων.

Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχεται πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία, προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, με τήρηση του εθνικού δικαίου που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Η παρούσα δεν εμποδίζει τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και τους σχετικούς φορείς να διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν αρμοδιότητάς του, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της διερεύνησης πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

3. Η διερεύνηση διενεργείται με διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν σχετικές τεχνικές πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. λαμβάνει επίσης υπόψη τις εύλογες ανάγκες των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά στην πρόοδο της διερεύνησης.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ολοκληρώνει την έρευνα στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 47

Εκθέσεις

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 42, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 42 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή έκθεση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 46, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διερευνήσεις που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφαλείας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που λήφθηκαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 48**Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό**

1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Στην ενημέρωση του πρώτου εδαφίου παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειες του όσον αφορά στην απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημιές.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 47, καθώς και της επίσιας έκθεσης απολογισμού που αναφέρεται στην παρ. 3 του άρθρου 47.

Άρθρο 49**Συστάσεις ασφάλειας**

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν δημιουργεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό και σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Ο Οργανισμός, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.

ΜΕΡΟΣ Ε'**ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 50****Μεταβατικές διατάξεις**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται: (α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και (β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ως άνω φορέων μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος, στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Το σύνολο των πάσης φύσεως αρμοδιοτήτων των φορέων και των οργάνων της παρ. 1, όπως προβλέπονται στις οικείες διατάξεις περί συστάσεως αυτών ή σε κάθε άλλη κείμενη διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη, ασκούνται στο εξής από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εκτός εάν άλλως ορίζεται ειδικώς.

3. Έως την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παρ. 2 του άρθρου 4, τα καθήκοντα διοίκησης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ασκούν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.

4. Το π.δ. 59/2004 (Α' 50) διατηρείται σε ισχύ, έως την έκδοση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οπότε τα καθήκοντα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων αναλαμβάνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος: α) το σύνολο της ακίνητης και της κινητής περιουσίας των καταργούμενων φορέων μεταβιβάζεται αυτοδικαίως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή και εφεξής ο νέος φορέας υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των δύο καταργούμενων φορέων, β) η εκτέλεση τυχόν εκκρεμών, κατά την

έναρξη ισχύος του παρόντος, συμβάσεων μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, καθώς και εκκρεμείς δίκες συνεχίζεται με τους ίδιους όρους από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και γ) όλα τα υφιστάμενα ταμειακά υπόλοιπα μεταφέρονται στον νέο φορέα, ο οποίος συνεχίζει και την εκτέλεση του τρέχοντος προϋπολογισμού.

6. Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό ιδιωτικού δικαίου οριστού χρόνου που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετατάσσεται και μεταφέρεται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικά οι Διερευνητές μετατάσσονται και μεταφέρονται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης.

Άρθρο 51**Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

1. Το Κεφάλαιο Ε' του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων,

2. το Κεφάλαιο Α' του ν. 4313/2014 (Α' 261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, και

3. το Κεφάλαιο Α' του ν. 2912/2001 (Α' 94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'**ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 52**

Παράταση προθεσμιών για ρυθμίσεις Μητρώων συντελεστών παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, μελετών, τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών (ΜΗ.Τ.Ε.) - Τροποποίηση παρ. 1 και 2 άρθρου 144 ν. 4764/2020

Οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 144 του ν. 4764/2020 (Α' 256) τροποποιούνται ως προς την παράταση για ένα (1) έτος των προθεσμιών που λήγουν την 31η.12.2022 και οι παρ. 1 και 2 διαμορφώνονται ως εξής:

«1. Αναστέλλεται η ισχύς των διατάξεων της παρ. 9 του άρθρου 3, της περ. β' της παρ. 3 και της παρ. 7 του άρθρου 13, καθώς και του άρθρου 64 του π.δ. 71/2019 (Α' 112), από την 1η Σεπτεμβρίου 2021 έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.

2. Οι αιτήσεις που υποβάλλονται στην υπηρεσία τήρησης των μητρώων από την 1η Σεπτεμβρίου 2021 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2023 για εγγραφή ή μεταβολή ήδη εγγεγραμμένων στο Μητρώο Μελετητών, στο Μητρώο Γραφείων Μελετών, στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (Μ.Ε.Κ.) και στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.), εξετάζονται από τις αντίστοιχες επιτροπές του π.δ. 71/2019 και κρίνονται σύμφωνα με τις προϊσχύουσες του προεδρικού διατάγματος διατάξεις. Τα πτυχία των Μελετητών και Γραφείων Μελετών που εκδίδονται, εξακολουθούν να ισχύουν έως την 31η.12.2023.»

Άρθρο 53

Παράταση ισχύος πτυχίων και βεβαιώσεων εγγραφής στο Μητρώο Μελετητών, στο Μητρώο Γραφείων Μελετών και στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 39 και παρ. 6 άρθρου 65 π.δ. 71/2019

1. Η παρ. 2 του άρθρου 39 του π.δ. 71/2019 (Α' 112) τροποποιείται ως προς την παράταση για ένα (1) έτος της ισχύος των πτυχίων που λήγει την 31η.12.2022 και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Τα πτυχία των εγγεγραμμένων στο Μητρώο Μελετητών και στο Μητρώο Γραφείων Μελετών, που είναι σε ισχύ κατά την 3η Ιουλίου 2019, εξακολουθούν να ισχύουν έως την 31η Δεκεμβρίου 2023, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του νομοθετικού πλαισίου που ίσχυε έως και τις 2 Ιουλίου 2019, χωρίς να απαιτείται αίτηση ανανέωσης, όπως προβλέπεται στις παρ. 1 έως 3 του άρθρου 10 και το άρθρο 11 του π.δ. 138/2009 (Α' 185).»

2. Το πρώτο και το τέταρτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 65 του π.δ. 71/2019, τροποποιούνται ως προς την παράταση για ένα (1) έτος των προθεσμιών ισχύος των βεβαιώσεων εγγραφής στο Μ.Ε.Ε.Π., των πτυχίων των Εργοληπτών Δημοσίων Δασοτεχνικών Έργων και της ενημερότητας πτυχίου για εργοληπτικές επιχειρήσεις και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Οι βεβαιώσεις εγγραφής στο Μ.Ε.Ε.Π., καθώς και τα πτυχία εργοληπτών Δημοσίων Δασοτεχνικών Έργων που είναι σε ισχύ κατά την 3η Ιουλίου 2019 εξακολουθούν να ισχύουν έως την 31η Δεκεμβρίου 2023, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του νομοθετικού πλαισίου που ίσχυε έως και τις 2 Ιουλίου 2019, χωρίς να απαιτείται αίτηση τακτικής αναθεώρησης, όπως προβλέπεται στην παρ. 11 του άρθρου 92 και τις παρ. 2 και 4 του άρθρου 97 του ν. 3669/2008 (Α' 116). Οι υποβαλλόμενες κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα αιτήσεις μεταβολών εξετάζονται με βάση το προϊσχύον νομοθετικό πλαίσιο. Μετά την πάροδο της παραπάνω προθεσμίας οι βεβαιώσεις εγγραφής στο Μ.Ε.Ε.Π. και τα πτυχία Εργοληπτών Δημοσίων Δασοτεχνικών Έργων παύουν να ισχύουν. Για το χρονικό διάστημα από 1η Σεπτεμβρίου 2021 μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2023 εξακολουθεί να εκδίδεται, σύμφωνα με τα ισχύοντα μέχρι την 3η Ιουλίου 2019, η ενημερότητα πτυχίου για εργοληπτικές επιχειρήσεις που είναι καταταγμένες στις τάξεις 3η έως 7η.»

Άρθρο 54

Παράταση ισχύος βεβαιώσεων εγγραφής πτυχίων στο Μ.Ε.Ε.Π. - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 74 ν. 4821/2021

Στην παρ. 4 του άρθρου 74 του ν. 4821/2021 (Α' 134), α) παραινείται για ένα (1) έτος η προθεσμία ισχύος των βεβαιώσεων εγγραφής πτυχίων στο Μ.Ε.Ε.Π., β) επέρχεται νομοτεχνική βελτίωση στη λέξη «πτυχία» και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Βεβαιώσεις εγγραφής πτυχίων που εκδόθηκαν μετά την 3η Ιουλίου 2019 και είναι σε ισχύ έως την 1η Σεπτεμβρίου 2021, παραινούνται αυτοδίκαια έως την 31η Δεκεμβρίου 2023, χωρίς προηγούμενη αίτηση αναθεώρησης, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του νομοθετικού πλαισίου που ίσχυε έως και τις 2 Ιουλίου 2019.»

Άρθρο 55

Δυνατότητα υποβολής δήλωσης προτίμησης στην αίτηση συμμετοχής στις εξετάσεις για εισαγωγή σε Πρότυπο Σχολείο - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 18 ν. 4692/2020

Στην παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 4692/2020 (Α' 111), περί της υποβολής αίτησης για εισαγωγή σε πρότυπα σχολεία, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, η φράση «σε ένα Π.Σ.» αντικαθίσταται από τη φράση «σε Π.Σ.», β) προστίθεται νέο, δεύτερο εδάφιο, γ) στο τρίτο εδάφιο, μετά από τη λέξη «ένα» προστίθεται ο αριθμός «(1)», και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να καταθέσει αίτηση και να συμμετάσχει στις εξετάσεις για εισαγωγή σε Π.Σ.. Ο υποψήφιος έχει τη δυνατότητα στην αίτησή του να δηλώνει με σειρά προτίμησης μέχρι δύο (2) Π.Σ.. Η συμμετοχή στις εισαγωγικές εξετάσεις επιτρέπεται ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής του μαθητή. Η κατάθεση της αίτησης της παρούσας δεν αποκλείει τη συμμετοχή του αιτούντος στην κλήρωση για την εισαγωγή σε ένα (1)

Π.Ε.Σ., σύμφωνα με την παρ. 7.»

Άρθρο 56

Εξουσιοδοτικές διατάξεις για την αξιολόγηση του έργου των εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.) της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης - Τροποποίηση άρθρου 80 ν. 4823/2021

Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 80 του ν. 4823/2021 (Α' 136), περί των εξουσιοδοτικών διατάξεων του Κεφαλαίου Γ' του Μέρους Γ' του νόμου αυτού, για την αξιολόγηση του έργου των εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.) της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, τροποποιείται, ως προς το περιεχόμενο της εξουσιοδότησης, και το άρθρο 80 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 80

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Με απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή Εκπαιδευτικού Προσωπικού Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων και γνώμη της Αρχής Διασφάλισης της Ποιότητας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση (Α.Δι.Π.Π.Δ.Ε.) δύναται να καθορίζονται: α) επιμέρους υποπεδία ή υποκριτήρια, στα οποία αναλύονται τα πεδία και κριτήρια αξιολόγησης των εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.), οι τετράβαθμες κλίμακες των επιμέρους κριτηρίων ή υποκριτηρίων κάθε πεδίου ή υποπεδίου που αξιοποιούνται από τους αξιολογητές κατά τη διενέργεια της αξιολόγησής τους, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα σχετικό με τα πεδία, υποπεδία, κριτήρια και υποκριτήρια της αξιολόγησης των εκπαιδευτικών και των μελών του Ε.Ε.Π. και του Ε.Β.Π. και β) κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετική με την αξιολόγηση των εκπαιδευτικών και των μελών του Ε.Ε.Π. και του Ε.Β.Π. ή τη διαδικασία διενέργειάς της. Η απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων του πρώτου εδαφίου, εφόσον αφορά σε ειδικά ζητήματα αξιολόγησης των εκπαιδευτικών και των μελών του Ε.Ε.Π. και του Ε.Β.Π. της μειονοτικής πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή της διαδικασίας διενέργειάς της, εκδίδεται ύστερα από εισήγηση και του Γενικού Γραμματέα Θρησκευμάτων.»

Άρθρο 57

Μεταβατικές διατάξεις για τις δομές και τα στελέχη της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης - Τροποποίηση άρθρου 231 ν. 4823/2021

Στο άρθρο 231 του ν. 4823/2021 (Α' 136), περί των μεταβατικών διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του Μέρους Β' του νόμου αυτού, για τις δομές και τα στελέχη της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

α) στην παρ. 1, γίνονται λεκτικές μεταβολές και επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε να μην αναφέρεται στους Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου, β) το δεύτερο εδάφιο καταργείται, γ) το τέταρτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε οι με κάθε σχέση εργασίας οργανικές θέσεις προσωπικού να μεταφέρονται στις Περιφερειακές Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης μετά από την παύση λειτουργίας των Περιφερειακών Κέντρων Εκπαιδευτικού Σχεδιασμού (ΠΕ.Κ.Ε.Σ.), δ) το πέμπτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε δα) να μην αναφέρεται στους Συμβούλους Εκπαίδευσης και δβ) να προβλέπεται ανάληψη υπηρεσίας μετά από την τοποθέτηση, και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Τα Περιφερειακά Κέντρα Εκπαιδευτικού Σχεδιασμού (ΠΕ.Κ.Ε.Σ.), τα οποία καταργούνται σύμφωνα με την παρ. 1 του

άρθρου 233, συνεχίζουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, σύμφωνα με τον ν. 4547/2018 (Α' 102), όπως ίσχυε μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, έως την επιλογή και τοποθέτηση των Συμβούλων Εκπαίδευσης, των Εποπτών Ποιότητας της Εκπαίδευσης και των Περιφερειακών Εποπτών Ποιότητας της Εκπαίδευσης. Για την παύση της λειτουργίας των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα στις Κυβερνήσεως. Οι με κάθε σχέση εργασίας οργανικές θέσεις προσωπικού, περιλαμβανομένων και των προσωρινών ή προσωποπαγών θέσεων των ΠΕ.Κ.Ε.Σ., εκτός των θέσεων που καταργούνται με την παρ. 1 του άρθρου 233, από την παύση της λειτουργίας των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. μεταφέρονται στις Περιφερειακές Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Η ανάληψη υπηρεσίας από τους Επόπτες Ποιότητας της Εκπαίδευσης και τους Περιφερειακούς Επόπτες Ποιότητας της Εκπαίδευσης γίνεται, μετά την τοποθέτησή τους, το αργότερο μέχρι και την πέμπτη (5η) εργάσιμη ημέρα μετά την έκδοση της διαπιστωτικής απόφασης του δεύτερου εδαφίου.»

β) στην παρ. 1Α, γίνονται λεκτικές μεταβολές και επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) προστίθενται νέα, πρώτο και δεύτερο, εδάφια, β) προστίθενται νέα εδάφια, έβδομο, όγδοο και ένατο, και η παρ. 1Α διαμορφώνεται ως εξής:

«1Α. Οι Οργανωτικοί Συντονιστές των ΠΕ.Κ.Ε.Σ., οι θέσεις των οποίων καταργούνται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 233, συνεχίζουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, σύμφωνα με τον ν. 4547/2018, όπως ίσχυε μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, έως την επιλογή και τοποθέτηση των Περιφερειακών Εποπτών Ποιότητας της Εκπαίδευσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις του έβδομου εδαφίου, οπότε λήγει η θητεία τους ή παύουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους με την έκδοση της απόφασης του Περιφερειακού Διευθυντή Εκπαίδευσης του όγδοου εδαφίου. Για τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων τους εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων. Κατά το χρονικό διάστημα του πρώτου εδαφίου, αν για οποιονδήποτε λόγο ελλείπει ο Οργανωτικός Συντονιστής ή υπάρχει αδυναμία νόμιμης αναπλήρωσής του, καθήκοντα Οργανωτικού Συντονιστή ασκεί παράλληλα ο Συντονιστής Εκπαιδευτικού Έργου, ο οποίος υπηρετεί στην έδρα του ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και διαθέτει τη μεγαλύτερη συνολική εκπαιδευτική υπηρεσία ή, αν περισσότεροι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου διαθέτουν την ίδια συνολική εκπαιδευτική υπηρεσία, αυτός στον οποίο ανατίθενται τα εν λόγω παράλληλα καθήκοντα από τον Περιφερειακό Διευθυντή Εκπαίδευσης. Η ανάθεση των παράλληλων καθηκόντων στον Συντονιστή Εκπαιδευτικού Έργου του τρίτου εδαφίου γίνεται με απόφαση του Περιφερειακού Διευθυντή Εκπαίδευσης. Κατά τη διάρκεια της άσκησης των παράλληλων καθηκόντων καταβάλλεται στον Συντονιστή Εκπαιδευτικού Έργου ως επίδομα θέσης ευθύνης μόνο το επίδομα που λαμβάνουν οι Οργανωτικοί Συντονιστές των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. σύμφωνα με την παρ. 6. Αν δεν καταστεί δυνατή η ανάθεση παράλληλων καθηκόντων σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, καθήκοντα Οργανωτικού Συντονιστή ασκεί ο Περιφερειακός Διευθυντής Εκπαίδευσης. Μετά από την τοποθέτηση και ανάληψη υπηρεσίας των επιλεγέντων Συμβούλων Εκπαίδευσης στις Διευθύνσεις Εκπαίδευσης κάθε Περιφερειακής Διεύθυνσης Εκπαίδευσης, στο οικείο ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και μέχρι την παύση της λειτουργίας του σύμφωνα με την παρ. 1, προΐσταται και ασκεί αρμοδιότητες και καθήκοντα Οργανωτικού Συντονιστή Σύμβουλος Εκπαίδευσης, ο οποίος υπηρετεί στην έδρα του ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και διαθέτει τη μεγαλύτερη συνολική εκπαιδευτική υπηρεσία ή, αν περισσότεροι Σύμβουλοι Εκπαίδευσης διαθέτουν την ίδια συνολική εκπαιδευτική υπηρεσία, αυτός στον οποίο ανατίθενται τα εν λόγω παράλληλα καθήκοντα από τον Περιφερειακό Διευθυντή Εκπαίδευσης. Η ανάθεση των παράλληλων καθηκόντων στον Σύμβουλο Εκπαίδευσης του προηγούμενου εδαφίου γίνεται με απόφαση του Περιφερειακού Διευθυντή Εκπαίδευσης, με την οποία ορίζεται και ο αναπληρωτής του για όσο χρονικό διάστημα διαρκούν τα εν λόγω παράλληλα καθήκοντα. Κατά τη διάρκεια της άσκησης των εν λόγω παράλληλων καθηκόντων καταβάλλεται στον Σύμβουλο Εκπαίδευσης ως επίδομα θέσης ευθύνης μόνο το επίδομα που λαμβάνουν οι Οργανωτικοί

Συντονιστές των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. σύμφωνα με την παρ. 6.»

γ) η παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Οι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου, οι θέσεις των οποίων καταργούνται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 233, συνεχίζουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, σύμφωνα με τον ν. 4547/2018, όπως ίσχυε μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιλογής από το κάθε ένα Περιφερειακό Συμβούλιο Επιλογής Συμβούλων Εκπαίδευσης της παρ. 4 του άρθρου 37 και την τοποθέτηση των επιλεγέντων Συμβούλων Εκπαίδευσης, οπότε σταδιακά παύει η άσκηση των αρμοδιοτήτων εκ μέρους εκείνων των Συντονιστών Εκπαιδευτικού Έργου, οι οποίοι κατέχουν θέση και στελεχώνουν τα ΠΕ.Κ.Ε.Σ. των Περιφερειακών Διευθύνσεων Εκπαίδευσης, στις Διευθύνσεις Εκπαίδευσης των οποίων έχουν αναλάβει υπηρεσία και ασκούν τις αρμοδιότητές τους οι επιλεγέντες Σύμβουλοι Εκπαίδευσης. Για τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων τους εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων. Η ανάληψη υπηρεσίας από τους Συμβούλους Εκπαίδευσης, γίνεται μετά την τοποθέτησή τους και το αργότερο μέχρι και την πέμπτη (5η) εργάσιμη ημέρα μετά την έκδοση της διαπιστωτικής απόφασης του δεύτερου εδαφίου. Από την ανάληψη υπηρεσίας οι Σύμβουλοι Εκπαίδευσης ασκούν τις αρμοδιότητές τους σύμφωνα με τον παρόντα και τις κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί ή εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, συγκροτούν την Ολομέλεια του ΠΕ.Κ.Ε.Σ. των Περιφερειακών Διευθύνσεων Εκπαίδευσης, στις Διευθύνσεις Εκπαίδευσης των οποίων έχουν αναλάβει υπηρεσία και ασκούν αρμοδιότητες, και εν γένει συμπράττουν ή συμβάλλουν στην άσκηση των αρμοδιοτήτων και τη λειτουργία των ΠΕ.Κ.Ε.Σ., σε αντικατάσταση των Συντονιστών Εκπαιδευτικού Έργου, οι θέσεις των οποίων καταργούνται. Ειδικά και μόνο για τις περιπτώσεις, όπου προβλέπεται η συμμετοχή Συντονιστών Εκπαιδευτικού Έργου στη συγκρότηση συλλογικών οργάνων, μεταξύ των οποίων και συμβουλίων επιλογής, με εξαίρεση την Ολομέλεια των ΠΕ.Κ.Ε.Σ., οι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους ως μέλη των οργάνων αυτών και μετά από τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των λοιπών αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας, έως την ανασυγκρότηση των εν λόγω συλλογικών οργάνων, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 233. Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου που τους έχουν ανατεθεί αρμοδιότητες και καθήκοντα επιστημονικής ή και παιδαγωγικής ευθύνης σε σχολική μονάδα ή σε σχολικές μονάδες, τα οποία, ακόμη και κατά ένα μέρος, δεν ασκούνται από τους τοποθετούμενους Συμβούλους Εκπαίδευσης, εξακολουθούν να ασκούν τις εν λόγω αρμοδιότητες και καθήκοντά τους κατά το μέρος αυτό μέχρι την ανάληψη υπηρεσίας και την εξ ολοκλήρου άσκηση αυτών από Συμβούλους Εκπαίδευσης ή Επόπτες Ποιότητας της Εκπαίδευσης ή Περιφερειακούς Επόπτες Ποιότητας της Εκπαίδευσης και, το αργότερο, μέχρι την έκδοση της απόφασης του δεύτερου εδαφίου. Σύμβουλοι Εκπαίδευσης, των οποίων η περιοχή αρμοδιότητας εκτείνεται σε Διεύθυνση Εκπαίδευσης ή Διευθύνσεις Εκπαίδευσης εκτός της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης της έδρας τους, συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Ολομέλειας και του ή των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και συμπράττουν ή συμβάλλουν στην άσκηση των αρμοδιοτήτων και τη λειτουργία και του ή των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. της Περιφερειακής Διεύθυνσης Εκπαίδευσης ή των Περιφερειακών Διευθύνσεων Εκπαίδευσης, στις οποίες υπάγεται η Διεύθυνση ή οι Διευθύνσεις Εκπαίδευσης όπου εκτείνεται η περιοχή αρμοδιότητάς τους.»

δ) προστίθενται παρ. 2Α, 2Β και 2Γ ως εξής:

«2Α. Για τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης των Συντονιστών Εκπαιδευτικού Έργου, έως τη λήξη της θητείας τους, αρμόδιο υπηρεσιακό συμβούλιο είναι το Ανώτερο Περιφερειακό Υπηρεσιακό Συμβούλιο Πρωτοβάθμιας ή Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (Α.Π.Υ.Σ.Π.Ε. ή Α.Π.Υ.Σ.Δ.Ε.) στην περιοχή αρμοδιότητας του οποίου υπηρετούν. Αρμόδια συμβούλια για τη συμμόρφωση της Διοίκησης στις δικαστικές αποφάσεις, οι οποίες αφορούν σε διαδικασία επιλογής και τοποθέτησης Συντονιστών Εκπαιδευτικού Έργου, είναι τα Περιφερειακά Συμβούλια Επιλογής της παρ. 4 του άρθρου 37.

2B. Μέχρι την επιλογή και τοποθέτηση των Περιφερειακών Εποπτών Ποιότητας της Εκπαίδευσης και των Εποπτών Ποιότητας της Εκπαίδευσης, την ευθύνη του προγραμματισμού των αξιολογήσεων έχει ο Περιφερειακός Διευθυντής Εκπαίδευσης, ενώ ο Διευθυντής Πρωτοβάθμιας ή Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης υποβάλλει στην Περιφερειακή Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης επίσης προγραμματισμό στην περιοχή ευθύνης του. Οι Περιφερειακοί Διευθυντές Εκπαίδευσης διατηρούν την αρμοδιότητα ανάθεσης και κατανομής της επιστημονικής και παιδαγωγικής ευθύνης σχολικών μονάδων στους Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου, σε περίπτωση κενών ή κενούμενων θέσεων, μέχρι τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των καθηκόντων τους σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρ. 2.

2Γ. Με απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων δύνανται να ρυθμίζεται κάθε ειδικότερο θέμα και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των παρ. 1, 1Α, 2, 2Α και 2B κατά το χρονικό διάστημα μέχρι την παύση της λειτουργίας των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και, ιδίως, σχετικά με την άσκηση πρόσθετων αρμοδιοτήτων από τους Συμβούλους Εκπαίδευσης που ασκούσαν οι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου, των οποίων λήγει η θητεία ή παύει η άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, καθώς και με τη σύμπραξη ή συμβολή των Συμβούλων Εκπαίδευσης στην άσκηση των αρμοδιοτήτων και τη λειτουργία των ΠΕ.Κ.Ε.Σ., και

ε) στην παρ. 6 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε αα) να αναφέρεται και στην παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων και αβ) να παραπέμπει και στην παρ. 1Α, β) το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται, ώστε βα) να αναφέρεται, ομοίως, και στην παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων και ββ) να παραπέμπει στο πέμπτο και έκτο, και όχι στο τελευταίο, εδάφιο της παρ. 2, και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Έως τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις παρ. 1Α και 2, οι Οργανωτικοί Συντονιστές των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και οι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου λαμβάνουν το επίδομα θέσης ευθύνης, που προβλέπεται στις υποπερ. γγ' και δδ' της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4354/2015 (Α' 176), όπως ισχύουν έως την έναρξη ισχύος του άρθρου 28 του παρόντος. Οι Οργανωτικοί Συντονιστές των ΠΕ.Κ.Ε.Σ. και οι Συντονιστές Εκπαιδευτικού Έργου εξακολουθούν να λαμβάνουν το επίδομα θέσης ευθύνης σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο και μετά από τη λήξη της θητείας τους ή την παύση άσκησης των αρμοδιοτήτων τους στις περιπτώσεις του πέμπτου και έκτου εδαφίου της παρ. 2, εφόσον δεν έχουν επιλεγεί και τοποθετηθεί ως Σύμβουλοι Εκπαίδευσης. Έως την επιλογή και τοποθέτηση των Προϊσταμένων των Κ.Ε.ΠΕ.Α., οι υπεύθυνοι των Κ.Π.Ε. λαμβάνουν το επίδομα θέσης ευθύνης της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4354/2015, όπως ισχύει έως την έναρξη ισχύος του ν. 4547/2018 (Α' 102).»

Άρθρο 58

Διαδικασία αξιολόγησης του έργου των εκπαιδευτικών - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 73 ν. 4823/2021

Στην παρ. 6 του άρθρου 73 του ν. 4823/2021 (Α' 136), περί της διαδικασίας αξιολόγησης του έργου των εκπαιδευτικών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε να προβλεφθεί ότι η αποτίμηση της αξιολογικής κρίσης από τον αξιολογητή γίνεται με έγγραφη τεκμηρίωση, η οποία γνωστοποιείται με κάθε πρόσφορο τρόπο επί αποδείξει στον αξιολογούμενο, β) το τρίτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε να διευκρινιστεί ότι η έκθεση του εκπαιδευτικού αφορά στην αξιολογική κρίση, και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Ο αξιολογητής συζητά με τον εκπαιδευτικό την αξιολογική κρίση του, τεκμηριώνοντας εγγράφως την αποτίμησή του, η οποία γνωστοποιείται με κάθε πρόσφορο τρόπο επί αποδείξει στον αξιολογούμενο. Ο εκπαιδευτικός δύνανται να υποβάλει σε διάστημα πέντε (5) ημερών έκθεσή με τις παρατηρήσεις του, σε περίπτωση που υπάρχει διαφωνία, ως προς την αξιολογική κρίση. Η έκθεση του εκπαιδευτικού επί της αξιολογικής κρίσης καταχωρίζεται στον ηλεκτρονικό φάκελο αξιολόγησης του εκπαιδευτικού.»

Άρθρο 59

Θέματα της Αρχής Διασφάλισης της Ποιότητας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση - Τροποποίηση περ. ε) παρ. 4 άρθρου 1 ν. 4142/2013

Στην περ. ε) της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4142/2013 (Α' 83), περί της θητείας του προέδρου και των λοιπών μελών του Συμβουλίου της Αρχής Διασφάλισης της Ποιότητας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση (Α.Δ.Π.Π.Δ.Ε.), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο τροποποιείται, ώστε να μην επιτρέπεται ο διορισμός για περισσότερες από τρεις (3), και όχι δύο (2) θητείες, β) το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται, ώστε να εναρμονιστεί με την τροποποίηση του πρώτου εδαφίου, και η περ. ε) διαμορφώνεται ως εξής:

«ε) Η θητεία του προέδρου και των λοιπών μελών του Συμβουλίου είναι τετραετής, ενώ δεν επιτρέπεται ο διορισμός τους για περισσότερες από τρεις (3) θητείες, διαδοχικές ή μη. Σε περίπτωση διαδοχικών θητειών δεν απαιτείται δημόσια προκήρυξη της θέσης και γνώμη της Διαρκούς Επιτροπής Μορφωτικών Υποθέσεων της Βουλής.»

Άρθρο 60

Προϋποθέσεις κατοχής άδειας για την παροχή συνδρομητικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 2 ν. 2644/1998

Η παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 2644/1998 (Α' 233) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η ανώνυμη εταιρεία που κατέχει την άδεια της παρ. 1 δεν μπορεί να κατέχει και άδεια παροχής ραδιοφωνικού ή τηλεοπτικού περιεχομένου μέσω επίγειων δικτύων ελεύθερης λήψης. Η συμμετοχή της εταιρείας του πρώτου εδαφίου σε εταιρεία που κατέχει άδεια σταθμού ελεύθερης λήψης είναι δυνατή, εφόσον με τη συμμετοχή της:

α) δεν παραβιάζονται οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού,

β) δεν γίνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που έχει αποκτήσει στην αγορά των ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών υπηρεσιών, και

γ) δεν θίγεται η αντικειμενική, πλουραλιστική και με ίσους όρους μετάδοση πληροφοριών και ειδήσεων στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Οι μέτοχοι της εταιρείας του πρώτου εδαφίου μπορούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του δεύτερου εδαφίου, να κατέχουν άδεια λειτουργίας ραδιοφωνικού ή τηλεοπτικού σταθμού ελεύθερης λήψης ή να μετέχουν σε εταιρεία που κατέχει τέτοια άδεια.»

ΜΕΡΟΣ Ζ'

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 61

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,

2023

1. Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

4. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

5. ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	7. ΥΓΕΙΑΣ
8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	9. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	11. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
12. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
14. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	15. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	19. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): 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 (Απόστολος Αβδελάς): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τετάρτης 5 Οκτωβρίου 2022, της Πέμπτης 6 Οκτωβρίου 2022, της Παρασκευής 7 Οκτωβρίου 2022, της Δευτέρας 10 Οκτωβρίου 2022, της Τετάρτης 12 Οκτωβρίου 2022, της Πέμπτης 13 Οκτωβρίου 2022, της Παρασκευής 14 Οκτωβρίου 2022, της Δευτέρας 17 Οκτωβρίου 2022 και της Τετάρτης 19 Οκτωβρίου 2022 και ερωτάται το Σώμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τετάρτης 5 Οκτωβρίου 2022, της Πέμπτης 6 Οκτωβρίου 2022, της Παρασκευής 7 Οκτωβρίου 2022, της Δευτέρας 10 Οκτωβρίου 2022, της Τετάρτης 12 Οκτωβρίου 2022, της Πέμπτης 13 Οκτωβρίου 2022, της Παρασκευής 14 Οκτωβρίου 2022, της Δευτέρας 17 Οκτωβρίου 2022 και της Τετάρτης 19 Οκτωβρίου 2022 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.51' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 20 Ιανουαρίου 2023 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασίων του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικείμενων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ