ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΖ'

Τρίτη 27 Φεβρουαρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 11114

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 1ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου , σελ. 11078, 11084

3. Επετειακή αναφορά στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών , σελ. 11076, 11078, 11079, 11080, 11081, 11082

4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 11075, 11076, 11078, 11079, 11080, 11082, 11084, 11114

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας»., σελ. 11075-11086

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 11075 - 11114

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επετειακή αναφορά στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών

ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 11080
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 11076
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 11081
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 11081
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 11078
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 11079
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 11078
ΠΛΕΥΡΗΣ Α. , σελ. 11082

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 11078
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 11075, 11076, 11078, 11079, 11080, 11082, 11084, 11114
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 11079, 11082
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 11076

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ. 11077
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ., σελ. 11082
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 11080
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 11076
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 11081
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 11075
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 11080
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 11077, 11079
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 11079
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 11078
ΠΛΕΥΡΗΣ Α. , σελ. 11082

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΖ'

Τρίτη 27 Φεβρουαρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 27 Φεβρουαρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ.**

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας».

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

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Το Σώμα συμφώνησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Θέλει κάποιος συνάδελφος να πάρει τον λόγο; Βλέπω από αυτούς που είχαν προβάλει αντίρρηση και ξεκινώντας από τη μικρότερη κοινοβουλευτική δύναμη ότι είναι εδώ ο ειδικός αγορητής από την Πλεύση Ελευθερίας κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

Ορίστε, λοιπόν, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλημέρα σε όλους.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η διεθνής σύμβαση που έχουμε μπροστά μας σήμερα αφορά την αναβάθμιση των αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της χώρας μας και της Μογγολίας. Η σύμβαση αυτή υπεγράφη στις 23 Αυγούστου του 2023 και έρχεται σήμερα προς κύρωση στη Βουλή.

Θα πρέπει να πω ότι υπάρχει ένα γεωπολιτικό πλαίσιο στην άφιξη αυτής της σύμβασης αυτή τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Και το γεωπολιτικό πλαίσιο φαίνεται να σχετίζεται με το γεγονός ότι η Μογγολία υπέγραψε ανάλογη σύμβαση με τις Ηνωμένες Πολιτείες τον Ιανουάριο του 2023. Λίγους μήνες μετά, περίπου οκτώ μήνες μετά, υπέγραψε και με τη χώρα μας. Αν κρίνει κανείς ότι παρόμοιες συμβάσεις υπεγράφησαν και από τη Μογγολία με άλλες δυτικές χώρες, μπορεί κανείς να καταλάβει ότι υπάρχει μια γενικότερη προσπάθεια ανάπτυξης αυτού του πεδίου συνεργασίας ανάμεσα στο κράτος αυτό και στις δυτικές τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ. Πρέπει, επίσης, να σημειώσω ότι η σύμβαση αυτή μοιάζει σε πολλά σημεία της με τις συμβάσεις αυτές που υπεγράφησαν ανάμεσα στο κράτος της Μογγολίας και σε άλλες δυτικές χώρες.

Κατά βάση, η σύμβαση αποτελείται από είκοσι επτά άρθρα. Είναι διμερής, δηλαδή δεν εντάσσεται στο πλαίσιο των συμβάσεων αεροπορικής συνεργασίας που υπογράφει η χώρα μας ως μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επέκταση του λεγόμενου «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», αλλά είναι διμερής σύμβαση. Ωστόσο, εκεί πάλι ισχύουν τα τρία βασικά δικαιώματα που ισχύουν σε ανάλογες συμβάσεις. Δηλαδή, και οι δύο χώρες δεσμεύονται να παράσχουν η μία στην άλλη το δικαίωμα να ίπτανται οι αεροπορικές γραμμές τους χωρίς προσγείωση πάνω από τον εναέριο χώρο της επικράτειάς τους. Δίνει το δικαίωμα στις χώρες να σταθμεύουν σε διάφορα σημεία της επικράτειας για μη εμπορικούς σκοπούς. Και το τρίτο δικαίωμα είναι να μπορούν να σταθμεύουν τα αεροπλάνα τους σε σημεία των διαδρομών που προσδιορίζονται στη σύμβαση.

Παρατήρησα και στην επιτροπή -το σημειώνω και εδώ- ότι ενώ η σύμβαση η ίδια λέει στο σχετικό άρθρο 2 ότι τα σημεία αυτά προσδιορίζονται σε παράρτημα, άμα δούμε το παράρτημα αυτό δεν προσδιορίζει τα σημεία. Αυτό ήταν κάτι που θα έπρεπε ίσως να είχε γίνει για να ξέρουμε και εμείς τι κυρώνουμε εδώ.

Η Πλεύση Ελευθερίας σε γενικές γραμμές είναι θετική απέναντι στη σύμβαση αυτή, παρά το γεγονός ότι θεωρούμε πως γεωπολιτικά δεν είναι εντελώς αθώα. Από την άλλη βρίσκεται σε ένα επίπεδο συνεργασίας χαμηλής πολιτικής και, συνεπώς, οι επιπτώσεις της για τις διμερείς σχέσεις και τις σχέσεις της χώρας μας με τους γείτονες της Μογγολίας δεν θεωρούμε ότι θα είναι σημαντικές.

Επιφυλάξεις εξέφρασε η Πλεύση Ελευθερίας όσον αφορά κυρίως δύο σημεία της σύμβασης. Το ένα είναι το θέμα της ασφάλειας στο άρθρο 8. Ενώ στα χαρτιά υπάρχει εγγύηση για την ασφάλεια από το γεγονός ότι και τα δύο μέρη δεσμεύονται να δρουν σύμφωνα με τις δράσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και υπάρχουν επίσης αναφορές για την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας σε σχέση με γνωστές διεθνείς συμβάσεις στον τομέα αυτόν, όπως είναι η Σύμβαση του Τόκιο του 1963, της Χάγης του 1970 και του Μόντρεαλ το 1971, το 1988 και το 1991, ωστόσο θεωρούμε -και είναι ένα ζήτημα το οποίο έχει ανακύψει τα τελευταία χρόνια και στη χώρα μας αλλά και αλλού- ότι η στελέχωση των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας που παρέχουν την απαιτούμενη ασφάλεια είναι ανεπαρκής.

Συνεπώς πιστεύουμε ότι θα έπρεπε η συμφωνία να περιέχει και κάποια ρήτρα που να δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη ως προς το να παράσχουν την απαιτούμενη στελέχωση στις Υπηρεσίες Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας τους. Ακούσαμε, για παράδειγμα, το τελευταίο διάστημα, από επίσημα χείλη, τον κίνδυνο να μην έχουμε μια περίπτωση «Τεμπών του αέρα». Αυτό είναι κάτι το οποίο έχουμε διαρκώς στον νου μας και θα πρέπει οι συμβάσεις που υπογράφουμε να λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν το θέμα της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές.

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

Τέλος, όσον αφορά το περιβάλλον, υπάρχει ένα σύντομο άρθρο, το άρθρο 19, το οποίο δεσμεύει με αόριστο τρόπο τα συμβαλλόμενα μέρη στο να στηρίζουν την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος –λέει- προάγοντας «τη διατηρήσιμη ανάπτυξη της αεροπορίας». Αυτό ακούγεται κάπως φιλολογικό. Δεσμεύονται, επίσης, τα δύο μέρη να τηρούν «τα πρότυπα και τις συνιστώσες πρακτικές του ICAO» που είναι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

Όμως, αυτές οι δεσμεύσεις όσον αφορά το περιβάλλον είναι αρκετά περιορισμένες. Περιορίζονται σε θέματα όπως είναι το να χρησιμοποιούν καταλύτες τα αεροπλάνα για να μην εκπέμπουν ρύπους του διοξειδίου του άνθρακα. Ωστόσο, εμείς πιστεύουμε ότι θα έπρεπε η προστασία του περιβάλλοντος να προβλέπεται με πολύ πιο δεσμευτικό και εκτεταμένο τρόπο στη συγκεκριμένη σύμβαση, ιδίως τη στιγμή που το αποτύπωμα του διοξειδίου του άνθρακα που παράγουν τα αεροπλάνα της Πολιτικής Αεροπορίας είναι σημαντικό και αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους παράγοντες της ρύπανσης στον πλανήτη.

Κλείνοντας, η Πλεύση Ελευθερίας θα υπερψηφίσει αυτή τη σύμβαση, αλλά θα θέλαμε να υπογραμμίσουμε ότι διατηρούμε επιφυλάξεις για τον τρόπο με τον οποίο αυτή χειρίζεται τα θέματα της ασφάλειας και τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει από την Κοινοβουλευτική Ομάδα των Σπαρτιατών ο κ. Ιωάννης Δημητροκάλλης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ: Καλημέρα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αύριο συμπληρώνεται ένας χρόνος από τη μέρα που πάγωσε όλη η Ελλάδα, από την ημέρα που πενήντα επτά συμπολίτες μας, κυρίως νέα παιδιά, σκοτώθηκαν σε σύγκρουση τρένων στα Τέμπη σε ένα από τα χειρότερα κρατικά εγκλήματα στη σύγχρονη ελληνική ιστορία. Στον χρόνο που πέρασε δεν αποδόθηκε δικαιοσύνη. Αλλοιώθηκαν στοιχεία από το μπάζωμα του χώρου της τραγωδίας, εξαφανίστηκαν μυστηριωδώς ολόκληρα βαγόνια, βρέθηκαν εκρηκτικές ουσίες που δεν θα έπρεπε να υπάρχουν στο σημείο. Είδαμε μάρτυρες στην εξεταστική να κουνούν το δάχτυλο στα θύματα και στις οικογένειές τους, ενώ άλλοι δεν κατέθεσαν επικαλούμενοι το δικαίωμα της σιωπής.

«Διασφαλίζουμε την ασφάλεια» έλεγε ο αρμόδιος Υπουργός Μεταφορών Κώστας Καραμανλής στη Βουλή λίγες μέρες πριν την τραγωδία. Κουνούσε το δάχτυλο, τίναζε το κεφάλι, χτυπούσε το μικρόφωνο, λες και τον έπνιγε το δίκιο. Έναν χρόνο μετά, κατά την απολογία του έρχεται στην επιτροπή μας και παίζει με τη νοημοσύνη μας. Αναφερόμενος στο εξώδικο που είχε στείλει η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης δήλωνε πως το εξώδικο δεν έλεγε ότι ο σιδηρόδρομος δεν ήταν ασφαλής, αλλά ότι υπάρχουν ζητήματα ασφάλειας, προκαλώντας το πανελλήνιο.

Κύριοι συνάδελφοι, τα ζητήματα της ασφάλειας των μεταφορών αφορούν ολόκληρη την κοινωνία. Πρέπει να βγει στην επιφάνεια η αλήθεια, όλη η αλήθεια να αποδοθεί άμεσα και η δικαιοσύνη να αποφανθεί. Είναι χρέος μας να συνδράμουμε με όποιον τρόπο διαθέτουμε, ώστε να μη συμβεί ποτέ ξανά κάτι παρόμοιο και επιτέλους να καταδικαστούν οι ένοχοι, όσο ψηλά πολιτικά και αν βρίσκονται. Θέλω να ξεκαθαρίσω σε όσους μας ακούνε ότι έναν χρόνο μετά συνεχίζουμε και στεκόμαστε στο πλευρό των οικογενειών των θυμάτων και των τραυματιών. Αγωνιζόμαστε μαζί τους ενάντια σε κάθε προσπάθεια συγκάλυψης.

Και σε αυτό το σημείο θέλω να καλέσω όλους τους Έλληνες να συνυπογράψουν το ψήφισμα που έχει εκδώσει ο Σύλλογος Συγγενών Θυμάτων Τεμπών 2023 για την ενεργοποίηση του νόμου περί ευθύνης Υπουργών και την κατάργηση της βουλευτικής ασυλίας, όταν προκύπτει ποινική ευθύνη πολιτικών προσώπων.

Αυτά σε ό,τι αφορά την υπόθεση των Τεμπών. Μπήκα στον πειρασμό να κάνω σήμερα μία αναφορά και λόγω των ημερών, αλλά και γιατί το θέμα που συζητάμε σήμερα για την ψήφιση της διεθνούς συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Μογγολίας έχει να κάνει και με την ασφάλεια των πτήσεων. Γενικά δεν επιδέχεται ιδιαίτερης κριτικής το θέμα αυτό μιας και δεν αφορά την κοινωνία. Παρ' όλα αυτά και παρ' ότι θα ψηφίσω θετικά, γιατί είμαι υπέρ της εξωστρέφειας της χώρας μου, θέλω να αναφερθώ σε κάποια πράγματα σχετικά με το σχέδιο νόμου, που πολλά τα έθιξαν και οι συνάδελφοί μου στην επιτροπή.

Γράφεται στην αιτιολογική έκθεση πως βραχυχρόνια θα ενισχυθεί ο τουρισμός μέσω της συνεργασίας αυτής μεταξύ των δύο χωρών. Απλά να θυμίσω πως η Μογγολία έχει τριάμισι εκατομμύρια κατοίκους -μπορεί να λέω και πολλούς- και οι χώρες μας δεν είχαν ποτέ ιδιαίτερους δεσμούς ούτε και αποτελούσε ελκυστικό τουριστικό προορισμό για εκείνους η Ελλάδα ποτέ. Πώς ακριβώς θα τονωθεί ο τουρισμός από το άνοιγμα σε αυτή την αγορά εγώ δεν έχω καταλάβει ακριβώς, αλλά εν πάση περιπτώσει.

Και κατά δεύτερον, θέλω μιας και είμαι υπεύθυνος αγροτικού τομέα του κόμματός μου, να μας εξηγήσει η Κυβέρνηση πώς γίνεται ο Πρωθυπουργός να πηγαίνει στο Νταβός και να δίνει το παρών σε ένα παγκόσμιο οικονομικό φόρουμ, που συμφωνούν εκεί πως η κτηνοτροφία, η γεωργία, είναι υπεύθυνη για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και της κλιματικής αλλαγής και ταυτόχρονα η Κυβέρνηση να νομοθετεί για περισσότερες αεροπορικές διασυνδέσεις όπου τα αεροπλάνα για να φτάσουν μέχρι τη Μογγολία από την Αθήνα θα χρειαστούν τόνους κηροζίνης και η μόλυνση που προκαλεί σίγουρα δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτή των αγροτών και των κτηνοτρόφων. Είστε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, επιλεκτικά οικολόγοι ή, καλύτερα, είστε απατεώνες οικολόγοι!

Τέλος, βλέπουμε πως θα υπάρχει επιπλέον επιβάρυνση του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, μιας αρχής που αυτή η Κυβέρνηση το 2020 δημιούργησε σκανδαλωδώς, εξυπηρετώντας τα συμφέροντα της γερμανικής «FRAPORT», που έχει πάρει όλα τα αεροδρόμια της χώρας, αλλά και της «AEGEAN». Τότε ήταν που καταργήσατε τις κρατικές αεροπορικές αρχές και τον κρατικό έλεγχο στα σαράντα και πλέον αεροδρόμια της χώρας, με αποτέλεσμα να υπάρχει ο κίνδυνος ασφάλειας των πτήσεων, αλλά και της εθνικής άμυνας, μιας και ο έλεγχος των αεροδρομίων είναι στη «FRAPORT», η οποία έχει τον έλεγχο και των τουρκικών αεροδρομίων, και γνωρίζουμε όλοι εδώ μέσα τις καλές γερμανοτουρκικές σχέσεις.

Και να κλείσω με μια ευχή, μιας και ξεκίνησα την ομιλία μου με την τραγωδία στα Τέμπη. Ελπίζω με τις αποφάσεις σας, αυτές που παίρνετε και που αναφέρθηκα και πιο πριν, στα επόμενα χρόνια της διακυβέρνησής σας να μη θρηνήσουμε και αεροπορικά Τέμπη.

Όσο για το νομοσχέδιο, όπως είπα και στην αρχή, το υπερψηφίζουμε, αν και δεν είναι μία συμφωνία που θα φέρει κάποιο σημαντικό όφελος στη χώρα μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η ειδική αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά η κ. Πέρκα.

Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Πρόεδρε, είχα ψηφίσει θετικά, οπότε δεν θέλω να πάρω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ωραία. Ευχαριστούμε.

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

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ψηφίζουμε την «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας», συμφωνία η οποία υπεγράφη στην Αθήνα στις 23 Αυγούστου του 2023 και η οποία αποβλέπει στην ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο χωρών στο πλαίσιο της ανάπτυξης των εν γένει εμπορικών και μεταφορικών σχέσεων των δύο χωρών.

Αρχικά διερωτώμεθα ποιο είναι το αντικείμενο του εμπορίου το οποίο θα διενεργείται μεταξύ των δύο αυτών χωρών. Ωστόσο διακρίνουμε ορισμένες ασάφειες, για τις οποίες κρίνουμε απαραίτητο ότι ο νομοθέτης οφείλει να δώσει περαιτέρω διευκρινήσεις και πληροφορίες.

Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 αναφέρεται ότι το συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να σταθμεύσει στην επικράτεια της άλλης χώρας για μη εμπορικούς λόγους. Οφείλονται εξηγήσεις ως προς το ποιοι είναι οι μη εμπορικοί λόγοι για τους οποίους μπορεί να σταθμεύσει κάποιο αεροσκάφος στο έδαφος όποιας από τις δύο χώρες. Αφού, λοιπόν, ο νομοθέτης προχωρήσει στη διασαφήνιση των λόγων αυτών, οφείλει στη συνέχεια να ορίσει το χρονικό όριο παραμονής του αεροσκάφους στην ελληνική επικράτεια.

Επίσης, θα υφίσταται έλεγχος πτήσεων καθώς και έλεγχος των αεροσκαφών ως προς την αξιοπλοΐα τους; Δεν μπορεί να τίθεται ζήτημα διακινδύνευσης της ασφάλειας τόσο των πολιτών όσο και των σκαφών.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου ο νομοθέτης αναφέρεται στα σημεία διαδρομών, τα οποία καθορίζονται από τον πίνακα διαδρομών. Πώς και ποιος φορέας καθορίζει τα σημεία αυτά; Θα είναι πάντα σταθερά; Και ποια γεωπολιτική, εμπορική είτε και απλώς τεχνική σημασία θα έχουν τα σημεία αυτά για την Ελλάδα;

Προχωρώντας στο άρθρο 3 παρατηρούμε ότι ο νομοθέτης δεν αναφέρει τη διαδικασία ούτε όμως και τα κριτήρια επιλογής της αεροπορικής εταιρείας από το εκάστοτε κράτος. Δηλαδή το ελληνικό κράτος με ποια κριτήρια θα επιλέγει τις αεροπορικές εταιρείες;

Το άρθρο 4, στη συνέχεια, αναφέρεται στη διαδικασία απόσυρσης, ανάκλασης και περιορισμού της εξουσιοδότησης. Ωστόσο ο νομοθέτης δεν διευκρινίζει τη διαδικασία με την οποία θα περιορίζονται τα αναφερόμενα δικαιώματα και εν τέλει δεν διευκρινίζει ποιες είναι οι επόμενες κινήσεις, δηλαδή, τι θα ακολουθήσει μετά την ενέργεια αυτή και με ποια διασφάλιση.

Άρθρο 7. Στο άρθρο αυτό διευκρινίζονται όσα σχετίζονται με τα ζητήματα ασφάλειας πτήσεων των αεροσκαφών. Προβλέπονται διαβουλεύσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα πρότυπα ασφάλειας, επί παραδείγματι τις επιθεωρήσεις πίστας. Ωστόσο για την παράγραφο 3 απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά στις διαδικασίες ελέγχου που πρόκειται να τηρήσουν τα δύο μέρη.

Στην παράγραφο 8 εξασφαλίζονται τα δικαιώματα της κυβέρνησης της Μογγολίας ως προς την υιοθέτηση και τήρηση προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση διορισμού από ελληνικής πλευράς αερομεταφορέα προέλευσης χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του οποίου ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα πρέπει να διευκρινιστεί το αν ισχύει αντίστοιχα και το αντίστροφο. Δηλαδή ποια είναι τα αντίστοιχα δικαιώματα της Ελλάδας σε περίπτωση διορισμού από μογγολικής πλευράς άλλου αερομεταφορέα του οποίου ο ουσιαστικός έλεγχος ασκείται από άλλο κράτος; Διασφαλίζονται αυτά τα δικαιώματα και με ποιον τρόπο;

Άρθρο 9. Σε αυτό το άρθρο ορίζονται τα ζητήματα τα οποία σχετίζονται με τη διασφάλιση της γνησιότητας των ταξιδιωτικών εγγράφων. Παράλληλα αυτό το άρθρο προβλέπει και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τυχόν πλαστογραφημένα ή παραποιημένα ταξιδιωτικά έγγραφα.

Όμως ρωτάμε ποιος θα διενεργεί αυτόν τον έλεγχο γνησιότητας και κάτω από ποιες προϋποθέσεις.

Άρθρο 12. Στο παρόν άρθρο αναφέρεται ότι οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες θα έχουν δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση, ώστε να μπορούν να απολαμβάνουν ίσες ευκαιρίες για την εκτέλεση των δρομολογίων. Ωστόσο, ποιες εταιρείες θα διοριστούν από τα συμβαλλόμενα μέρη και με ποια κριτήρια επιλογής; Αμερόληπτα ή όχι; Από ποιον φορέα ελέγχου;

Τέλος, άρθρο 15, μεταφορά κερδών. Στο παρόν άρθρο προβλέπεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα ελεύθερης μεταβίβασης του πλεονάσματος μεταξύ εισπράξεων και δαπανών των αεροπορικών εταιρειών στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου. Όπως είναι ευνόητο, κρίνεται σημαντικό να διασφαλιστεί η νόμιμη μεταφορά των πραγματικών κερδών στη χώρα κάθε μέρους, με σκοπό να μην αποτελέσει το αντίθετο, αφορμή και τρόπο νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες ή νεφελώδεις δραστηριότητες.

Στο άρθρο 20 προβλέπεται η δυνατότητα παροχής στατιστικών στοιχείων αναφορικά με την αεροπορική κίνηση και τη συνεργασία των δύο συμβαλλόμενων μερών, με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής τους. Ωστόσο, είναι ευνόητο ότι θα πρέπει πρώτα να διασφαλιστεί ότι δεν θα διαρρεύσει καμμία ευαίσθητη πληροφορία η οποία να σχετίζεται με εθνικά συμφέροντα της πατρίδας μας.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, είδαμε ότι παρ' ότι η παρούσα σύμβαση αφορά σε κάτι φαινομενικά αθώο και ακίνδυνο, λόγω των ασαφειών τις οποίες αυτή περιέχει, υφίσταται κίνδυνος παρερμηνειών είτε ακόμα και κίνδυνος διαρροής ακόμη και ευαίσθητων εθνικών πληροφοριών. Απαιτείται σύνεση και προσοχή, ούτως ώστε μια εμπορική συνεργασία όπως αυτή να μη μετατραπεί σε αμφιλεγόμενη σύμβαση με σκοτεινά και αδιευκρίνιστα σημεία, τα οποία δεν μας απαντήθηκαν.

Και λόγω αυτού, κύριε Υπουργέ, η Ελληνική Λύση θα είναι στο «παρών».

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τώρα από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητούμε την «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας», όπως υπογράφτηκε στην Αθήνα, στις 23 Αυγούστου 2023.

Ξεκαθαρίζουμε το εξής ζήτημα από την αρχή. Το ΚΚΕ δεν είναι αντίθετο με τις διακρατικές συμφωνίες. Σε κάθε σύμβαση ή διακρατική συμφωνία τοποθετούμαστε με το εξής κριτήριο, αν με τις ρυθμίσεις που προβλέπονται ικανοποιούνται λαϊκές εργατικές ανάγκες ή αν ικανοποιούνται οι στρατηγικές του κεφαλαίου, ιδιαίτερα αυτές που ψάχνουν νέους δρόμους κερδοφορίας.

Οι συμφωνίες όμως που κάνει το αστικό κράτος με τις αστικές κυβερνήσεις δεν αφορούν τους λαούς και τις ανάγκες τους, γίνονται για να υπηρετήσουν τις ανάγκες των αστικών τάξεων των συμβαλλόμενων χωρών για διεύρυνση του πεδίου δράσης τους σε διάφορους τομείς της οικονομίας, προωθώντας τα επιχειρηματικά και γεωστρατηγικά συμφέροντά τους. Αποτελούν μέρος των οξυμένων ανταγωνισμών των ιμπεριαλιστικών κέντρων που οδηγεί σε συγκρούσεις, σε πολέμους.

Με αυτή την αφορμή, θα ήθελα να καταγγείλω βέβαια και τον απόπλου της φρεγάτας «Ύδρα» για την Ερυθρά Θάλασσα, όπου η εμπλοκή της χώρας μας εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τη χώρα μας.

Αυτές οι συμφωνίες αφορούν επιχειρηματικούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αερομεταφορών, του τουρισμού και αλλού. Η ενιαία στρατηγική της καπιταλιστικής ανάπτυξης που είναι κοινή και για τα άλλα αστικά κόμματα εξηγεί και το γιατί συμπίπτουν η Νέα Δημοκρατία, ο ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ, η Νέα Αριστερά και άλλοι και σε αυτές τις συμφωνίες, γιατί τις υπερψηφίζουν και τις υποστηρίζουν.

Με αυτή και όλες τις προηγούμενες ανάλογες συμφωνίες, το ελληνικό κράτος όχι μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές, τον τουρι-

σμό, το εμπόριο, αλλά μεριμνά και εγγυάται και την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό τόσο των αεροπορικών όσο και των υπολοίπων.

Το κράτος μεριμνά επίσης για τις πάσης φύσεως φοροαπαλλαγές άμεσων και έμμεσων φόρων, όπως παραδείγματος χάριν τον ΦΠΑ, τον οποίο όμως το πληρώνουν κανονικά τα λαϊκά στρώματα. Μάλιστα στην ειδική έκθεση αναγράφεται ότι η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

Ποια είναι η βασική και η κύρια πηγή των εσόδων του προϋπολογισμού; Προφανώς το πορτοφόλι των λαϊκών οικογενειών, η φοροαφαίμαξη για να απαλλάσσονται οι μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι, οι οποίοι, όπως είναι γνωστό, συμμετέχουν μόνο με 5% στα φορολογικά έσοδα και με 95% οι εργαζόμενοι, οι συνταξιούχοι, οι αυτοαπασχολούμενοι, η φτωχή αγροτιά.

Με αφορμή τη συμφωνία, σημειώνουμε τα εξής. Εδώ και χρόνια δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μόνο ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες επιδοτούνται συχνά πυκνά και με αρκετά εκατομμύρια ευρώ από το ελληνικό κράτος. Τα συμφέροντα, λοιπόν, αυτών των εταιρειών εξυπηρετούνται από τέτοιες συμφωνίες.

Εκτός από το ότι δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, δεν υπάρχουν παρά ελάχιστα κρατικά αεροδρόμια. Τα περισσότερα αεροδρόμια είναι ιδιωτικά, όπως οι δρόμοι, ο σιδηρόδρομος, τα λιμάνια. Τα πάντα έχουν ιδιωτικοποιηθεί με ό,τι αυτό σημαίνει για την εξυπηρέτηση του ελληνικού λαού, για την τσέπη του και πάνω απ' όλα για την ασφάλειά του.

Το έγκλημα στα Τέμπη αποκαλύπτει ότι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η πολιτική της απελευθέρωσης και των μεταφορών, η πολιτική τού κόστους-οφέλους έχει τραγικές συνέπειες, οδηγεί σε όλο και μεγαλύτερα εγκλήματα σε βάρος της ζωής του λαού.

Αύριο συμπληρώνεται ένας χρόνος από το έγκλημα των Τεμπών, ένας χρόνος προσπάθεια συγκάλυψης από το αστικό κράτος και την Κυβέρνηση, όπως αποδείχθηκε για την άρον άρον λήξη της εξεταστικής επιτροπής, χωρίς την εξέταση βασικών μαρτύρων. Ταυτόχρονα όμως είναι και ένας χρόνος πολύμορφων εκδηλώσεων, κινητοποιήσεων για την απόδοση των ευθυνών σε όσους τις έχουν.

Οι εργαζόμενοι, ο λαός δεν συμβιβάζεται με τη συγκάλυψη. Το βροντοφώναξε πέρσι στις μεγαλειώδεις κινητοποιήσεις με πάνω από δυόμισι εκατομμύρια κόσμου που διαδήλωνε για αρκετές ημέρες σε όλη την Ελλάδα. Το έγκλημα αυτό δεν θα ξεχαστεί. Όλων των νεκρών θα γίνουμε η φωνή.

Αυτό το σύνθημα θα επαναλάβουν και αύριο στη μεγάλη πανεργατική απεργία, που χιλιάδες εργαζόμενοι απεργούν και διεκδικούν υπογραφή συλλογικών συμβάσεων εργασίας, με αυξήσεις στους μισθούς, μέτρα για την ακρίβεια, για να μη συγκαλυφθεί το έγκλημα στα Τέμπη όπου πριν από έναν χρόνο κόπηκε το νήμα για τους πενήντα επτά επιβάτες της μοιραίας αμαξοστοιχίας.

Οι εργαζόμενοι παντού -στον σιδηρόδρομο, στα αεροδρόμια, στα λιμάνια, στα πλοία, οι υγειονομικοί, στο εμπόριο, στον τουρισμό, στη βιομηχανία- αλλά και οι αγρότες, οι φοιτητές οργανώνονται, δηλώνουν τη συμμετοχή τους στην απεργία 28 Φλεβάρη ενάντια στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και των προηγουμένων που ευθύνονται για τους χαμηλούς μισθούς, τη φτώχεια, την ανέχεια, την πολιτική απελευθέρωσης που οδηγεί στα εγκλήματα όπως των Τεμπών, την πολιτική κόστους-οφέλους που πνίγει, που καίει, που σκοτώνει το λαό, γιατί η ασφάλεια, όπως αποδεικνύεται, κοστίζει για το αστικό κράτος, μειώνει τα κέρδη, γι' αυτό και δεν παίρνονται τα μέτρα. Γι' αυτό ή τα κέρδη τους ή οι ζωές μας. Αυτό το δίλημμα μπαίνει μπροστά στον κάθε εργαζόμενο σε όλο τον λαό και η απάντηση είναι καθαρή: Οι ζωές μας.

Ως ΚΚΕ στηρίζουμε τα αιτήματα της απεργίας και καλούμε και απ' αυτό το Βήμα σε καθολική συμμετοχή στην αυριανή απεργία και στις συγκεντρώσεις σε όλη την Ελλάδα, στην Αθήνα, στα Προπύλαια στις 10.30' το πρωί.

Τέλος, επειδή και αυτή η συμφωνία αφορά τα κέρδη και δεν έχει να κάνει με την αναγκαιότητα ανάπτυξης φιλικών σχέσεων και επικοινωνίας λαών μεταξύ τους, το ΚΚΕ ψηφίζει κατά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

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, σαράντα επτά μαθήτριες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 1ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νίκης κ. Δελβερούδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Να μιλήσω εγώ, κύριε Πρόεδρε, ως Κοινοβουλευτικός ή να αντικαταστήσω τον κ. Δελβερούδη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ναι, να ολοκληρώσουν οι αγορητές και αμέσως μετά θα μιλήσετε.

Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα άλλη μια «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας».

Πριν περάσουμε, όμως, στη συζήτηση για την ψήφιση της εν λόγω κύρωσης, δεν είναι δυνατόν να μην αναφερθούμε σε μια σειρά ουσιαστικών θεμάτων που αυτή τη στιγμή απασχολούν την ελληνική κοινωνία. Είναι δυνατόν να αυστηροποιούμε τον νέο Ποινικό Κώδικα, ενώ παράλληλα απαξιώνουμε οποιαδήποτε θεσμική διαδικασία απόδοσης ευθυνών για το μεγαλύτερο έγκλημα με πενήντα επτά νεκρούς και να γινόμαστε υπερασπιστές μιας απροκάλυπτης προσπάθειας απόκρυψης και συγκάλυψης ευθυνών;

Είναι δυνατόν να ξύνουμε τον πάτο του βαρελιού για τον πρωτογενή τομέα της χώρας και να μη μιλάει κανείς από την Κυβέρνηση για το πού διατίθεται το υπόλοιπο περιεχόμενο του βαρελιού; Πάντως, όχι στην κοινωνία.

Η Κυβέρνηση διατείνεται επίσης για τη στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, οι οποίες δυστυχώς, προσπαθούν να επιβιώσουν σε συνθήκες στρεβλωμένου ανταγωνισμού, ενώ το Ταμείο Ανάκαμψης πλέον πηγαίνει σε ανελαστικές εφαρμογές, σε επιχειρηματικούς κύκλους και η πολιτική της είναι αδιάλειπτη προς αυτούς.

Συζητάμε πέρα των δύο χρόνων για την ακρίβεια, τον πληθωρισμό και την αισχροκέρδεια. Και η Κυβέρνηση επιμένει να τονίζει ότι είναι εισαγόμενο προϊόν και δεν ευθύνεται για τίποτα, ενώ η απραξία και η αδιαφορία ξεπερνάει κάθε προηγούμενο, περιμένοντας την αγορά να αυτορυθμιστεί μόνη της.

Συζητάμε και προσπαθούμε να ενισχύσουμε τη βαριά βιομηχανία της χώρας, να βελτιώσουμε την ποσότητα και την ποιότητα των τουριστικών ροών στη βόρεια Ελλάδα και ειδικότερα στη Χαλκιδική, ξεκινώντας την κατασκευή του Flyover στην περιφερειακή οδό στη Θεσσαλονίκη, χωρίς καμμία ουσιαστική διαβούλευση και κανένα στοχευμένο σχεδιασμό, ενώ τώρα προσπαθούμε την ύστατη στιγμή και προσπαθεί η Κυβέρνηση να διορθώσει σε όποιο επίπεδο μπορεί τη συγκεκριμένη παρέμβαση.

Πηγαίνοντας τώρα στην κύρωση της συμφωνίας των αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Μογγολίας, έχει ως σκοπό να ενισχύσει τη συνολική αεροπορική σχέση των δύο χωρών, μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας. Η κύρωση της συμφωνίας στοχεύει στη θέσπιση και τη λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών των συμβαλλομένων μερών και πέραν αυτών.

Η υπό κύρωση συμφωνία αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών και τους εργαζόμενους σε αυτές, στις αρχές Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, πρόσωπα δηλαδή που δραστηριοποιούνται στο χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των

επενδύσεων, καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δύο κρατών.

Στους βραχυπρόθεσμους στόχους αναφέρεται η διάνοιξη άμεσων νέων οδών αεροπορικής επικοινωνίας με τη Μογγολία, με σκοπό τη συνεργασία των δύο χωρών και την ενίσχυση του τουρισμού. Στους μακροπρόθεσμους στόχους εξασφαλίζεται ένα σύγχρονο και συμβατό με το Ενωσιακό Δίκαιο διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών κι έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Όμως, μερικές σημαντικές πληροφορίες και συμπεράσματα βέβαια που προκύπτουν είναι τα εξής: Πρώτον, η Μογγολία έχει εκτεταμένα κοιτάσματα σπάνιων γαιών και χαλκού, τα οποία είναι ζωτικής σημασίας για εφαρμογές υψηλής τεχνολογίας. Το οικονομικό της σύστημα ήταν δομημένο με τέτοιο τρόπο που μετά τη διάσπαση της πρώην Σοβιετικής Ένωσης δυσκολεύτηκε να εφαρμόσει τις αναγκαίες μεταρρυθμίσεις για ένα πιο προοδευτικό σύστημα. Μέχρι και σήμερα, η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Μογγολίας και λαμβάνει περίπου το 85% των εξαγωγών της.

Όσον αφορά τη χώρα μας, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων του Πεκίνου με αρμοδιότητα για τη Μογγολία, η αξία των εξαγωγών των ελληνικών προϊόντων στη Μογγολία το 2021 παρουσίασε σημαντική κάμψη 66,7%, ενώ αντίθετα η αξία των ελληνικών εισαγωγών μογγολικών προϊόντων αυξήθηκε κατά 142%.

Επίσης οι ελληνικές εισαγωγές μογγολικών προϊόντων χαρακτηρίζονται από διακυμάνσεις, όσον αφορά τη σύνθεσή τους, καθώς μόλις μία εκ των τεσσάρων κατηγοριών προϊόντων εμφανίζει χρονική διάρκεια πέραν των δύο ετών, ενώ οι υπόλοιπες τρεις εμφανίζονται για πρώτη φορά στον πίνακα των ελληνικών εισαγωγών.

Όμως, παρ' όλο που δεν διαφαίνεται κάποια και να προκύπτει κάποιο δυνητικό, ιδιαίτερα σημαντικό οικονομικό επενδυτικό ενδιαφέρον που θα αλλάξει ραγδαία τις διμερείς οικονομικές μας σχέσεις, η πάγια θέση μας για κύρωση τέτοιων συμφωνιών, που έστω και λίγο μπορούν να διαμορφώσουν συνθήκες συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, μας δίνει τη δυνατότητα να ψηφίσουμε θετικά τη συγκεκριμένη κύρωση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Λοβέρδος και ολοκληρώνουμε τους εισηγητές.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Αφού έχει δηλώσει την ψήφο του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Είθισται στο τέλος να μιλάει ο εισηγητής. Αν θέλετε, μπορείτε και οι υπόλοιποι.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Έχω επιφύλαξη γι' αυτά που άκουσα, γι' αυτό.

Καλημέρα σας, καλημέρα και στα παιδιά που ήρθαν από το Περιστέρι, την εκλογική μου περιφέρεια. Καλώς ήρθατε.

Λοιπόν, σήμερα συζητάμε ένα νομοσχέδιο, για το οποίο δεν έπρεπε καν να γίνει συζήτηση. Είναι αυτονόητη η υπερψήφιση της κύρωσης μιας αεροπορικής σύμβασης μεταξύ δύο χωρών που έγινε μέσα στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου. Δεν έχει να κάνει το παρόν νομοσχέδιο με τίποτα απ' όλα τα θέματα που έθεσαν προηγουμένως οι εισηγητές.

Άκουσα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον αυτό που ειπώθηκε για την τραγωδία των Τεμπών που μας έχει συγκλονίσει όλους και είμαστε συντετριμμένοι. Σας βεβαιώ, κύριε Δημητροκάλλη, όλοι μας δεν κοιμόμαστε τα βράδια εξαιτίας αυτού του τραγικού δυστυχήματος. Εγώ χθες ήμουν πάρα πολύ συγκινημένος, όταν άκουσα τη δήλωση αυτής της μάνας που το παιδί της, φοιτητής, είναι ένα χρόνο στην εντατική και είναι σε κώμα. Είναι τραγικό και όλους μας συνεπαίρνει. Και είμαι βέβαιος ότι η δικαιοσύνη θα κάνει το καθήκον της και οι ευθύνες, όπου κι αν υπάρχουν, θα αποδοθούν.

Το ίδιο θεωρώ ότι πρέπει να γίνει και σε ό,τι αφορά το να εξασφαλίζουμε όσο καλύτερα μπορούμε την ασφάλεια όλων των μεταφορών και των αεροπορικών και φυσικά των οδικών μεταφορών, όπου γίνονται και τα περισσότερα δυστυχήματα, όπως ξέρετε. Οι οδικές μεταφορές έχουν τα περισσότερα δυστυχήματα απ' όλα τα άλλα. Όμως, το θέμα της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών δεν είναι θέμα του παρόντος νομοσχεδίου.

Άκουσα και άλλα πράγματα πολύ ενδιαφέροντα κι από την Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης και από τον αγαπητό φίλο κ. Κατσώτη από το ΚΚΕ. Διαφωνώ πάντα με το ΚΚΕ, αλλά πάντα σέβομαι την άποψή του, γιατί έχει μια σταθερή άποψη κι έχει έναν πολιτικό λόγο.

Όμως απορώ πώς, κύριε Κατσώτη κι εσείς και ο κ. Δελής χθες στην επιτροπή ανακαλύψατε επιχειρηματικούς ομίλους, συμφέροντα άλλα. Σας βεβαιώ ότι δεν εξυπηρετείται κανείς από αυτό το νομοσχέδιο, κανένας επιχειρηματικός όμιλος, ούτε φυσικά οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Στην Ελλάδα έχουμε δύο αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες δεν πετούν ούτε προς το Πεκίνο, θα πάνε στο Ουλάν Μπατόρ της Μογγολίας; Δεν υπάρχει θέμα σχέσης τέτοιας. Να τα πούμε τα πράγματα με το όνομά τους για να καταλάβουμε για τι πράγμα μιλάμε σήμερα.

Η Μογγολία υπήρξε πριν από πάρα πολλά χρόνια, πριν από επτακόσια πενήντα χρόνια μια πολύ μεγάλη δύναμη, η μεγαλύτερη κατακτητική δύναμη που έχει δει ποτέ ο πλανήτης αυτός, επί Τζένγκις Χαν. Έφτασε να καταλάβει τον μισό περίπου κόσμο. Κι όπως σας είπα, από έρευνα που έχει δημοσιοποιηθεί, ένας στους διακόσιους ανθρώπους επί της γης έχει DNA που προέρχεται από τον Τζένγκις Χαν.

Υπήρξε, λοιπόν, μια πολύ μεγάλη δύναμη που κατακυρίευσε τον κόσμο και αν δεν είχε πεθάνει ο Τζένγκις Χαν, εκεί στα μέσα του 13ου αιώνα, θα ήταν εντελώς διαφορετική και η ιστορία της ανθρωπότητας, γιατί θα είχαμε φτάσει και στην Ευρώπη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ποιος έκανε αυτή την έρευνα;

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Η έρευνα είναι διεθνής. Γενετική έρευνα είναι. Τώρα αυτή η Μογγολία του 13ου αιώνα που κατέλαβε και την Κίνα, ο Κουμπλάι Χαν που πήγε ο Μάρκο Πόλο ήταν ο εγγονός του Τζένγκις Χαν. Ήταν Μογγόλος. Και αυτοί οι Μογγόλοι πήγαν στην Ινδία, γιατί οι τελευταίοι αυτοκράτορες της Ινδίας ήταν Μογγόλοι. Το Ταζ Μαχάλ είναι από Μογγόλους.

Αυτή η Μογγολία δεν υπάρχει πια. Αυτό που είναι σήμερα, είναι ένα περίκλειστο κρατίδιο -μεγάλο σε έκταση, αλλά περίκλειστο- ανάμεσα στη Ρωσία και την Κίνα. Η σημερινή Μογγολία ήταν η πρώην Σοβιετική Δημοκρατία της Μογγολίας, η οποία έχει τεράστιες σχέσεις -εκ των πραγμάτων, δεν μπορεί να επιβιώσει διαφορετικά- κυρίως με την Κίνα και δευτερευόντως με τη Ρωσία, μια πολύ φτωχή χώρα με τριάμισι εκατομμύρια κατοίκους, όπως σωστά ειπώθηκε, με πολύ χαμηλό, ένα από τα χαμηλότερα κατά κεφαλήν εισοδήματα στον κόσμο και με ελάχιστα προϊόντα που παράγει και εξάγει.

Αυτή η Μογγολία θέλησε να κάνει μια σύμβαση στην ανάπτυξη των διπλωματικών σχέσεων που δεν έχουμε απευθείας με τη Μογγολία, δεν έχουμε πρεσβεία της εδώ, ούτε έχουμε εμείς στο Ουλάν Μπατόρ. Αυτή η Μογγολία θέλησε να κάνει μια αεροπορική σύνδεση με την Ελλάδα, μια σύμβαση που είναι μέσα στο πλαίσιο της επέκτασης της Μογγολίας -επειδή ακριβώς ασφυκτιά μεταξύ Ρωσίας και Κίνας- και προς την Ευρώπη. Έκανε μια παρόμοια σύμβαση ακόμη και με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Θέλει να ανοιχτεί στον κόσμο. Είναι μια πάρα πολύ λογική συμπεριφορά εκ μέρους της Μογγολίας και μια πολύ καλή απάντηση εκ μέρους της Ελλάδος, γιατί η Ελλάδα μέσω αυτού του τρόπου αποκτά μια διασύνδεση με τη Μογγολία που δεν την είχε μέχρι τώρα, ενώ αντιθέτως -γιατί δεν το είπε κανείς αυτό- οι μογγολικές αερογραμμές έχουν υπογράψει συμφωνία με τις τουρκικές αερογραμμές. Τα μόνα μέρη στα οποία πετάνε οι Μογγόλοι προς τη δύση είναι στη Φρανκφούρτη -που είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ευρώπης- και στην Κωνσταντινούπολη. Δεν υπάρχουν άλλα μέρη στα οποία πετούν οι Μογγόλοι. Σ' αυτά τα δύο μόνο πετούν οι μογγολικές αερογραμμές.

Εμείς ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης θέλουμε να ανοιχτούμε και σε αυτή τη χώρα. Δεν πρόκειται να αλλάξει τίποτα δραματικά, ούτε θα αυξηθεί κατακόρυφα το εμπόριο με τη Μογγολία, ούτε θα πηγαίνουμε ταξιδάκι αναψυχής που άκουσα χθες –νομίζω- τον κ. Βρεττό να λέει ότι θα πηγαίνουμε ταξιδάκι αναψυχής με έξοδα του ελληνικού δημοσίου ή δεν ξέρω ποιανού στο Ουλάν Μπατόρ. Δεν νομίζω. Εγώ, να σας πω την αλήθεια, θα

προτιμούσα να πάω στο Πουκέτ παρά στο Ουλάν Μπατόρ. Τώρα, αν θέλετε να πάτε στο Ουλάν Μπατόρ, δεν έχω καμμία αντίρρηση, αλλά πάντως δεν είναι αυτό ο νόμος τον οποίον κυρώνουμε σήμερα.

Με αυτές τις συνθήκες –επαναλαμβάνω- είναι μια καθαρά νομική σύμβαση με διπλωματικό περιεχόμενο περισσότερο παρά αεροπορικό, εμπορικό, τουριστικό, η οποία είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, κατά τη γνώμη μου. Με αυτή τη λογική το έκανε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας πέρυσι στις 23 Αυγούστου 2023 και με αυτή τη λογική η Νέα Δημοκρατία το υπερψηφίζει, όπως ευτυχώς, απ' ό,τι ακούω, και η πλειοψηφία των κοινοβουλευτικών κομμάτων.

Να είστε καλά. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Βρεττός από τη Νίκη έχει τον λόγο για πέντε λεπτά, γιατί δεν υπήρξε εισηγητής από εκεί. Μετά έχουν ζητήσει τον λόγο κάποιοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούγοντας τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να κάνει μνεία για τα Τέμπη, μιας και αύριο είναι η θλιβερή μέρα της επετείου του εγκλήματος, δεν ξέρω αν η συγκίνηση περιγράφεται ή και εκφράζεται με έργα και πράξεις, γιατί είπε για τη δικαιοσύνη ότι θα κάνει το καθήκον της. Ελπίζουμε από εδώ και πέρα να ανταποκριθεί στο καθήκον της, γιατί μέχρι τώρα υπάρχουν τόσες καθυστερήσεις και καταγγελίες από τον πρόεδρο τον μεταβατικό του ΟΣΕ που έχει διορίσει η Κυβέρνηση, που είπε στην επιτροπή -και είναι καταγεγραμμένο στα Πρακτικά- ο κ. Τερεζάκης ότι «οι ανακριτικές αρχές δεν έσπευσαν να κάνουν το καθήκον τους, οπότε εγώ σαν πρόεδρος του ΟΣΕ, καλώς οι υπηρεσίες μου κάνανε και διέγραψαν τα αρχεία των καταγραφικών».

Επομένως, έχουμε τον κ. Τερεζάκη, που είναι εκλεκτός της Κυβέρνησης και τον κρατάει και τον στηρίζει -ενώ ψεύδεται συστηματικά- και καμία ανακριτική αρχή δεν έχει αναλάβει πρωτοβουλία να δει γιατί ο κ. Τερεζάκης ψευδώς είπε -αν είναι αληθή- ότι έφταιγαν οι ανακριτικές αρχές. Τότε φαίνεται ότι οι ανακριτικές και οι δικαστικές αρχές δεν κάνουν το καθήκον τους.

Είπε, όμως, και το άλλο ψέμα -που είναι πιο τρομερό και πιο σοβαρό- ότι καλώς διεγράφησαν τα αρχεία τα καταγραφικά σε δεκαπέντε μέρες, ενώ η οδηγία του 2011 της Αρχής Προστασίας Δεδομένων έλεγε ότι για έναν απλό τραυματισμό ή μια κλοπή σε τρίτο, δηλαδή σε κάποιον επιβάτη, πρέπει να κρατούνται τα στοιχεία τρεις μήνες. Και όχι μόνον αυτό, αλλά αν υπάρχει κάτι τόσο σοβαρό, όπως η Βουλή μας χαρακτήρισε έγκλημα το έγκλημα των Τεμπών, θα έπρεπε άμεσα να προσφέρει τα καταγραφικά στις υπηρεσίες τις ανακριτικές και δεν υπάρχει καμμία αντίδραση ούτε από δικαστικές ούτε από ανακριτικές αρχές.

Μπορεί να επικαλείται ο εισηγητής της Κυβέρνησης ότι ελπίζει -χωρίς να το πιστεύει βέβαια- να κάνουν οι δικαστικές αρχές το καθήκον τους, όμως η Νέα Δημοκρατία στο θέμα των Τεμπών όχι απλώς δεν έκανε το καθήκον της, αλλά συστηματικά συγκάλυψε κάθε ίχνος και κάλυψε και τους συνεργάτες της. Τον κ. Τερεζάκη τον κρατάει ακόμα.

Έρχεται, λοιπόν, ο Υπουργός Μεταφορών κ. Σταϊκούρας που τον κρατάει να μας φέρει ένα νομοσχέδιο. Γιατί; Πάλι ο εισηγητής είπε. Δηλαδή, είναι τρομερά αυτά που ακούγονται και αν μας ακούν οι πολίτες ότι δεν έχουμε καμμία εμπορική σχέση, δεν πρόκειται κανείς μας να ταξιδέψει από εκεί και «δε βαριέσαι, ας το κάνουμε». Τι είναι η Βουλή δηλαδή; Ένα παιχνίδι που δεν έχει τι να κάνει για να καλύπτει τις γραφειοκρατικές της ώρες και ερχόμαστε και υπογράφουμε συμφωνίες; Και καλά να υπογράφουμε, γιατί κάθε Υπουργός θέλει να υπάρχει το όνομά του με μια διακρατική συμφωνία, αλλά εδώ έχουμε την έκθεση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και ενώ το κατέθεσα και χθες, δεν είδα εγώ τον εισηγητή ή την κυρία Υπουργό να πάρει θέση σ' αυτό.

Τι λέει η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους κατά το άρθρο 75 παράγραφος 1 του Συντάγματος; Αλλά ας μην έχουμε και απαίτηση η Κυβέρνηση να κοιτάει τι λέει το Σύνταγμα. Το έχει κουρελιάσει συστηματικά σε όλα τα νομοσχέδια. Επομένως –λέει- επί του κρατικού προϋπολογισμού, ένα, απώλεια εσόδων. Ναι, οι δικές σας υπηρεσίες, αυτές που κάνουν το καθήκον τους το λένε και εσείς αδιαφορείτε.

Υπάρχει βέβαια μια παράγραφος, η δεύτερη, που λέει «ενδεχόμενη αύξηση εσόδων σε περίπτωση επιβολής τελών χρήσης στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Μογγολίας για τη χρήση των αερολιμένων». Μα, δεν υπάρχει μεταφορικό αντικείμενο. Και έρχεται δεύτερη παράγραφος, ποια είναι τα κόστη επί του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και λέει για ενδεχόμενη δαπάνη από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις. Τι να διαβουλευτεί με μια χώρα που έχει μόνο μία πόλη και όλοι οι άλλοι είναι νομάδες, με μια χώρα που παράγει μόνο ημίαιμα άλογα για να στέλνει στους αγώνες, με μια χώρα που έχει το 30% των εσόδων της από την Κίνα και το άλλο 30% από τη Ρωσία και το 10% από την Ιαπωνία, μια χώρα που το 70% της παραγωγής της το εξάγει σε ορυκτά και γαίες πολύτιμες τώρα που πιθανόν χρειάζεται η Κίνα στην επανάσταση της ανάπτυξης της ηλεκτρικής ενέργειας και την αποθήκευση την ενεργειακή μέσω μπαταριών; Το 70% επομένως των προϊόντων των ορυκτών το εξάγει στην Κίνα και το υπόλοιπο 17% στην Ελβετία που είναι ο χρυσός.

Επομένως, το μόνο κόστος που δημιουργεί αυτό το νομοσχέδιο είναι το κόστος για τα στελέχη της ΥΠΑ, αυτά που η Κυβέρνηση ιδιωτικοποίησε, να πηγαίνουν ταξίδια αναψυχής.

Έχει και μια δεύτερη παράμετρο «φωτογραφία». Αυτός είναι ο χαρακτηρισμός της «φωτογραφίας», ότι αν υπάρξει διαφοροποίηση στην εφαρμογή της συμφωνίας, να μπορούν να πληρώνονται τα δικηγορικά γραφεία.

Δηλαδή τι λέμε τώρα; Δεν υπάρχει κανένα αντικείμενο, δεν υπάρχει καμμία περίπτωση να πάμε, δεν υπάρχει καμμία περίπτωση να έρθουν, γιατί ποιοι να έρθουν; Οι πάμφτωχοι; Είναι στη χειρότερη μοίρα των ανθρώπων από οικονομική ανάπτυξη. Το πραγματικό ΑΕΠ μειώνεται συνεχώς, από το 19 στο 20, στο 21. Το πραγματικό ΑΕΠ, δηλαδή η ισοτιμία αγοραστικής δύναμης, μειώνεται συνεχώς.

Επομένως, ναι, βάσει του Λογιστηρίου του Κράτους οι μόνοι που ωφελούνται είναι οι Υπουργοί που θα πάνε εκεί, θα κάνουν ένα ταξίδι που αξίζει 12.000 ευρώ, τα στελέχη της ΥΠΑ που θα πάνε να δούνε για ένα μεταφορικό έργο το οποίο δεν υφίσταται και οι διαφορές που θα προκύψουν από μη υφιστάμενο μεταφορικό έργο.

Αν αυτό δεν είναι πρόκληση και προσβολή προς τους πολίτες για το πώς το Υπουργείο Μεταφορών διαχειρίζεται τα ελληνικά χρήματα, τότε πέστε μου εσείς τι είναι.

Όσο δε για την πιο προκλητική και ακόμα και από το οικονομικό αντικείμενο συμπεριφορά του Υπουργείου, τη μέρα που έχουμε την επέτειο του θλιβερού εγκλήματος των Τεμπών, να μας φέρνει μια ρύθμιση η οποία έχει να κάνει μόνο με το να βλέπουν οι Υπουργοί την υπογραφή τους και το όνομά τους, τότε πραγματικά αυτό είναι μια προκλητική, προσβλητική συμπεριφορά απέναντι στους ανθρώπους, που ακόμα και αυτοί που διασώθηκαν μόλις αναφέρθηκε ότι είναι σε κώμα.

Εσείς επιλέξετε να είστε με τις συνεργασίες και τη διασπάθιση του δημοσίου χρήματος. Εμείς επιλέγουμε να συμπαραστεκόμεθα και γι' αυτό καταψηφίζουμε τέτοια νομοσχέδια. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ κ. Κατρίνης. Ακολουθεί ο κ. Ηλιόπουλος από τη Νέα Αριστερά.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση της σύμβασης της Ελλάδας με τη Μογγολία, η οποία περνάει με ευρεία πλειοψηφία, έχει το ενδιαφέρον από την άποψη ότι παρίσταται η Υφυπουργός αρμόδια για τις μεταφορές. Επειδή ακούστηκε το θέμα για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα είχε μεγαλύτερο ενδιαφέρον να μας πείτε αν έχετε κάποια εξήγηση για αυτή την παλινωδία με τη διοίκηση της ΥΠΑ, η οποία τελεί υπό παραίτηση από το Σεπτέμβριο, υπογράφει όμως κανονικά χωρίς την καινούργια διοίκηση τον Δεκέμβριο. Τώρα διαβάζω ότι μεθαύριο θα πάει η καινούργια διοίκηση. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, θα έχει ένα ενδιαφέρον να μας πείτε, επειδή ξεκι-

νάει η τουριστική περίοδος, τι κάνετε με τα υδατοδρόμια. Μόλις τρία έχουν άδεια ίδρυσης και λειτουργίας, οκτώ έχουν άδεια ίδρυσης, δεν έχουν άδεια λειτουργίας. Ξεκινά η τουριστική περίοδος. Εσείς πανηγυρίζετε κατά τ' άλλα, αλλά δυστυχώς όλα μένουν πίσω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως φαντάζεστε δεν πήρα τον λόγο για να μιλήσω γι' αυτό αλλά γιατί αύριο συμπληρώνεται ένας χρόνος από το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους πενήντα επτά άνθρωποι. Πενήντα επτά οικογένειες, αλλά ταυτόχρονα η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού αναζητούν αλήθεια και δικαιοσύνη. Η Κυβέρνηση, όπως σε όλες τις υποθέσεις για τις οποίες προκύπτουν ευθύνες για την ίδια, τι κάνει; Υιοθετεί τη λογική της συγκάλυψης με κυνικό και απροκάλυπτο τρόπο. Το είδαμε με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και είμαι βέβαιος ότι θα το ξαναδούμε με ό,τι ανάλογο ανακύψει στο μέλλον. Με μια εξεταστική επιτροπή της Βουλής που συστήθηκε όχι για να μάθουμε την αλήθεια αλλά για να απλώσει ένα πέπλο συγκάλυψης των ευθυνών που υπάρχουν. Όλοι είδαμε και οι πλέον ανυποψίαστοι, πώς λειτούργησε, με τα μέλη της κυβερνητικής πλειοψηφίας να αποδεικνύουν ότι είναι ικανά για όλα ώστε να φέρουν εις πέρας τις εντολές που είχαν πάρει. Εντολές συγκάλυψης με κάθε μέσο και τρόπο των ευθυνών συγκεκριμένων προσώπων που παραπέμπουν στην Κυβέρνηση. Μια Κυβέρνηση που αποδεδειγμένα είχε ενημερωθεί, ήξερε για τα προβλήματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Δεν είναι τυχαίο ότι μέλος της Κυβέρνησης, ο κ. Γεωργιάδης, στις 8 Μαρτίου είπε σε τηλεοπτική εκπομπή «Είσαι ο Υπουργός Μεταφορών. Μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις «ναι, έχουν πρόβλημα ασφάλειας τα τρένα»; Αν το πεις αυτό δεν θα μπει κανένας άνθρωπος αύριο στα τρένα». Δεν το λέμε εμείς αυτό. Το είπε Υπουργός της Κυβέρνησης. Και το ύψος κυνισμού αυτής της δήλωσης το υπερέβη μόνο η λειτουργία της ίδιας επιτροπής. Μιας εξεταστικής που έκλεισε τις διαδικασίες και τις εργασίες με συνοπτικό τρόπο. Μιας εξεταστικής που άφησε στο απυρόβλητο όλους όσοι η εμπλοκή τους ενοχλούσε την Κυβέρνηση με πρώτον απ' όλους τον τότε Υπουργό Μεταφορών, όμηρο του Μαξίμου, που ανταλλάσσει τη σιωπή και τη στήριξη προς τον Πρωθυπουργό με την προστασία του. Την «HELLENIC TRAIN» με την οποία κανένας πλέον δεν ασχολείται. Και φτάσαμε στο σημείο ο διευθύνων σύμβουλος της «HELLENIC TRAIN» να μην αποδέχεται καμμία ευθύνη της εταιρείας για το δυστύχημα. Τον κ. Τριαντόπουλο, τον κ. Αγοραστό που μπάζωσαν το σημείο του δυστυχήματος. Με τον κ. Αγοραστό, να αρνείται μάλιστα να καταθέσει στην εξεταστική. Αλλά θα μπορούσε να μας πει ποιος του έδωσε την εντολή να μπαζώσει την περιοχή του δυστυχήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πενήντα επτά ανθρώπινες ψυχές ζητούν δικαίωση. Πενήντα επτά οικογένειες αλλά και όλη η Ελλάδα ζητούν απαντήσεις. Ο Πρωθυπουργός από την πρώτη στιγμή έδωσε την κατεύθυνση για να προκαταλάβει τη δικαιοσύνη. Προεξόφλησε ότι ήταν απλά ένα ανθρώπινο λάθος, ότι δήθεν φταίνε οι δύο νεκροί μηχανοδηγοί, ότι φταίει ο σταθμάρχης που αποδείχθηκε ανεπαρκής, αλλά δεν φταίνε ούτε αυτοί που τον διόρισαν αλλά ούτε αυτοί που δεν τον αξιολόγησαν για την επάρκεια του. Και βέβαια δεν μας επιτρέπεται να ασχοληθούμε με ζητήματα όπως η σύμβαση του 2022 με την οποία η Κυβέρνηση απάλλαξε την «HELLENIC TRAIN» από τις υποχρεώσεις της για την ασφάλεια του δικτύου σιδηροδρόμων, η μη λειτουργία του συστήματος τηλεδιοίκησης, η αλλοίωση για να μην πω το θάψιμο στοιχείων για το δυστύχημα με το μπάζωμα.

Υπάρχει κι ένα πόρισμα ενός ανεξάρτητου πραγματογνώμονα που ορίστηκε από τις οικογένειες των θυμάτων, που κάνει λόγο για την ύπαρξη εκρηκτικών ουσιών, όπως προέκυψε από ανάλυση από το Γενικό Χημείο του Κράτους σε προσωπικά αντικείμενα ορισμένων θυμάτων. Ούτε αυτό όμως σας λέει τίποτα. Όπως δεν σας λέει και δεν σας είπε τίποτα, η αξιοπρεπής παρουσία της προέδρου του συλλόγου συγγενών των θυμάτων των Τεμπών στην επιτροπή αλλά και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Γιατί; Γιατί στην κυβερνητική πλειοψηφία τα επιχειρήματα σας εξαντλούνται στο 41%. Κάτω από αυτές τις συνθήκες όσοι αρνήθηκαν τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής που αποτέλεσε και αποτελεί πρόταση του ΠΑΣΟΚ οφείλουν να κάνουν σήμερα την αυτοκριτική τους γιατί όλοι είδαμε πώς λειτούργησε και ποιες σκοπιμότητες εξυπηρέτησε η εξεταστική επιτροπή.

Ο κλονισμός αλλά και η παραβίαση των αρχών του κράτους δικαίου στην Ελλάδα είναι πλέον δεδομένα και δεν μπορεί κανένας ούτε να τα συγκαλύψει ούτε να τα αποκρύψει. Συνιστούν αντικείμενο συζήτησης σε όλη την Ευρώπη. Το ΠΑΣΟΚ θα συνεχίσει αταλάντευτα να επιμένει στην αποκάλυψη της αλήθειας. Θα συνεχίσει να απευθύνει ενοχλητικά ερωτήματα, να αναδεικνύει τις πρακτικές συγκάλυψης της Κυβέρνησης. Μιας Κυβέρνησης που βαυκαλίζεται και αυτοθαυμάζεται δηλώνοντας ότι συνεχίζει το μεταρρυθμιστικό της έργο αλλά δεν διασφαλίζει τα αυτονόητα για ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος δικαίου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Ηλιόπουλος από τη Νέα Αριστερά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έναν χρόνο μετά τα Τέμπη χωρίς καμμία ντροπή συνεχίζετε να λέτε ψέματα. Και αφού έχουμε εδώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, θέλω να σας κάνω ένα πάρα-πάρα πολύ απλό ερώτημα. Ποτέ δεν απαντήσατε στην εξεταστική επιτροπή γιατί δεν κλήθηκαν κρίσιμοι μάρτυρες. Θα αναφερθώ σε έναν μόνο: τον κ. Γενιδούνια, τον τότε πρόεδρο του σωματείου των μηχανοδηγών. Έναν άνθρωπο που έχασε εννέα συναδέλφους του, έναν άνθρωπο που θα μπορούσε να οδηγάει αυτό το τρένο. Έναν άνθρωπο που δεν μιλάει από την ασφάλεια του γραφείου του.

Σήμερα το πρωί, κυβερνητικό στέλεχος, ο Δημήτρης Τσιόδρας, βγήκε στην τηλεόραση και είπε ότι ο Γενιδούνιας δεν κλήθηκε γιατί είναι συνδικαλιστής με κομματική ταυτότητα. Άμα μπορείτε, απαντήστε μου το απλό: αν ο κ. Τσιόδρας λέει ψέματα με δικιά του πρωτοβουλία ή αν αυτή είναι η δικιά σας κυβερνητική γραμμή. Γιατί ο κ. Τσιόδρας είπε ότι δεν κλήθηκε από τη δικαιοσύνη ο κ. Γενιδούνιας. Ο κ. Γενιδούνιας ήταν από τους πρώτους που πήγαν στη δικαιοσύνη στη Λάρισα και κατέθεσε. Μπορείτε, έχετε την αξιοπρέπεια να απαντήσετε σήμερα αν το ψέμα του κ. Τσίπρα είναι δικιά του πρωτοβουλία ή αν είναι η δικιά σας γραμμή; Μπορείτε να απαντήσετε σήμερα για ποιον λόγο δεν κλήθηκαν ούτε ο κ. Γενιδούνιας ούτε στελέχη που εμπλεκόντουσαν με τις συμβάσεις των ΟΣΕ, «ΕΡΓΟΣΕ» κ.λπ. και παραιτήθηκαν με επιστολές; Δεν τους καλέσατε ποτέ. Μπορείτε σήμερα να απαντήσετε γιατί δεν κλήθηκε η επιτροπή εμπειρογνωμόνων της οικογένειας; Έχετε το θάρρος, έστω και τώρα, να τους καλέσετε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου να καταθέσουν το πόρισμα, να συζητηθεί το πόρισμα των εμπειρογνωμόνων των οικογενειών στη Βουλή, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ή και σε αυτό θα πείτε όχι; Νομίζετε ότι με το να συνεχίζετε τα ψέματα, την προσβολή όχι μόνο όσων είμαστε στην Αίθουσα και ακούμε αυτά που λέτε, αλλά των οικογενειών, της ελληνικής κοινωνίας, έναν χρόνο μετά θα ξεχαστεί; Έχετε απέναντί σας ένα σωματείο το οποίο τέσσερα χρόνια φώναζε, έστελνε εξώδικα και ποτέ κανένας, ούτε ένα Υπουργείο δεν τους κάλεσε. Τέσσερα χρόνια. Μπορείτε να απαντήσετε γιατί τέσσερα χρόνια δεν τους ακούσατε ποτέ; Μάλλον δεν θα απαντήσετε ούτε αυτά.

Βγήκε το πόρισμα των οικογενειών που λέει «μόνο η φωτοσήμανση να υπήρχε, θα το είχαμε γλιτώσει». Μόνο η φωτοσήμανση. Τότε που λέγατε όλα τα ψέματα ότι υπήρχε τοπική τηλεδιοίκηση, ότι θα μπορούσε ο σταθμάρχης να πατήσει ένα κουμπί. Ήταν όλα ψέματα. Αλλά ήταν ψέματα πάνω στις πλάτες οικογενειών που έχασαν ανθρώπους.

Ένα πράγμα να ξέρετε: Ό,τι και να κάνετε, τίποτα δεν θα σας ξεπλύνει. Με τον τρόπο που το χειριστήκατε αυτό -το οποίο ήταν πολιτική ευθύνη πρώτα απ' όλα της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών- το κάνατε συλλογική ντροπή και συλλογική ευθύνη της Κυβέρνησής σας και να ξέρετε ότι τίποτα δεν θα ξεχαστεί, κανείς και καμμία δεν θα ξεχάσει. Και αν δεν πιστεύετε εμάς, θα πιστέψετε αύριο αυτό το οποίο θα δείτε στην Αθήνα, στους δρόμους και στην απεργία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ολοκληρώνουμε τον κύκλο των Κυβερνητικών Εκπροσώπων με τον κ. Πλεύρη από τη

Νέα Δημοκρατία και στη συνέχεια ολοκληρώνεται η συζήτηση με την τοποθέτηση της κυρίας Υπουργού.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, παίρνω τον λόγο, όμως δεν θα αναφερθώ στη σύμβαση τη συγκεκριμένη, η οποία προφανώς και στηρίζεται από τα περισσότερα κόμματα και η αρμόδια Υφυπουργός εδώ θα δώσει τις διευκρινίσεις οι οποίες έχουν ζητηθεί.

Πράγματι, είμαστε μία μέρα πριν από τη συμπλήρωση ενός έτους από την τραγωδία η οποία έλαβε χώρα στα Τέμπη, με την απώλεια συνανθρώπων μας και με πολλούς τραυματίες. Και γυρίζει η κουβέντα, υποχρεωτικά -και άκουσα και τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Αριστεράς, αλλά και εισηγητές οι οποίοι υπήρχαν- ως προς το κομμάτι της διερεύνησης των θεμάτων που σχετίζονται με τα Τέμπη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρώτα απ' όλα, θα αναφερθώ στις οικογένειες. Και οι οικογένειες έχουν το δικαίωμα να διαμαρτύρονται, να διεκδικούν -και πρέπει να το κάνουν- και είμαι ο πρώτος που έχω πει ότι είναι και απολύτως λογικό οι οικογένειες να είναι καχύποπτοι και να θέλουν και στο κομμάτι της δικαιοσύνης και στο κομμάτι της πολιτικής διερεύνησης να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό. Αυτό, όμως, το δικαίωμα -με συγχωρείτε- δεν θα το δώσω στην Αντιπολίτευση, η οποία πάει να καπηλευτεί σε μεγάλο βαθμό μια τραγωδία ανθρώπων. Και σε κάθε περίπτωση, κανένας δεν μπορεί να εμφανίζεται ως ιδιαίτερα ευαίσθητος. Και μιλώ με μια έντονη ευαισθησία, γιατί ήμουν από τους ανθρώπους που βρέθηκα στο νοσοκομείο από τις πρώτες στιγμές και αντίκρισα τους συγγενείς, αντίκρισα μητέρες και πατέρες που έψαχναν τα παιδιά τους.

Εδώ γίνεται μια διερεύνηση σε δύο επίπεδα: Το ένα επίπεδο είναι η δικαστική διερεύνηση, όπου ακούω κριτική και στο κομμάτι αυτό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα σε έναν χρόνο έχει ασκηθεί σειρά διώξεων και ολοκληρώνεται μια ανάκριση, που σημαίνει ότι με τις αλλαγές που γίνανε στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας θα μπορέσουμε εντός των επόμενων μηνών να συζητήσουμε, πλέον, για δικαστική εξέλιξη, όταν σε τραγωδίες οι οποίες έχουν υπάρξει στο παρελθόν δικάζονται στα δικαστήρια μετά από επτά και οκτώ χρόνια.

Άρα θεωρώ ότι η δικαιοσύνη προσπαθεί να κάνει τη δουλειά της με την μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα σε μια πάρα πολύ δύσκολη υπόθεση, γιατί και εσείς λέτε ότι υπάρχουν θέματα που σχετίζονται και με πραγματογνωμοσύνες και με ειδικές διαδικασίες που πρέπει να λάβουν χώρα, αλλά και με αρκετούς κατηγορουμένους, που σημαίνει ότι πρέπει να ασκήσουν τα δικαιώματά τους.

Και υπάρχει το σκέλος που σχετίζεται με την πολιτική διερεύνηση. Η Νέα Δημοκρατία ψήφισε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, που προτάθηκε από την Αντιπολίτευση, με αλλαγή στο Σύνταγμα που η ίδια αυτή η Κυβέρνηση έχει προκαλέσει. Συστήθηκε, λοιπόν, εξεταστική επιτροπή που εξέτασε τριάντα επτά μάρτυρες, μέσα στους οποίους ήταν και πολλά από τα ονόματα που είπατε. Επειδή άκουσα να λέγονται ονόματα, πολλά από τα ονόματα τα οποία είπατε κλήθηκαν και μάλιστα δεν ακολουθήθηκε μια εφαρμογή που εφαρμοζόταν στο παρελθόν, πολιτικά πρόσωπα να δίνουν υπομνήματα.

Και ο Υπουργός ο κ. Καραμανλής κλήθηκε και ήταν οκτώμισι ώρες στην επιτροπή και έδωσε τις απαντήσεις και το σύνολο των διοικήσεων και κατηγορούμενοι στην υπόθεση και το σύνολο των πολιτικών προσώπων που σχετίζονταν με τη διαχείριση των θεμάτων των μεταφορών από τότε που όρισε και η ίδια εξεταστική επιτροπή ότι πρέπει να γίνει έρευνα.

Συνεπώς μάρτυρες κλήθηκαν. Παρόλο που, από αυτούς τους τριάντα επτά, οι περισσότεροι ήταν μάρτυρες που προτάθηκαν από την Αντιπολίτευση, προφανώς έρχεται και λέει ότι θέλει και άλλους μάρτυρες.

Αλλά ρωτάτε την Κυβέρνηση να σας απαντήσει για τη λειτουργία της εξεταστικής επιτροπής; Η εξεταστική επιτροπή εξήντλησε τις δυνατότητες ελέγχου που υπήρχαν και τυγχάνει εγώ να υπήρξα και ως μάρτυρας στην εξεταστική επιτροπή. Και να σας πω κάτι; Εδώ είμαστε για να κριθούν τα πορίσματα. Διότι για πρώτη φορά στα χρονικά βλέπω να κρίνεται μία εξεταστική επιτροπή, να απαξιώνεται ένα έργο το οποίο έχει γίνει από την Αντιπολίτευση, να αποχωρεί η Αντιπολίτευση και λέγοντας ότι αποχωρεί, περιμένω να δω αν θα καταθέσει πορισματικές θέσεις η Αντιπολίτευση και να δούμε τελικά το πόρισμα.

Γιατί, ναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και ο ελληνικός λαός και το σύνολο των κομμάτων και πρωτίστως οι συγγενείς, οι οποίοι είναι αυτοί που πονάνε πραγματικά, οι οποίοι είναι αυτοί που έχουν χάσει τους ανθρώπους τους, καθώς επίσης και οι τραυματίες κατά αυτή την τραγωδία είναι αυτοί που θα κρίνουν με τον πιο αυστηρό τρόπο το πόρισμα το οποίο θα υπάρξει. Και θα δείτε με το πόρισμα, αν από όλη αυτή τη διαδικασία την οποία παρουσιάσαμε -που γίνεται και σε δικαστικό και σε πολιτικό επίπεδο- η πλειοψηφία αυτή πραγματικά ήθελε -όπως θέλει- να διαλευκανθεί η υπόθεση στο σύνολό της και ποιοι ενδεχομένως προσπαθούνε από αυτή την τραγωδία να έχουνε μικροκομματικά οφέλη.

Άρα ας υπάρξει ο απαιτούμενος σεβασμός στα θύματα από το σύνολο όλων μας και ειδικά από το κομμάτι της πλειοψηφίας με μια βαρύτητα παραπάνω. Να ξέρουμε ότι μέσα από αυτή τη διαλεύκανση εμείς θέλουμε να λάμψει πλήρως η αλήθεια. Εγώ έχω εμπιστοσύνη και στο κομμάτι της δικαιοσύνης, αλλά και στο κομμάτι της εξεταστικής επιτροπής, που θα ολοκληρώσει το έργο της, ότι και το πόρισμα το οποίο θα δώσει θα είναι ένα πόρισμα το οποίο πραγματικά και οι συγγενείς που θα το διαβάσουν θα δουν ότι η προσπάθεια έγινε προκειμένου να διερευνηθούν στο σύνολο τα αίτια που οδήγησαν σε αυτή την τραγωδία, καθώς επίσης να αναδειχθούν και οι παθογένειες που υπήρξαν -και σε διαχρονικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο τελικής διακυβέρνησης- και, προφανώς, να υπάρξει και πολιτική εκτίμηση και ανάληψη πολιτικής ευθύνης για όλο αυτό το σκέλος.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ολοκληρώνουμε τη συζήτηση με την τοποθέτηση...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κύριε Κατρίνη, ξέρετε ότι ο Κανονισμός που διέπει τη συγκεκριμένη συζήτηση επιτρέπει μόνο μία ομιλία είτε από τους εισηγητές είτε από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κάνατε -και σωστά- μια εξαίρεση πριν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Δεν επιτρέπει και δεν πρόκειται να το δεχτώ, καμμία συζήτηση επί του θέματος.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι η σοβαρότητα της συζήτησης...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ολοκληρώνεται η συζήτηση με την τοποθέτηση της Υφυπουργού Μεταφορών και Υποδομών, της κ. Αλεξοπούλου...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Κοινοβουλευτικά δεν είναι σωστό αυτό που κάνετε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Η τήρηση του Κανονισμού, ξέρετε, είναι πολύ σημαντικό ζήτημα για όλους μας και τον τήρησαν όλοι μέχρι τώρα...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Πριν τον τηρήσατε τον Κανονισμό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ, μη γίνεστε η μοναδική εξαίρεση στη σημερινή συζήτηση.

Παρακαλώ, κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ψηφίζουμε την κύρωση μιας διεθνούς συμφωνίας η οποία αναμένεται να έχει μόνο θετικό αντίκτυπο στο αναπτυξιακό μας σχέδιο και στην εθνική μας οικονομία. Γενικότερα, οι συνεργασίες στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών με άλλα κράτη, εκτός του ότι αποτελούν επιδίωξή μας, ενισχύουν τη διεθνή παρουσία της χώρας μας.

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η Μογγολία, μια χώρα της κεντρικής Ασίας, είναι υπαρκτό και η θετική ψήφος μας αναμένεται να δώσει ώθηση στις μεταξύ μας σχέσεις. Η διακρατική συμφωνία την οποία συζητάμε καθιστά δυνατή την απευθείας αεροπορική σύνδεση των δύο χωρών. Αναμένουμε, δε, ότι θα προωθήσει το τουριστικό μας προϊόν σε αγορές όπου μέχρι τώρα δεν είχαμε παρουσία και θα συμβάλει στην ανάδειξη νέων ευκαιριών για καταναλωτές και επιχειρήσεις του κλάδου μας.

Ο θετικός αντίκτυπος της συγκεκριμένης νομοθέτησης έχει γίνει, νομίζω, κατανοητός από όλες σχεδόν τις παρατάξεις, εξ ου και για αυτόν τον λόγο ήδη από τη συζήτηση στην επιτροπή αντιμετωπίστηκε θετικά. Αναμένουμε, λοιπόν, την υπερψήφιση του σχεδίου νόμου.

Είναι ενδιαφέρον ότι στην προς κύρωση συμφωνία γίνεται ειδική μνεία στην ασφάλεια των επιβατών και στην προστασία του περιβάλλοντος, εκτός από όλες τις τεχνικές και τις οικονομικές διατάξεις. Επιπλέον, η έναρξη απευθείας πτήσεων μεταξύ των δύο κρατών θα βοηθήσει στο άνοιγμα της αγοράς και στον περαιτέρω υγιή ανταγωνισμό.

Σήμερα, η Κυβέρνησή μας κάνει και το τελευταίο και απαραίτητο βήμα για την κάλυψη αυτού του νομοθετικού κενού. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενθαρρύνει τη συνεργασία των εθνικών φορέων με διεθνείς αρχές.

Καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη δημιουργία και την ενίσχυση διακρατικών συνεργιών είτε κυρώνοντας ευρωπαϊκές συμφωνίες που μας αφορούν, όπως προ ολίγων εβδομάδων συνέβη με την αεροπορική συνεργασία μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Αρμενίας, είτε με συμφωνίες όπως είναι η συγκεκριμένη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι λεπτομέρειες της συμφωνίας για την αεροπορική σύνδεση Ελλάδας - Μογγολίας έχουν ήδη αναλυθεί και από τον εξαιρετικό εισηγητή της παράταξής μας στη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή. Επιτρέψτε μου, όμως, να επαναλάβω μερικά κομβικά σημεία.

Κάθε ένα από τα δύο συμβαλλόμενα κράτη αποκτά ή παραχωρεί στο άλλο: Πρώτον, το δικαίωμα υπερπτήσεως του εδάφους του χωρίς προσγείωση, δεύτερον, το δικαίωμα ενδιάμεσης στάσης στο έδαφός του για μη εμπορικούς σκοπούς και τρίτον, το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών και έκτακτων υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

Η χώρα μας, ως πυλώνας εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τις προερχόμενες από την Ασία πτήσεις, με την επέκταση σε μικρότερες, αλλά πολύ σημαντικές, αξιόλογες θα έλεγα αγορές, όπως και η Αρμενία, αλλά και η Μογγολία, δίνει περαιτέρω προοπτική στην εμπορική της δραστηριότητα και ενισχύει το τουριστικό της προϊόν.

Όπως προανέφερα, η συμφωνία που ψηφίζουμε σήμερα αφιερώνει ένα μεγάλο τμήμα των διατάξεων της σε θέματα ασφάλειας. Έτσι, κάθε αεροσκάφος προερχόμενο από τη Μογγολία και ενόσω βρίσκεται στην επικράτεια της χώρας μας, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης από τις ελληνικές αρχές, με έλεγχο των εγγράφων του, αλλά και του πληρώματος.

Συμφωνείται, επίσης, ότι τα συμβαλλόμενα κράτη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια οι οποίες έχουν κυρωθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Το σημαντικότερο είναι ότι η Ελλάδα συμφωνεί με τη Μογγολία όπως εφαρμόζονται οι διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στην κάθε χώρα, με την Ελλάδα να συμπεριλαμβάνει και το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με άλλα απλά λόγια, όσοι ταξιδιώτες επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν τις αεροπορικές εταιρείες της Μογγολίας θα γνωρίζουν ότι απολαμβάνουν τις συνθήκες υψηλής ασφάλειας που προβλέπει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Αναφορικά με τα ζητήματα και τους προβληματισμούς που τέθηκαν από την Αντιπολίτευση στη χθεσινή επιτροπή, πρέπει να επισημάνω τα παρακάτω. Αναφέρθηκε ότι ο νομοθέτης παραλείπει να περιγράψει τη διαδικασία επιλογής της αεροπορικής εταιρείας από το εκάστοτε κράτος και κυρίως με ποια κριτήρια το ελληνικό κράτος θα επιλέγει τις αεροπορικές του εταιρείες.

Είναι προφανές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η πολιτεία θέτει το θεσμικό πλαίσιο και η ελεύθερη αγορά είναι αυτή που θα αποφασίσει τις διαδικασίες έναρξης των πτήσεων. Φυσικά και δεν θα επιλέξει το ελληνικό κράτος ποια εταιρεία θα κάνει χρήση του νόμου.

Υπήρξε σχετικό ερώτημα σχετικά με το άρθρο 4, το οποίο αναφέρεται στη διαδικασία απόσυρσης, ανάκλησης και περιορισμού της εξουσιοδότησης. Ζητήθηκε να διευκρινιστεί με ποια διαδικασία θα γίνεται ο περιορισμός των αναφερόμενων δικαιωμάτων, καθώς επίσης και αν θα υπάρχει ενημέρωση των ενδιαφερομένων κρατών για τη συμμόρφωση του άρθρου αυτού και εν τέλει, τι θα έπεται μετά την ενέργεια αυτή, δηλαδή ποιες διαδικασίες θα ακολουθήσουν.

Η απάντηση δίνεται από την ίδια τη σύμβαση στα άρθρα 21 και 22, όπου και προβλέπεται επακριβώς τόσο η διαδικασία των διαβουλεύσεων όσο και η διαδικασία του τρόπου επίλυσης διαφορών σε περίπτωση που προκύψουν διαφορές από την εφαρμογή αυτής της σύμβασης.

Η Αντιπολίτευση, νομίζω ο κύριος συνάδελφος από την Ελληνική Λύση, ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το ζήτημα της διασφάλισης της γνησιότητας των ταξιδιωτικών εγγράφων και ζητά λεπτομέρειες για το ποιος θα διενεργεί έλεγχο επί αυτών. Οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια ελέγχου των εγγράφων, κύριε συνάδελφε, προφανώς και θα διενεργούνται από τις αρχές της χώρας μας και δεν χρειάζεται επ' αυτού καμία διευκρίνιση νομίζω.

Τέλος -σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας- τέθηκε ένας προβληματισμός αναφορικά με τον διαμοιρασμό στατιστικών στοιχείων και εάν διασφαλίζεται ότι δεν θα διαμοιραστούν στατιστικά στοιχεία ελληνικού αεροδρόμιου το οποίο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εθνική άμυνα της χώρας μας. Είναι παράδοξο να θεωρείται ότι θα διακινδυνεύσουμε την εθνική ασφάλεια με την παροχή στατιστικών στοιχείων που αφορά στην εμπορευματική κίνηση.

Σχετικά με τα ζητήματα ασφαλείας, πρέπει να αναφέρω την πρόσφατη, από το Δεκέμβριο του 2023, επιθεώρηση της ΑΠΑ από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στους τομείς των αεροδρομίων, της αεροναυτιλίας και των πτητικών προτύπων, η οποία ολοκληρώθηκε με θετικά αποτελέσματα. Η Ελλάδα, όπως ενημέρωσε πρόσφατα και ο κύριος Υπουργός, ο κ. Σταϊκούρας, αύξησε τα επίπεδα αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων από το 69,1% στο 74,9%, όταν παγκοσμίως ο μέσος όρος βρίσκεται στο 69,3%.

Πρέπει σε αυτό το σημείο να κάνω ειδική αναφορά στην απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία. Εκφράστηκε ανησυχία ότι δήθεν εξυπηρετούνται οικονομικά συμφέροντα των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών και μάλιστα έγινε σύγκριση με τον ειδικό φόρο κατανάλωσης του αγροτικού πετρελαίου.

Δεν θα χρειαζόταν να αναφερθούμε στις συγκεκριμένες διατάξεις αν κάναμε προσεκτική ανάγνωση της συμφωνίας. Η αλήθεια είναι ότι απαλλάσσονται οι αεροπορικές εταιρείες από δασμούς για τα καύσιμα και τα εφόδια που φέρουν για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Προφανώς και δεν χρειάζεται και δεν γίνεται να απαλλάξουμε από ειδικούς φόρους και δασμούς μια τρίτη χώρα, το οποίο αντίκειται και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Τέλος και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, ο προβληματισμός γιατί να κάνουμε σύμβαση με μια μακρινή χώρα αποτελεί μόνο στείρα αντιπολίτευση, χωρίς εποικοδομητική κριτική και βέβαια χωρίς επιχειρήματα. Ως γνωστόν, η Μογγολία είναι συνδεδεμένη με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω συμφωνίας στρατηγικής εταιρικής σχέσης και συνεργάζεται με το ΝΑΤΟ, ενώ η παρούσα συμφωνία θα βοηθήσει στην οικοδόμηση αμοιβαίων επωφελών συνεργασιών όχι μόνο στις αεροπορικές μεταφορές, αλλά και σε άλλους τομείς. Σε κάθε περίπτωση, η απόρριψη γενικά ή αορίστως χωρίς καμμία θετική πρόταση και χωρίς προβληματισμό, είναι ανεπίδεκτη ουσιαστικής απαντήσεως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα έχει ακόμα περιθώρια να αναπτύξει ακόμα μεγαλύτερη συνεργασία με πολλές χώρες όπως και η Μογγολία. Η συμφωνία που ψηφίζουμε σήμερα πρόκειται ουσιαστικά να αναβαθμίσει τις σχέσεις των δύο χωρών, ενισχύοντας ειδικότερα τη δική μας τουριστική και εμπορική δραστηριότητα. Ανοίγονται νέοι προορισμοί και νέες προοπτικές για ελληνικές επιχειρήσεις και τους καταναλωτές. Και αυτό, με βάση τις περισσότερες τοποθετήσεις των κομμάτων στη χτεσινή, αλλά και στη σημερινή συνεδρίαση, νομίζω ότι έχει γίνει ήδη αντιληπτό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

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, δεκαπέντε μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 1ο Γενικό λύκειο Περιστερίου (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας».

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

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

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΝΑΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΝΑΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΝΑΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Συνεπώς, μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας με το ηλεκτρονικό σύστημα, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μογγολίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Α) Κύρωση της από 7.12.2023 τροποποίησης της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» - Β) Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»

Άρθρο πρώτο Κύρωση της από 7.12.2023 τροποποίησης της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»
Άρθρο 1 Τροποποίηση - Ισχύς
Άρθρο 2 Τελικές διατάξεις
Παράρτημα: Τροποποιήσεις ΣΑΑ
Άρθρο δεύτερο Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»
Προοίμιο
Κεφάλαιο Α' Νομικό πλαίσιο
Κεφάλαιο Β' Ενέργειες των συμβαλλομένων
Κεφάλαιο Γ' Δηλώσεις των συμβαλλομένων
Κεφάλαιο Δ' Κύρωση της παρούσας
Άρθρο τρίτο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο
Κύρωση της από 7.12.2023 τροποποίησης της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»

Κυρώνεται και έχει την ισχύ νόμου η από 7.12.2023 τροποποίηση της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 2338/1995 (Α' 202), καθώς και το συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα, τα οποία υπεγράφησαν μεταξύ των ανωτέρω μερών στην Αθήνα στις 7 Δεκεμβρίου 2023, το κείμενο των οποίων στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Σύμβαση Τροποποίησης της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου

Η παρούσα Σύμβαση Τροποποίησης της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου (εφεξής η «**Σύμβαση**»), υπογράφεται την 7 Δεκεμβρίου 2023 στην Αθήνα, μεταξύ:

(1) της Ελληνικής Δημοκρατίας (το «**Ελληνικό Δημόσιο**»), που εκπροσωπείται νόμιμα για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Κωστή Χατζηδάκη και

(2) της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», που έχει συσταθεί και λειτουργεί σύμφωνα με τους νόμους της Ελληνικής Δημοκρατίας, με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 002229601000 και Α.Φ.Μ. 094440299, με έδρα το Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος (η «**Εταιρεία Αεροδρομίου**»), η οποία εκπροσωπείται νόμιμα για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης από τον Γενικό Διευθυντή αυτής, κ. Ιωάννη Παράσχη.

Στην παρούσα Σύμβαση, το Ελληνικό Δημόσιο και η Εταιρεία Αεροδρομίου θα αναφέρονται από κοινού ως «**Μέρη**» και έκαστος χωριστά ως «**Μέρος**».

ΕΠΕΙΔΗ

Α. Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου συνήφθη στην Αθήνα στις 31 Ιουλίου 1995 και κυρώθηκε με το Ν. 2338/1995, όπως η εν λόγω σύμβαση έχει τροποποιηθεί και ισχύει κατά την ημερομηνία της παρούσας (η «**ΣΑΑ**»), σύμφωνα με την οποία η Εταιρεία Αεροδρομίου ανέλαβε το έργο της μελέτης, χρηματοδότησης, κατασκευής, ολοκλήρωσης, θέσης σε λειτουργία, συντήρησης, λειτουργίας, διοίκησης και ανάπτυξης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της ΣΑΑ.

Β. Η εισαγωγή των μετοχών της Εταιρείας Αεροδρομίου σε οργανωμένη αγορά αποτελούσε μία επιλογή για τους μετόχους της Εταιρείας Αεροδρομίου, η οποία αποτυπώθηκε στην ΣΑΑ.

Γ. Σύμφωνα με τα Άρθρα 2.9, 37.12 και 40.2.1(α) της ΣΑΑ, οποιεσδήποτε διατάξεις της ΣΑΑ (συμπεριλαμβανομένων των Άρθρων 2 και 37 της ΣΑΑ) δύνανται να τροποποιηθούν, να συμπληρωθούν ή να μεταβληθούν μόνο εφόσον υπάρχει συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Δ. Η σύναψη της παρούσας Σύμβασης εγκρίθηκε ομόφωνα από την έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας Αεροδρομίου στις 4 Δεκεμβρίου 2023 σύμφωνα με τα άρθρα 15, 19.1 και 20.2.(δ) του καταστατικού της.

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΦΩΝΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 1
Τροποποίηση - Ισχύς

1.1. Με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων της παρούσας Σύμβασης, με ισχύ από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (όπως ορίζεται κατωτέρω), η ΣΑΑ τροποποιείται όπως ορίζεται στο Παράρτημα που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση και, κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε αντίθετης διάταξης της ΣΑΑ, η παρούσα Σύμβαση κυρώνεται με νόμο.

1.2. Οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση τίθενται σε ισχύ κατά την ημερομηνία πλήρωσης ή άρσης και των δύο ακόλουθων αιρέσεων (οι

«**Αιρέσεις**») (προς αποφυγή αμφιβολιών, μια Αίρεση μπορεί να αρθεί μόνο με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας Αεροδρομίου) (η "**Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος**"):

(α) την κύρωση της παρούσας Σύμβασης με νόμο που εκδίδεται από το Ελληνικό Κοινοβούλιο και δημοσίευση του νόμου αυτού στην επίσημη Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, σε κάθε περίπτωση πριν από τον Διακανονισμό των Μετοχών (όπως ορίζεται κατωτέρω), και

(β) αναφορικά με την έγκριση της εισαγωγής προς διαπραγμάτευση και την έναρξη διαπραγμάτευσης των κοινών μετοχών εκδόσεως της Εταιρείας Αεροδρομίου στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών (η «**Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών**»), την ολοκλήρωση της πώλησης και μεταβίβασης των κοινών μετοχών εκδόσεως της Εταιρείας Αεροδρομίου από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. σε οποιονδήποτε ιδιώτη επενδυτή με αυτό τον σκοπό (ο «**Διακανονισμός Μετοχών**»).

1.3. Το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να διασφαλίσει ότι η Αίρεση υπό τον Όρο 1.2.(α) θα πληρωθεί το συντομότερο δυνατό, με εξαίρεση την περίπτωση που η Εταιρεία Αεροδρομίου ενημερώσει εγγράφως το Ελληνικό Δημόσιο ότι οι μέτοχοί της αποφάσισαν να μην επιδιώξουν την Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

1.4. Τα Μέρη αναγνωρίζουν ότι οι Αιρέσεις αποτελούν αναβλητικές αιρέσεις σύμφωνα με το Άρθρο 201 του Αστικού Κώδικα και η μη πλήρωση ή μη ικανοποίηση οποιασδήποτε εξ αυτών παράγει τα αποτελέσματα που προβλέπονται στην εν λόγω διάταξη του νόμου.

Άρθρο 2
Τελικές διατάξεις

2.1. Η παρούσα Σύμβαση περιλαμβάνει την πλήρη συμφωνία μεταξύ των Μερών σχετικά με το αντικείμενό της, δηλαδή τις τροποποιήσεις της ΣΑΑ, ενόψει της Εισαγωγής στο Χρηματιστήριο Αθηνών, και υπερισχύει έναντι όλων των προηγούμενων συζητήσεων ή/και των σχεδίων που έχουν ανταλλάξει τα Μέρη σχετικά με αυτό.

2.2. Η παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει τα υφιστάμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις κάθε Μέρους που απορρέουν από τη ΣΑΑ, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων της ΣΑΑ.

2.3. Κάθε Μέρος θα βαρύνεται με τα δικά του έξοδα και δαπάνες, σε σχέση με την προετοιμασία, εκτέλεση και εκπλήρωση της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, οποιωνδήποτε και όλων των επαγγελματικών αμοιβών και χρεώσεων των συμβούλων του.

2.4. Η παρούσα Σύμβαση συντάσσεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα και αμφότερα τα κείμενα έχουν την ίδια ισχύ. Η παρούσα Σύμβαση διέπεται και ερμηνεύεται σύμφωνα με τους νόμους της Ελληνικής Δημοκρατίας.

2.5. Οι διατάξεις του Άρθρου 1.2 (Παραπομπές), του Άρθρου 1.3 (Επικεφαλίδες), του Άρθρου 1.4 (Ενικός και Πληθυντικός), του Άρθρου 40 (Ένδικα Βοηθήματα, Παραιτήσεις, Τροποποιήσεις και Συναινέσεις), του Άρθρου 42 (Μερική Ακυρότητα), του Άρθρου 43 (Γνωστοποιήσεις) και του Άρθρου 44 (Επίλυση Διαφορών) της ΣΑΑ εφαρμόζονται κατ' αναλογία στην παρούσα Σύμβαση και θα είναι πλήρως δεσμευτικές για τα Μέρη. Οι εν λόγω διατάξεις, καθώς και το παρόν Άρθρο 2 της παρούσας Σύμβασης, θα παραμείνουν σε ισχύ και μετά την καταγγελία ή την ακύρωση της παρούσας Σύμβασης.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ τα Μέρη υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση σε δύο (2) πρωτότυπα κατά την ημέρα και το έτος που αναγράφονται στην αρχή και κάθε Μέρος έλαβε ένα (1) πρωτότυπο.

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Κωστής Χατζηδάκης
Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.

Ιωάννης Ν. Παράσχης
Γενικός Διευθυντής

Παράρτημα

Τροποποιήσεις ΣΑΑ

Α. Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, η ΣΑΑ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο ορισμός της Εισαγωγής στο Χρηματιστήριο στο Άρθρο 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο» σημαίνει την αποδοχή της εισαγωγής και την έναρξη διαπραγμάτευσης των Κοινών Μετοχών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ή σε οποιοδήποτε άλλο διεθνώς αναγνωρισμένο χρηματιστήριο αξιών.»

2. Το Άρθρο 2.8 αντικαθίσταται ως εξής:

«2.8. Ανώτατο Όριο Κατοχής Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου:

Υπό την επιφύλαξη όσων προβλέπονται στο παρόν Άρθρο 2.8, δεν υφίστανται περιορισμοί ως προς τον μέγιστο αριθμό των Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου ή παρεμφερών κινητών αξιών που μπορεί να κατέχει ένας Μέτοχος ή στις οποίες μπορεί να έχει με οποιοδήποτε τρόπο συμφέροντα ένας Μέτοχος.

2.8.1 Μη λαμβανομένης υπόψη οποιασδήποτε άλλης διατάξεως της παρούσας Σύμβασης, αλλά υπό την επιφύλαξη του Άρθρου 2.8.2, ουδέποτε δύναται το Ελληνικό Δημόσιο (ατομικώς ή ομού μετά των Συγγενών Νομικών Προσώπων αυτού), να κατέχει ή να έχει συμφέροντα (άμεσα ή έμμεσα) σε Μετοχές με Δικαίωμα Ψήφου ή παρεμφερείς κινητές αξίες που παρέχουν το δικαίωμα απόκτησης ή μετατροπής σε Κοινές Μετοχές οι οποίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό περισσότερο του 55 τοις εκατό των εκδοθεισών Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου ή, κατά περίπτωση, παρεμφερών κινητών αξιών.

2.8.2 (α) Εάν, για οποιονδήποτε λόγο (είτε σε περίπτωση έκδοσης ή μεταβίβασης μετοχών ή άλλως) οποιαδήποτε κατοχή Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου ή Κοινών Μετοχών υπερβαίνει οποιοδήποτε σχετικό όριο του Άρθρου 2.8.1, κατάλληλος αριθμός Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου ή αναλόγως της περιπτώσεως Κοινών Μετοχών, εντός τριάντα (30) ημερών από της υπερβάσεως του εν λόγω ορίου, κατ' επιλογήν του σχετικού κατόχου:

(i) θα μεταβιβασθεί σε οποιοδήποτε άλλο Πρόσωπο (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και Καταστατικού),

(ii) θα μεταβιβασθεί σε άλλους κατόχους Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου, ή, αναλόγως της περιπτώσεως, Κοινών Μετοχών έναντι τιμήματος 1 δραχμής εκάστη, ή

(iii) θα μετατραπεί σε κοινές μετοχές άνευ ψήφου,

έτσι ώστε να εξασφαλίσει ότι η σχετική κατοχή δεν θα υπερβαίνει τα ως άνω όρια. Εάν το αποτέλεσμα της εν λόγω ενέργειας είναι ότι οποιαδήποτε άλλη κατοχή Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου ή Κοινών Μετοχών υπερβαίνει το σχετικό όριο του Άρθρου 2.8.1, ο εν λόγω κάτοχος(οι) θα συμμορφούται με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου2.8.2(α).

(β) Εάν οποιοδήποτε Πρόσωπο κατέχει οποιεσδήποτε τέτοιες κοινές μετοχές άνευ ψήφου και η κατοχή του σε Μετοχές με Δικαίωμα Ψήφου ή, κατά περίπτωση, σε Κοινές Μετοχές, είναι μικρότερη από το σχετικό όριο του Άρθρου 2.8.1, το πρόσωπο αυτό δύναται να ζητήσει όπως κατάλληλος αριθμός κοινών μετοχών άνευ ψήφου μετατραπεί εντός τριάντα ημερών σε Μετοχές με Δικαίωμα ψήφου ή, αναλόγως της περιπτώσεως, σε Κοινές Μετοχές υπό τον όρον ότι η σχετική κατοχή δεν θα υπερβαίνει το σχετικό όριο.

(γ) Εάν τούτο είναι αναγκαίο, οι Μέτοχοι θα ασκήσουν όλα τα δικαιώματα που τους παρέχει ο νόμος για την σύγκληση και πραγματοποίηση Γενικής Συνελεύσεως για να τεθούν σε ισχύ οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου 2.8 (Ανώτατο όριο Κατοχής Μετοχών με Δικαίωμα Ψήφου).

(δ) Εκκρεμούσης οποιασδήποτε τέτοιας μεταβίβασης ή μετατροπής όπως αναφέρεται στο Άρθρο 2.8.2.(α), κάθε Μέτοχος θα ασκήσει το δικαίωμα ψήφου που ενσωματώνεται στις Μετοχές του με δικαίωμα ψήφου ή κατά περίπτωση, σε Κοινές Μετοχές ως εάν η διαδικασία που αναφέρεται στο Άρθρο 2.8.2.(α) να είχε ήδη λάβει χώραν και μέχρις ότου λάβει χώραν ως ανωτέρω, ουδεμία απόφαση θα προταθεί ή ληφθεί σε οποιαδήποτε Γενική Συνέλευση των Κοινών Μετόχων (εκτός όπως αναφέρεται στο Άρθρο 2.8.2.(γ)).»

3. Το Άρθρο 12.1.3 καταργείται.

4. Το Άρθρο 12.2.2 (α) αντικαθίσταται ως εξής:

«(α) ένα Γενικό Διευθυντή (που θα είναι το ανώτατο διοικητικό στέλεχος της Εταιρείας Αεροδρομίου), ο οποίος, θα είναι υπό την επιφύλαξη της επίβλεψης και των εντολών του Διοικητικού Συμβουλίου και όπως άλλως προβλέπεται στο Καταστατικό, υπεύθυνος για την καθημερινή διοίκηση και λειτουργία των δραστηριοτήτων της Εταιρείας Αεροδρομίου. Πριν από την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, ο Γενικός Διευθυντής θα διοριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 37.3. (Γενικός Διευθυντής). Από την Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, ο Γενικός Διευθυντής θα είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και, προς αποφυγή οποιασδήποτε αμφιβολίας, θα είναι ο διευθύνων σύμβουλος και ο ανώτατος εκτελεστικός διευθυντής (CEO) της Εταιρείας Αεροδρομίου.»

5. Το Άρθρο 13.1.2 αντικαθίσταται ως εξής:

«(α) Η Εταιρεία Αεροδρομίου για την ενεργοποίηση της χορήγησης Δικαιωμάτων Αεροδρομίου θα δικαιούται όσο διαρκεί η Επικαρπία να χορηγεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσεως του Ακινήτου ή/και των Προσθηκών Επικαρπίας ή/και τμημάτων αυτών. Η Εταιρεία Αεροδρομίου (ή οποιοσδήποτε Κάτοχος Δικαιώματος Αεροδρομίου σύμφωνα με το Άρθρο 13.1.11) θα δικαιούται να χορηγεί Δικαιώματα Αεροδρομίου ή να συνάπτει άλλες συμβάσεις ή διακανονισμούς σχετικά με το Αεροδρόμιο ή το Έργο, που θα λήγουν μετά τη λήξη της Επικαρπίας, αλλά θα δύναται να χορηγεί Δικαιώματα Αεροδρομίου ή συνάπτει άλλες τέτοιες συμβάσεις ή διακανονισμούς που θα λήγουν μετά την πεντηκοστή επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης μόνο κατόπιν προηγούμενης γραπτής εγκρίσεως του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών (την οποίαν δεν θα δύναται να αρνηθεί αδικαιολόγητα ή να καθυστερήσει).

(β) Η έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο (α) δε θα παρακρατείται ή θα καθυστερεί αδικαιολόγητα, υπό την προϋπόθεση ότι η σχετική αίτηση για την εν λόγω έγκριση από την Εταιρεία Αεροδρομίου συνοδεύεται από τουλάχιστον μία έκθεση από ανεξάρτητο και εγνωσμένου κύρους χρηματοοικονομικό σύμβουλο ή άλλο ανεξάρτητο και εγνωσμένου κύρους φορέα, επιλεγέντος από κοινού από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και την Εταιρεία Αεροδρομίου, που καταδεικνύει ότι η χορήγηση των σχετικών Δικαιωμάτων Αεροδρομίου ή άλλων συμβάσεων ή διακανονισμών σχετικά με το Αεροδρόμιο ή το Έργο, η διάρκεια των οποίων θα παρατείνεται πέραν της προβλεπόμενης περιόδου ισχύος της παρούσας Σύμβασης: (i) ανταποκρίνεται στην ανάγκη ανάκτησης της επένδυσης που πρέπει να γίνει για τη λειτουργία των έργων ή των υπηρεσιών μαζί με την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των ειδικών συμβατικών στόχων και (ii) εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον. Τέτοια έγκριση από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών απαιτείται και σε περιπτώσεις τροποποίησης, ως προς το αντικείμενο και τη διάρκεια, υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης δικαιωμάτων μεταξύ της Εταιρείας Αεροδρομίου και τρίτου, λόγω παράτασης υφιστάμενου έργου ή εργασίας, πέραν της

προβλεπόμενης περιόδου ισχύος της παρούσας Σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, η έγκριση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών δεν θα παρακρατείται ή θα καθυστερεί αδικαιολόγητα, εφόσον η σχετική αίτηση της Εταιρείας Αεροδρομίου για την εν λόγω έγκριση συνοδεύεται από τουλάχιστον μία έκθεση από ανεξάρτητο και εγνωσμένου κύρους χρηματοοικονομικό σύμβουλο ή άλλο ανεξάρτητο και εγνωσμένου κύρους φορέα επιλεγέντος από κοινού από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και την Εταιρεία Αεροδρομίου, που καταδεικνύει ότι η παράταση της διάρκειας της συμφωνίας μεταξύ της Εταιρείας Αεροδρομίου και του τρίτου μέρους πέραν της προβλεπόμενης περιόδου ισχύος της παρούσας Σύμβασης: (i) ανταποκρίνεται στην ανάγκη ανάκτησης της επένδυσης που πρέπει να γίνει για τη λειτουργία των έργων ή των υπηρεσιών μαζί με την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των ειδικών συμβατικών στόχων και (ii) εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον. Στην τελευταία περίπτωση, εφόσον η αρχική συμφωνία για την παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης έργου ή δραστηριότητας από την Εταιρεία Αεροδρομίου σε τρίτο μέρος είχε συναφθεί κατόπιν διαγωνισμού, η προαναφερόμενη έγκριση δεν απαιτεί νέα διαδικασία προκειμένου να δοθεί παράταση του υφιστάμενου έργου ή δραστηριότητας μετά τη λήξη της προβλεπόμενης περιόδου ισχύος της παρούσας Σύμβασης

6. Το Άρθρο 33.1.1.(ε) καταργείται και αντικαθίσταται από την ακόλουθη διατύπωση:

«Το Άρθρο 33.1.1.(ε) δεν χρησιμοποιείται και έχει σκόπιμα παραλειφθεί.»

7. Προστίθεται νέο Άρθρο 37.10.3 ως εξής:

«Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο: Τα μέρη συμφωνούν ότι οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου 37 (*Συμπεριφορά Μετόχων προ της Εισαγωγής στο Χρηματιστήριο*) και οποιεσδήποτε σχετικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στο Καταστατικό δεν θα εφαρμόζονται σε ουδεμία μεταβίβαση Κοινών Μετοχών στο πλαίσιο Εισαγωγής στο Χρηματιστήριο, από τον διακανονισμό οποιασδήποτε τέτοιας μεταβίβασης.»

8. Στο Άρθρο 40.2.1, προστίθεται νέα παράγραφος (δ) ως εξής:

«δ) Προς αποφυγή αμφιβολιών, όπου στην παρούσα Σύμβαση αναφέρεται ότι η τροποποίηση, συμπλήρωση ή μεταβολή των διατάξεών της μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο κατόπιν συμφωνίας μεταξύ της Εταιρείας Αεροδρομίου και του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία κυρώνεται με Προεδρικό Διάταγμα, η εν λόγω τροποποίηση, συμπλήρωση ή μεταβολή μπορεί να πραγματοποιηθεί και κατόπιν συμφωνίας μεταξύ της Εταιρείας Αεροδρομίου και του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία κυρώνεται με νόμο, στο βαθμό που το Ελληνικό Δημόσιο και η Εταιρεία Αεροδρομίου συμφωνούν σχετικά.»

9. Το Άρθρο 44.1 αντικαθίσταται ως εξής:

«44.1.1. Οποιαδήποτε διαφορά κατά την παρούσα Σύμβαση ή σε σχέση με αυτή, θα φέρεται από το Ελληνικό Δημόσιο, την Εταιρεία Αεροδρομίου ή, κατά περίπτωση, από τα Μέλη της Κοινοπραξίας που έχουν εμπλακεί στη διαφορά, πρώτα στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας (ή οποιοδήποτε Πρόσωπο έχει υποδειχθεί από τον Υπουργό αυτόν με Απόφαση δημοσιευμένη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως) και σε Σύμβουλο της Εταιρείας Αεροδρομίου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο - με απόφαση που λαμβάνεται με απλή πλειοψηφία, χωρίς τη συμμετοχή οποιουδήποτε Συμβούλου που διορίζεται ή προτείνεται απευθείας από το Ελληνικό Δημόσιο ή τα Συγγενή Νομικά Πρόσωπα αυτού - για να συμμετάσχει στην εν λόγω διαδικασία (ο «**Διορισμένος Σύμβουλος**»), που θα συναντηθούν και θα προσπαθήσουν να επιλύσουν τα μεταξύ του αναφυόμενα ζητήματα. Η κοινή και ομόφωνη απόφαση του Υπουργού (ή του

υποδειχθέντος από αυτόν) και του Διορισμένου Συμβούλου θα είναι οριστική και θα δεσμεύει τα διάδικα μέρη.

44.1.2. Εάν ο Υπουργός (ή το πρόσωπο που έχει ορίσει) και ο Διορισμένος Σύμβουλος δεν συναντηθούν ή δεν δύνανται να συμφωνήσουν μέσα σε 28 ημέρες από την παραπομπή της διαφοράς σε αυτούς, τότε οποιοδήποτε από τα διαφωνούντα μέρη δύναται να ζητήσει όπως το αντικείμενο της διαφοράς παραπεμφθεί:

(α) εάν ο Υπουργός (ή το Πρόσωπο που έχει ορίσει) και ο Διορισμένος Σύμβουλος συμφωνούν, στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών σύμφωνα με το κατωτέρω Άρθρο 44.2 (Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών), ή

(β) εάν ο Υπουργός (ή το Πρόσωπο που έχει ορίσει) και ο Διορισμένος Σύμβουλος δεν συμφωνούν ή αν άλλως τα μέρη συμφωνούν ότι η διαφορά πρέπει ευθέως να παραπεμφθεί σε διαιτησία, στην διαιτησία σύμφωνα με το Άρθρο 44.3. (Διαιτησία).

44.1.3 Οποιαδήποτε διαφορά κατά το Άρθρο 37 (Συμπεριφορά των Μετόχων προ της Εισαγωγής στο Χρηματιστήριο) ή σύμφωνα με αυτό μπορεί να παραπεμφθεί από οποιοδήποτε από τα διαφωνούντα μέρη απ` ευθείας σε διαιτησία σύμφωνα με το Άρθρο 44.3 (Διαιτησία).»

10. Το Άρθρο 44.2.2(α) αντικαθίσταται ως εξής:
«Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών θα διορισθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και την Εταιρεία Αεροδρομίου εντός του ευλόγως συντομότερου χρονικού διαστήματος μετά την Ημερομηνία Έναρξης. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών θα αποτελείται από τρία μέλη ένα που θα διορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, ένα που θα διορίζεται από τον Διορισμένο Σύμβουλο και ένα τρίτο (που θα είναι ο Πρόεδρος) που θα διορίζεται από τα άλλα δύο εντός τριάντα ημερών από του διορισμού του δευτέρου μέλους, ή, εάν οι δύο δεν δύνανται να συμφωνήσουν, το τρίτο θα διορίζεται εντός τριάντα ημερών (μετά από αίτηση είτε του Ελληνικού Δημοσίου είτε της Εταιρείας Αεροδρομίου) από τον Πρόεδρο του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος ή τον υποδεικνυόμενο από αυτόν.»

Β. Με εξαίρεση τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα, όλες οι άλλες διατάξεις της ΣΑΑ παραμένουν αμετάβλητες και σε πλήρη ισχύ.

Amendment Agreement to the Airport Development Agreement

This Amendment Agreement to the Airport Development Agreement (the "**Agreement**"), is signed this date 7 December 2023 in Athens, between:

(1) The Hellenic Republic (the "**Greek State**"), duly represented for the purposes of this Agreement by the Minister of National Economy and Finance, Mr. Kostis Hatzidakis and

(2) "Athens International Airport S.A." a société anonyme incorporated and operating under the laws of the Hellenic Republic with corporate registration number 002229601000, tax registration number 094440299 and registered seat at the Municipality of Spata-Artemida (the "**Airport Company**"), duly represented for the purposes of this Agreement by the CEO, Mr Ioannis N. Paraschis.

In this Agreement, the Greek State and the Airport Company shall be jointly referred to as the "**Parties**" and individually as a "**Party.**"

WHEREAS

A. The Airport Development Agreement was entered into in Athens on 31 July 1995 and ratified by Law 2338/1995, as such agreement has been amended and is in force at the date hereof (the "**ADA**") pursuant to which the Airport Company has undertaken the project of design, financing, construction, completion, commissioning, maintenance, operation, management and development of the Athens International Airport pursuant to the terms and conditions of the ADA.

B. The listing of the Airport Company shares on a regulated market has been an option for the Airport Company shareholders, that has been reflected in the ADA.

C. Pursuant to Articles 2.9, 37.12 and 40.2.1(a) of the ADA, any provisions of the ADA (including Articles 2 and 37 of the ADA) may only be amended, supplemented, or modified if there is an agreement between the Greek State represented by the Minister of National Economy and Finance and the Airport Company.

D. The entering into this Agreement has been unanimously approved by the extraordinary shareholders' meeting of the Airport Company on December 4th, 2023, in accordance with articles 15, 19.1 and 20.2.(d) of its articles of association.

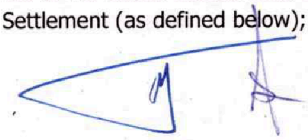
IT IS HEREBY AGREED AS FOLLOWS:

Article 1
Amendment - Effectiveness

1.1. Subject to the terms and conditions of this Agreement, with effect from the Effective Date (as defined below), the ADA shall be amended as set out in the Schedule attached to this Agreement and, notwithstanding any contrary provision in the ADA, this Agreement shall be ratified by law.

1.2. The amendments set out in the Schedule attached to this Agreement shall become effective on the date on which both the following two conditions (the "**Conditions**") have been fulfilled or waived (for the avoidance of doubt, a Condition may only be waived by mutual agreement between the Greek State and the Airport Company) (the "**Effective Date**"):

a) ratification of this Agreement by law issued by the Greek Parliament and publication of such law in the official Government Gazette of the Hellenic Republic, in each case before the Share Settlement (as defined below); and



b) in connection with the admission to listing and commencement of trading of the ordinary shares issued by the Airport Company on the Main Market of the Athens Exchange (the "**AthEx Listing**"), the completion of the sale and transfer of ordinary shares issued by the Airport Company from Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. to any private investor to that effect (the "**Share Settlement**").

1.3. The Greek State shall use all reasonable endeavours to procure that the Condition under Clause 1.2.(a) is satisfied as soon as practicably possible, unless the Airport Company notifies the Greek State in writing that its shareholders have decided not to pursue the AthEx Listing.

1.4. The Parties acknowledge that the Conditions constitute suspensive conditions (in Greek: *anavlitikes airesseis*) in accordance with Article 201 of the Greek Civil Code and non-fulfilment or non-satisfaction of any of them shall have the effects set forth in said legal provision.

Article 2
Final Provisions

2.1. This Agreement contains the entire agreement between the Parties relating to its subject matter, namely the amendments to the ADA in contemplation of the AthEx Listing, and supersedes all previous discussions and/or exchanges of drafts between the Parties relating thereto.

2.2. This Agreement shall not affect a Party's accrued rights and obligations pursuant to the ADA at the date upon which the amendments to the ADA take effect.

2.3. Each Party shall bear its own costs and expenses in connection with the preparation, execution and consummation of this Agreement, including, without limitation, any and all professional fees and charges of its advisors.

2.4. This Agreement is made in both Greek and English and both texts shall have equal force and effect. This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the Hellenic Republic.

2.5. The provisions of Article 1.2 (References), Article 1.3 (Headings), 1.4 (Singular and plural), Article 40 (Remedies, Waivers, Amendments and Consents), 42 (Partial Invalidity), 43 (Communications) and 44 (Settlement of Disputes) of the ADA shall apply *mutatis mutandis* to this Agreement and shall be fully binding upon the Parties. These provisions, as well as this Article 2 hereof, shall survive the termination or annulment of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the Parties signed this Agreement in two (2) originals the day and year first above written and each Party has received one (1) original.

On behalf of the Hellenic Republic

Kostis Hatzidakis

Minister of National Economy and Finance

On behalf of the Athens International Airport S.A.

Ioannis N. Paraschis

CEO

Schedule

ADA Amendments

A. From the Effective Date, the ADA is amended as follows:

1. The definition of Listing in Article 1 is replaced as follows:

"Listing" means the admission to listing and commencement of trading of the Ordinary Shares on the Athens Stock Exchange or any other internationally recognized stock exchange."

2. Article 2.8 is replaced as follows:

"2.8. Maximum holding of Voting Shares:

Save as provided in this Article 2.8, there shall be no restrictions on the maximum number of Voting Shares or such similar securities which may be held by a Shareholder or in which a Shareholder may otherwise have an interest.

2.8.1 Notwithstanding any other provision of this Agreement but subject to Article 2.8.2, at no time may the Greek State (individually or in aggregate with its Affiliates) hold, or be interested in, (directly or indirectly) Voting Shares or similar securities which give the right to subscribe for, or convert into, Ordinary Shares which represent more than 55 per cent of the issued Voting Shares, or, as the case may be, such similar securities.

2.8.2 (a) If, for any reason (whether on an issue or transfer of shares or otherwise), any holding of Voting Shares or Ordinary Shares is in excess of any relevant limit in Article 2.8.1, an appropriate number of Voting Shares or, as the case may be, Ordinary Shares will, at the option of the relevant holder, within thirty days of such limit being exceeded be:

(i) transferred to any other Person (in accordance with the provisions of this Agreement and the Articles of Association);

(ii) transferred to other holders of Voting Shares or, as the case may be, Ordinary Shares for a consideration of 1 Drachma each, or

(iii) converted into non-voting ordinary shares,

so as to ensure that the relevant holding is not so in excess. If the result of such action is that any other holding(s) of Voting Shares or Ordinary Shares is in excess of the relevant limit in Article 2.8.1, such other relevant holder(s) will comply with the provisions of this Article 2.8.2(a).

(b) If any Person holds any such non-voting ordinary shares and its holding of Voting Shares or, as the case may be, Ordinary Shares is less than the relevant limit in Article 2.8.1, it may request that an appropriate number of non-voting ordinary shares will within thirty days be converted into Voting Shares or, as the case may be, Ordinary Shares, provided that the relevant holding will not be in excess of the relevant limit.

(c) If necessary, the Shareholders shall exercise all rights lawfully available to them to convene and hold a General Meeting to give effect to the provisions of this Article 2.8 (Maximum holding of Voting Shares).

(d) Pending any such transfer or conversion as is referred to in Article 2.8.2(a), each Shareholder will exercise the voting rights attached to its Voting Shares or, as the case may be, Ordinary Shares as if the mechanism referred to in Article 2.8.2(a) had already been effected

and, until it is so effected, no resolution will be proposed or passed at any General Meeting of Ordinary Shareholders (except as referred to in Article 2.8.2(c))."

3. Article 12.1.3 is deleted.

4. Article 12.2.2.(a) is replaced as follows:
"(a) a General Manager (who shall be the Chief Executive of the Airport Company), who shall, subject to the supervision and monitoring of the Board of Directors and as otherwise provided in the Articles of Association, be responsible for the day to day management and operation of the Airport Company's activities. Prior to Listing, the General Manager shall be appointed in accordance with Article 37.3 (Chief Executive). As of Listing, the General Manager shall be a member of the Board of Directors and shall, for the avoidance of doubt, be the managing director and chief executive officer (CEO) of the Airport Company. "

5. Article 13.1.2 is replaced as follows:
"(a) The Airport Company shall be entitled to grant the right of use of the Site and/or the Usufruct Additions and/or parts thereof to third parties to give effect to the grant of Airport Rights for the duration of the Usufruct. The Airport Company (or any Airport Right Holder pursuant to Article 13.1.11) shall be entitled to grant Airport Rights, or other contracts or arrangements in connection with the Airport or the Project, which terminate after termination of the Usufruct, but may only grant Airport Rights or such other contracts or arrangements which terminate after the fiftieth anniversary of the Commencement Date, with the prior written approval of the Minister of National Economy and Finance (not to be unreasonably withheld or delayed).

(b) The approval referenced in paragraph (a) shall not be unreasonably withheld or delayed, provided that the Airport Company's relevant application for said approval is accompanied by at least one study of an independent and reputable financial advisor or other independent and reputable institution, jointly selected by the Minister of National Economy and Finance and the Airport Company, demonstrating that the granting of the relevant Airport Rights, or other contracts or arrangements in connection with the Airport or the Project, the duration of which extends beyond the provided effective term of this Agreement: (i) meets the need to recoup the investment to be made in operating the works or services together with a return on invested capital taking into account the investments required to achieve the specific contractual objectives; and (ii) serves the general interest. Such approval by the Minister of National Economy and Finance is also required in cases of amendment, as regards the scope and duration, of an existing rights concession agreement between the Airport Company and a third party, due to the extension of an existing project or activity beyond the provided effective term of this Agreement. In this case, the approval of the Minister of National Economy and Finance shall not be unreasonably withheld or delayed provided that the Airport Company's relevant application for said approval is accompanied by at least one study of an independent and reputable financial advisor or other independent and reputable institution, jointly selected by the Minister of National Economy and Finance and the Airport Company, demonstrating that the extension of the duration of the agreement between the Airport Company and the third party beyond the provided effective term of this Agreement: (i) meets the need to recoup the investment to be made in operating the works or services together with a return on invested capital taking into account the investments required to achieve the specific contractual objectives; and (ii) serves the general interest. In the latter case, in the event the initial agreement for the concession of the right to operate a project or activity by the Airport Company to a third party was concluded following a tender process, the abovementioned approval does not require a new procurement process for the award of the extension of the existing project or activity after the expiry of the provided effective term of this Agreement."

6. Article 33.1.1.(e) is deleted and replaced by the following wording:

"Article 33.1.1.(e) is not used and has intentionally been omitted;"

7. A new Article 37.10.3 is added as follows:

"Listing: The parties agree that the provisions of this Article 37 (*Shareholder Conduct Before Listing*) and any related provisions included in the Articles of Association shall not apply to any transfers of Ordinary Shares in connection with a Listing, from the settlement of any such transfer."

8. In Article 40.2.1, new paragraph (d) is added as follows:

"(d) For the avoidance of doubt, wherever in this Agreement it is stated that the amendment, supplementation or modification of its provisions can only be effected following an agreement between the Airport Company and the Greek State, ratified by a Presidential Decree, said amendment, supplementation or modification can also be effected following an agreement between the Airport Company and the Greek State, ratified by law, to the extent the Greek State and the Airport Company so agree."

9. Article 44.1 is replaced as follows:

"44.1.1. Any dispute under, pursuant to or in connection with this Agreement shall be referred by the Greek State, the Airport Company or, as the case may be, the Consortium Members, involved in the dispute first to the Minister of National Economy (or any person designated by such Minister by Decision published in the Government Gazette) and a Director of the Airport Company designated by the Board of Directors –by a simple majority decision taken without the participation of any Director directly appointed or proposed by the Greek State or its Affiliates– to participate in such process (the "**Nominated Director**"), who shall meet and endeavour to resolve the issues between them. The joint and unanimous decision of the Minister (or such designate) and the Nominated Director shall be final and binding on the parties to the dispute.

44.1.2. If the Minister (or his designate) and the Nominated Director do not meet, or are unable to agree, within 28 days of the reference to them, then any party to the dispute may require the matter in dispute to be referred to:

(a) if the Minister (or his designate) and the Nominated Director so agree, the Panel in accordance with Article 44.2 (Panel); or

(b) if the Minister (or his designate) and the Nominated Director do not so agree or if the parties to the dispute agree to refer the dispute directly to arbitration, arbitration in accordance with Article 44.3 (Arbitration).

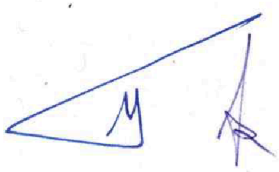
44.1.3 Any dispute under, pursuant to or in connection with Article 37 (Shareholder Conduct Before Listing) may be referred by any party to the dispute directly to arbitration in accordance with Article 44.3 (Arbitration)."

10. Article 44.2.2(a) is replaced as follows:

"The Panel shall be appointed by the Greek State and the Airport Company as soon as reasonably practicable after the Commencement Date. The Panel shall comprise three members: one to be appointed by the Greek State; one to be appointed by the Nominated Director; and a third (who shall be the chairman) to be appointed by the other two within thirty

days of the appointment of the second member, or, if the two cannot agree the third within thirty days, to be appointed (at the request of either the Greek State or the Airport Company) by the President of the Technical Chamber of Greece or his designate."

B. With the exception of the amendments set out in this Schedule, all other provisions of the ADA remain unchanged and in full force and effect.



Άρθρο δεύτερο
Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου το από 4.1.2024 ιδιωτικό συμφωνητικό, το οποίο υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία», το κείμενο του οποίου έχει ως εξής:

Ιδιωτικό Συμφωνητικό

Στην Αθήνα σήμερα, 4 Ιανουαρίου 2024, οι παρακάτω συμβαλλόμενοι:

Αφ' ενός η Ελληνική Δημοκρατία, όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κο. Κωνσταντίνο Χατζηδάκη (εφεξής και η «**Ελληνική Δημοκρατία**» ή το «**Ελληνικό Δημόσιο**») και

αφ' ετέρου, η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «**Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία**», με το διακριτικό τίτλο «**Αεροπορία Αιγαίου ΑΕ – AEGEAN AIRLINES SA**», με έδρα τον Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Κτίριο 57, Σπατών-Λούτσας / Αττικής, 19019), με αριθμό γενικού εμπορικού μητρώου (Αρ. ΓΕΜΗ) 001797901000 και Α.Φ.Μ. 094468339 (Δ.Ο.Υ. Φ.Α.Ε. Αθηνών), όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Πρόεδρο του Διοικητικού της Συμβουλίου, κο. Ευτύχιο Βασιλάκη,

συμφώνησαν και αποδέχθηκαν από κοινού τα εξής:

Α. Νομικό πλαίσιο

Η επιβολή περιοριστικών μέτρων για την αποτροπή της εξάπλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού CoVid-19 είχε ως αποτέλεσμα τον σημαντικό περιορισμό των κύκλων εργασιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Προς αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν οι αεροπορικές εταιρείες, το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο, Ελληνική Δημοκρατία, σε συνέχεια αντίστοιχων ενεργειών ενίσχυσης από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποφάσισε να χορηγήσει οικονομική ενίσχυση, με τη μορφή άμεσης επιχορήγησης, και προς την αφ' ετέρου συμβαλλομένη εταιρεία. Σκοπός της ενίσχυσης ήταν η μερική αποκατάσταση της άμεσης ζημίας που υπέστη η αφ' ετέρου συμβαλλόμενη λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού CoVid-19 και των ταξιδιωτικών περιορισμών που επέβαλε η Ελλάδα και άλλες χώρες προορισμού εντός και εκτός της ΕΕ για την ανάσχεση της εξάπλωσης του κορωνοϊού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 107της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Προς τον σκοπό αυτό, με την παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021 προβλέφθηκε η χορήγηση από το Ελληνικό Δημόσιο προς την αφ' ετέρου συμβαλλομένη εταιρεία ποσού εκατόν είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (120.000.000 €) ως αποζημίωση (άμεση επιχορήγηση μη επιστρεπτέα) για την αποκατάσταση της άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία του κορωνοϊού COVID-19 ζημίας που υπέστη.

Βασική προϋπόθεση για την καταβολή της ενίσχυσης ήταν η προηγούμενη έγκριση της αποζημίωσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού) με βάση τους κείμενους ενωσιακούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, και ειδικότερα η προηγούμενη εγκριτική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη συμβατότητα του εν λόγω κρατικού μέτρου ενίσχυσης την περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Περαιτέρω, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021, αίρεση για την καταβολή της παραπάνω οικονομικής ενίσχυσης ήταν η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της αφ' ετέρου

συμβαλλομένης εταιρείας με άντληση εξήντα εκατομμυρίων ευρώ (60.000.000 €) και η πιστοποίηση της πλήρους καταβολής του συνολικού ποσού αυτής. Επιπλέον, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021, προβλέφθηκε η υποχρέωση της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, μετά την ολοκλήρωση της παραπάνω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, να προβεί στην έκδοση και παράδοση στο αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο, χωρίς επιβάρυνση, ελεύθερα μεταβιβάσιμων τίτλων παραστατικών δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών εκδόσεως της εταιρείας «Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε.». Οι τίτλοι θα αντιπροσώπευαν δικαίωμα απόκτησης αριθμού μετοχών που αντιστοιχεί σε ποσοστό έντεκα και μισό (11,5%) επί τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου της αφ' ετέρου συμβαλλομένης εταιρείας όπως αυτό θα είχε διαμορφωθεί μετά την παραπάνω αύξηση μετοχικού κεφαλαίου. Η τιμή άσκησης των εν λόγω δικαιωμάτων θα ήταν ίση με την τιμή διάθεσης των νέων μετοχών της εταιρείας «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία» κατά την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της.

Ακόμη, προβλέφθηκε στην παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021 η δυνατότητα του αφ' ενός συμβαλλομένου Ελληνικού Δημοσίου, ως κατόχου των τίτλων, να δηλώσει την πρόθεσή του για την άσκηση των δικαιωμάτων κτήσης, από τη λήξη του δεύτερου έτους που έπεται της ημερομηνίας εκταμίευσης της ενίσχυσης από την εταιρεία και εφεξής. Παράλληλα, η αφ' ετέρου συμβαλλόμενη εταιρεία θα μπορούσε, με δήλωσή της, να ασκήσει το δικαίωμα προαίρεσης και να αποκτήσει τους τίτλους παραστατικών δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών στην αγοραία αξία τους εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από τη δήλωση του Ελληνικού Δημοσίου για την πρόθεσή του να ασκήσει τα δικαιώματα κτήσης του. Η αγοραία αξία των τίτλων θα ήταν ίση με την τυχόν θετική διαφορά μεταξύ της μέσης σταθμισμένης με τον όγκο συναλλαγών χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, κατά τις τελευταίες εξήντα (60) ημέρες διαπραγμάτευσης που προηγούνται της ημερομηνίας δήλωσης πρόθεσης άσκησης, και της τιμής άσκησης. Περαιτέρω, σύμφωνα με την ίδια ως άνω διάταξη, εάν η αφ' ετέρου συμβαλλομένη δεν ασκούσε το δικαίωμα προαίρεσης απόκτησης των τίτλων παραστατικών δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών εντός της ανωτέρω προθεσμίας, τότε ο κάτοχός τους θα ασκούσε το δικαίωμα κτήσης μετοχών σύμφωνα με τους όρους των τίτλων. Σε κάθε περίπτωση, η δήλωση πρόθεσης άσκησης καθώς και η άσκηση του δικαιώματος κτήσης μετοχών έπρεπε να λάβουν χώρα μέχρι τη λήξη του πέμπτου έτους που έπεται της ημερομηνίας εκταμίευσης της κρατικής ενίσχυσης.

Η εκταμίευση της ενίσχυσης προς την αφ' ετέρου συμβαλλομένη θα γινόταν μετά από αίτηση της αφ' ετέρου συμβαλλομένης προς το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τα Υπουργεία Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενη από οικονομοτεχνική έκθεση ως προς το ακριβές ύψος της ζημιάς που υπέστη, με βάση οικονομικά στοιχεία δεόντως πιστοποιημένα και ελεγμένα από ανεξάρτητη ελεγκτική-συμβουλευτική εταιρεία διεθνούς κύρους και με επαρκή εμπειρία σε ανάλογους ελέγχους, προκειμένου το ποσό της ενίσχυσης να μην υπερβαίνει τη ζημία που υπέστη η αφ' ετέρου συμβαλλομένη ως άμεση συνέπεια του κορωνοϊού COVID-19. Η εν λόγω οικονομοτεχνική έκθεση έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί πριν την έναρξη της αύξησης κεφαλαίου της παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021. Η αίτηση θα έπρεπε να συνοδεύεται από έγγραφη δήλωση παραίτησης προς το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο από οποιαδήποτε τυχούσα απαίτηση της εταιρείας, αναφορικά με τη χρονική περίοδο της ενίσχυσης, που προσδιορίζεται στην εγκριτική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξαιτίας ενεργειών οποιουδήποτε οργάνου του ελληνικού Δημοσίου που σχετίζονται με την

επιβολή περιοριστικών μέτρων στον τομέα των αερομεταφορών για την ανάσχεση εξάπλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19.

Με την από 23.12.2020 εγκριτική απόφασή της στην υπόθεση SA.59462 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η επιχορήγηση ύψους 120 εκατ. ευρώ στην Aegean Airlines είναι σύμφωνη με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, και ειδικότερα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) ΣΛΕΕ. Και τούτο, πρωτίστως διότι το μέτρο αποσκοπεί στην αποκατάσταση της άμεσης ζημίας που υπέστη η αεροπορική εταιρεία την περίοδο 23 Μαρτίου 2020 έως 30 Ιουνίου 2020, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού και των ταξιδιωτικών περιορισμών που επέβαλε η Ελλάδα και άλλες χώρες προορισμού για την ανάσχεση της εξάπλωσης του κορωνοϊού, και διότι είναι αναλογικό, δεδομένου ότι η χορηγούμενη επιχορήγηση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αποκατάσταση της ζημίας (και μάλιστα υπολείπεται της εκτιμώμενης ζημίας που υπέστη άμεσα η αεροπορική εταιρεία κατά την περίοδο εκείνη).

Β. Ενέργειες των συμβαλλομένων

Με την απόφαση της από 12 Μαρτίου 2021 έκτακτης Γενικής Συνέλευσης της αφ' ετέρου συμβαλλομένης, παρασχέθηκε εξουσία στο Διοικητικό της Συμβούλιο να αποφασίσει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της σύμφωνα με τους όρους του άρθρου της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 4548/2018, και, στο πλαίσιο της εξουσίας αυτής, η δυνατότητα του Διοικητικού Συμβουλίου να αποφασίσει και την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου για τους σκοπούς του άρθρου 30 του ν. 4772/2021. Με την από 14 Μαΐου 2021 απόφασή του, η οποία καταχωρήθηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο με αριθμό πρωτοκόλλου 2389618/15.06.2021, το Διοικητικό Συμβούλιο της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας αποφάσισε την αύξηση αυτή. Η καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου και η διάθεση των νέων μετοχών διαπιστώθηκε με την από 14 Ιουνίου 2021 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία καταχωρήθηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο με αριθμό πρωτοκόλλου 2389618/15.06.2021, λαμβάνοντας υπόψη, σύμφωνα με το άρθρο 20 του ν. 4548/2018, την από 11.06.2021 «Έκθεση Πιστοποίησης καταβολής του μετοχικού κεφαλαίου, σύμφωνα με το άρθρο 20 του Ν. 4548/2018» του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή κ. Αναστασίου Δημολένη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 39091), της ελεγκτικής εταιρείας «ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΡΚΩΤΟΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ».

Κατόπιν, η αφ' ετέρου συμβαλλομένη εταιρεία ζήτησε, με αίτημά της που υποβλήθηκε στις 15 Ιουνίου 2021, την καταβολή της ενίσχυσης. Η αίτηση συνοδευόταν από την από 15 Φεβρουαρίου 2021 έκθεση της ελεγκτικής εταιρείας Ernst & Young, η οποία πιστοποιούσε το ύψος της ζημίας που υπέστη η αφ' ετέρου συμβαλλομένη ως άμεση συνέπεια του κορωνοϊού COVID-19, καθώς και από την από 15 Ιουνίου 2021 έγγραφη δήλωση παραίτησης προς το αφ' ενός συμβαλλόμενο από οποιαδήποτε τυχούσα απαίτηση της εταιρείας, αναφορικά με τη χρονική περίοδο της ενίσχυσης, που προσδιορίζεται στην εγκριτική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξαιτίας ενεργειών οποιουδήποτε οργάνου του ελληνικού Δημοσίου που σχετίζονται με την επιβολή περιοριστικών μέτρων στον τομέα των αερομεταφορών για την ανάσχεση εξάπλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19. Η αίτηση επίσης συνοδευόταν από τα παρακάτω δικαιολογητικά που προβλέπονται στην υπ' αριθμ. 3126/ 18.05.2021 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών (Β΄ 2231):

i. Ακριβές αντίγραφο του πρακτικού της από 12 Μαρτίου 2021 Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, συνοδευόμενο από τις υπ' αριθμ. πρωτ. 2357910 και 42535 από 09.04.2021 Ανακοινώσεις καταχώρισής του στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμό καταχώρισης 2523310, κατά την οποία παρασχέθηκαν, με την απαρτία της παρ. 3 του άρθρου 130 και την πλειοψηφία της παρ. 2 του άρθρου 132 του ν. 4548/2018 (Α' 104), οι παρακάτω εξουσίες στο Διοικητικό Συμβούλιο της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας: (α) να αποφασίζει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 24 παρ. 1 (β) του ν. 4548/2018. Στο πλαίσιο της εξουσίας αυτής, το Διοικητικό Συμβούλιο να δύναται να αποφασίσει και την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας για τους σκοπούς του άρθρου 30 του ν. 4772/2021 για την άντληση κεφαλαίων ποσού τουλάχιστον €60.000.000, (β) να περιορίζει, αποκλείει ή μη το δικαίωμα προτίμησης των μετόχων της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 4 του ν. 4548/2018, στο πλαίσιο των αυξήσεων μετοχικού κεφαλαίου που αποφασίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με την ανωτέρω υπό (α) εξουσία, και (γ) σύμφωνα με τα άρθρα 56 παρ. 2, 24 παρ. 1(β) και 27 παρ. 4 του ν. 4548/2018, να αποφασίσει την έκδοση των τίτλων κτήσης μετοχών του άρθρου 30 παρ. 3 του ν. 4772/2021 υπέρ της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις προαναφερθείσες διατάξεις, με αποκλεισμό του δικαιώματος προτίμησης των μετόχων της εταιρείας.

ii. Ακριβές αντίγραφο του πρακτικού της από 14 Μαΐου 2021 συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, συνοδευόμενο από την υπ' αριθμ. πρωτ. 54793 από 17.05.2021 Ανακοίνωση καταχώρισής του στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμό καταχώρισης 2545989, κατά την οποία αποφασίστηκε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας για την άντληση κεφαλαίων ύψους εξήντα εκατομμυρίων (60.000.000,00€) ευρώ, δυνάμει της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου του ν. 4548/2018 για τους σκοπούς του άρθρου 30 του ν. 4772/2021, ως προς την άντληση των εκεί προβλεπόμενων κεφαλαίων.

iii. Ακριβές αντίγραφο του πρακτικού της από 14 Ιουνίου 2021 συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, συνοδευόμενο από τις υπ' αριθμ. πρωτ. 67212 και 66395 από 15.06.2021 Ανακοινώσεις καταχώρισης στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμούς καταχώρισης 2564177 και 2564169, κατά την οποία αποφασίστηκε η έκδοση Τίτλων Κτήσης Μετοχών της εταιρείας, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 56, την περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 24 και την παρ. 4 του άρθρου 27 του ν. 4548/2018 και η διάθεση αυτών στο Ελληνικό Δημόσιο με αποκλεισμό του δικαιώματος προτίμησης των μετόχων της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021.

iv. Έκθεση ορκωτού ελεγκτή λογιστή της ελεγκτικής εταιρείας ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΡΚΩΤΟΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ της 11ης Ιουνίου 2021, από την οποία πιστοποιείται η καταβολή του ποσού της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου και των υπέρ το άρτιον ποσών εις χρήμα και η οποία στηρίζεται και μνημονεύει το απόσπασμα κίνησης του ειδικού λογαριασμού της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας που τηρείται στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, στον οποίο έγινε η καταβολή σε μετρητά του ποσού της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας και των

υπέρ το άρτιον ποσών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 6 και 7 του άρθρου 20 του ν. 4548/2018.

v. Τις από 11 Ιουνίου 2021 υπεύθυνες δηλώσεις του υπογράφοντα την Έκθεση ορκωτού ελεγκτή λογιστή καθώς και του νόμιμου εκπροσώπου της ελεγκτικής εταιρείας ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΡΚΩΤΟΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, με τις οποίες δηλώνεται ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρ. 10 του άρθρου 20 του ν. 4548/2018.

vi. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 2389618 από 15.06.2021 Ανακοίνωση καταχώρισης στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμό καταχώρισης 2564138, του κατωτέρω υπό (vii) αναφερόμενου πρακτικού συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας και της ανωτέρω υπό (iv) αναφερόμενης έκθεσης της ελεγκτικής εταιρείας ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΡΚΩΤΟΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΛΟΓΙΣΤΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ της 11ης Ιουνίου 2021.

vii. Ακριβές αντίγραφο του πρακτικού της από 14 Ιουνίου 2021 συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, κατά την οποία το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας διαπίστωσε την πιστοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 20 του ν. 4548/2018, της καταβολής της παραπάνω αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας και την άντληση κεφαλαίων ποσού €60.000.000, περιγράφοντας λεπτομερώς τα προβλεπόμενα στην περ. δ) τη παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4548/18, δηλαδή, το νέο κεφάλαιο, το είδος μετοχής που εκδίδεται, την ονομαστική αξία μετοχής, τους όρους έκδοσης και το συνολικό αριθμό μετοχών της εταιρείας.

viii. Τα Στοιχεία Τραπεζικού Λογαριασμού που τηρεί η αφ' ετέρου συμβαλλόμενη εταιρεία σε πιστωτικό ίδρυμα, όπως κοινοποιήθηκαν με την από 6 Μαΐου 2021 σχετική επιστολή της εταιρείας μετά σχετικής βεβαίωσης του πιστωτικού ιδρύματος στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και τη Γενική Γραμματεία Δημοσιονομικής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομικών.

Στη συνέχεια, στις 02.07.2021, το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο κατέβαλε προς την αφ' ετέρου συμβαλλομένη εταιρεία το προβλεπόμενο χρηματικό ποσό ύψους εκατόν είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (120.000.000 €), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 του ν. 4772/2021 και της υπ' αριθμ. 3126/ 18.05.2021 Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών.

Η αφ' ετέρου συμβαλλομένη εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4548/2018 και την παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021, δυνάμει της από 14.06.2021 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της, εξέδωσε δέκα εκατομμύρια τριακόσιες εξήντα εννέα χιλιάδες διακόσιους δεκαεπτά (10.369.217) τίτλους παραστατικούς δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών της (οι «Τίτλοι Κτήσης Μετοχών»), οι οποίοι ενσωματώνονται στον από 22 Νοεμβρίου 2021, με αύξοντα αριθμό 1 πολλαπλό τίτλο, με δικαιούχο το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο, το κείμενο του οποίου παρατίθεται παρακάτω:

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΑΡ. ΓΕΜΗ: 001797901000

ΕΔΡΑ: ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΠΟΛΛΑΠΛΟΣ ΤΙΤΛΟΣ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΕΙ 10.369.217 ΤΙΤΛΟΥΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΟΥΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΚΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

Α/Α ΤΙΤΛΟΥ:	1
Α/Α ΤΙΤΛΩΝ ΚΤΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ:	1 - 10.369.217
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ:	22 Νοεμβρίου 2021
ΟΝΟΜΑ/ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ:	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ ΕΔΡΑ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ:	Νίκης 5-7, 10563, Αθήνα

Ο παρών τίτλος (ο «**Τίτλος**») εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 56 του Ν. 4548/2018 και την παρ. 3 του άρθρου 30 του Ν. 4772/2021 δυνάμει της από 14.06.2021 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (η «**Εταιρία**»), με βάση την εξουσία που παραχωρήθηκε στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας με την από 12.03.2021 απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της Εταιρίας, και ενσωματώνει 10.369.217 τίτλους παραστατικούς δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών (οι «**Τίτλοι Κτήσης Μετοχών**») της Εταιρίας «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (**η «Εταιρία»**).

Όροι των Τίτλων Κτήσης Μετοχών:

1. Άσκηση δικαιωμάτων των Τίτλων Κτήσης Μετοχών

1.1 Κάθε Τίτλος Κτήσης Μετοχών παρέχει στο δικαιούχο του το δικαίωμα απόκτησης μίας (1) νέας κοινής ονομαστικής μετοχής (ονομαστικής αξίας εξήντα πέντε λεπτών του Ευρώ (€0,65) εκάστης) της Εταιρίας (ο «**Λόγος Μετατροπής**»), σε τιμή ίση με τρία και 0,20 Ευρώ (€ 3,20) ανά νέα μετοχή (η «**Τιμή Άσκησης**»). Ο Λόγος Μετατροπής και η Τιμή Άσκησης αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τον όρο 2 (*Αναπροσαρμογές*).

1.2 Ο κάτοχος των Τίτλων Κτήσης Μετοχών (ο «**Κάτοχος**») δύναται να γνωστοποιήσει προς την Εταιρία την πρόθεσή του για άσκηση των σε αυτούς δικαιωμάτων κτήσης μετοχών της Εταιρίας (η «**Δήλωση Πρόθεσης**») από την 03.07.2023 και εφεξής, υπό την επιφύλαξη των

οριζόμενων παρακάτω και ιδίως της παραγράφου 1.6. Στη γνωστοποίηση της Δήλωσης Πρόθεσης περιλαμβάνονται και τα στοιχεία τραπεζικού λογαριασμού του Κατόχου σε πιστωτικό ίδρυμα που εδρεύει στην Ελλάδα, στον οποίο, εφόσον η Εταιρία επιλέξει να ασκήσει το Δικαίωμα Προαίρεσης Απόκτησης (όπως ορίζεται παρακάτω), θα πρέπει να καταβάλλει τα σχετικά ποσά.

1.3 Εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης της Δήλωσης Πρόθεσης, η Εταιρία δύναται να γνωστοποιήσει στον Κάτοχο την άσκηση του δικαιώματος προαίρεσης απόκτησης (το «Δικαίωμα Προαίρεσης Απόκτησης») και να αποκτήσει τους Τίτλους Κτήσης Μετοχών καταβάλλοντας στον τραπεζικό λογαριασμό του Κατόχου την Αγοραία Αξία των Τίτλων Κτήσης Μετοχών στους οποίους αφορά η Δήλωση Πρόθεσης, όπως αυτή προσδιορίζεται με βάση τον όρο 5 *(Αγοραία Αξία των Τίτλων Κτήσης Μετοχών)*. Μετά την παραπάνω καταβολή, οι Τίτλοι Κτήσης Μετοχών παύουν να παρέχουν οποιαδήποτε δικαιώματα στον Κάτοχο, ο οποίος οφείλει να τους μεταβιβάσει και παραδώσει αμελλητί στην Εταιρία.

1.4 Εάν η Εταιρία δεν ασκήσει το Δικαίωμα Προαίρεσης Απόκτησης σύμφωνα με τους όρους της προηγούμενης παραγράφου, τότε ο Κάτοχος ασκεί εντός εξήντα (60) ημερών από την παρέλευση της προθεσμίας άσκησης του Δικαιώματος Προαίρεσης Απόκτησης το δικαίωμα κτήσης μετοχών των Τίτλων Κτήσης Μετοχών στους οποίους αφορά η Δήλωση Πρόθεσης αφενός καταθέτοντας το αντίτιμο της άσκησης (ήτοι την Τιμή Άσκησης επί το Λόγο Μετατροπής επί τον αριθμό των Τίτλων Κτήσης Μετοχών στους οποίους αφορά η Δήλωση Πρόθεσης) στον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 20 παρ. 3 του Ν. 4548/2018 που η Εταιρία οφείλει να γνωστοποιήσει στον Κάτοχο μετά τη λήψη της Δήλωσης Πρόθεσης, και αφετέρου γνωστοποιώντας στην Εταιρία: (i) τη σχετική άσκηση και καταβολή, και (ii) τα στοιχεία του Κατόχου στο άυλο σύστημα τήρησης των νέων μετοχών και παραδίδοντας τον τίτλο που ενσωματώνει τους ασκηθέντες Τίτλους Κτήσης Μετοχών.

1.5 Με την άσκηση του δικαιώματος κτήσης μετοχών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, επέρχεται αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας και για κάθε Τίτλο Κτήσης Μετοχών που ασκείται εκδίδονται νέες μετοχές ίσες με το Λόγο Μετατροπής επί τον αριθμό των ασκηθέντων Τίτλων Κτήσης Μετοχών. Σε περίπτωση κλασματικών μετοχών, αυτές αθροίζονται για όλους τους Τίτλους Κτήσης που ασκούνται από τον ίδιο Κάτοχο και στη συνέχεια στρογγυλοποιούνται προς τα κάτω στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας υποχρεούται να αναπροσαρμόσει αμελλητί το περί κεφαλαίου άρθρο του καταστατικού της Εταιρίας και να μεριμνήσει για την εισαγωγή προς διαπραγμάτευση των νέων μετοχών στην αγορά που διαπραγματεύονται και οι λοιπές μετοχές της Εταιρίας.

1.6 Σε κάθε περίπτωση, η Δήλωση Πρόθεσης καθώς και η άσκηση του δικαιώματος κτήσης πρέπει να λάβουν χώρα μέχρι την 03.07.2026.

2. Αναπροσαρμογές

2.1. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, στις περιπτώσεις των ακόλουθων εταιρικών πράξεων, ο Λόγος Μετατροπής και η Τιμή Άσκησης αναπροσαρμόζονται ως εξής:

2.1.1 Σε περίπτωση μεταβολής της ονομαστικής αξίας λόγω διάσπασης των μετοχών της Εταιρίας (split):

(i) ο νέος Λόγος Μετατροπής ισούται με το γινόμενο του Λόγου Μετατροπής αμέσως πριν από την εν λόγω μείωση, πολλαπλασιαζόμενου επί την εξής σχέση:

Αριθμός κοινών μετοχών μετά τη μείωση /(δια)

Αριθμός κοινών μετοχών υφιστάμενων πριν τη μείωση

(ii) η νέα Τιμή Άσκησης ισούται με την Τιμή Άσκησης αμέσως πριν την εν λόγω μείωση πολλαπλασιαζόμενη επί την εξής σχέση:

Αριθμός κοινών μετοχών υφιστάμενων πριν τη *μείωση / (δια)*

Αριθμός κοινών μετοχών μετά τη μείωση

2.1.2 Σε περίπτωση μεταβολής της ονομαστικής αξίας λόγω συνένωσης των μετοχών της Εταιρίας (reverse split):

(i) ο νέος Λόγος Μετατροπής ισούται με το γινόμενο του Λόγου Μετατροπής αμέσως πριν από την εν λόγω συνένωση, πολλαπλασιαζόμενου επί την εξής σχέση:

Αριθμός κοινών μετοχών μετά τη συνένωση / (δια)

Αριθμός κοινών μετοχών υφιστάμενων πριν τη *συνένωση*

(ii) η νέα Τιμή Άσκησης ισούται με την Τιμή Άσκησης αμέσως πριν την εν λόγω συνένωση πολλαπλασιαζόμενη επί την εξής σχέση:

Αριθμός κοινών μετοχών υφιστάμενων πριν τη συνένωση */ (δια)*

Αριθμός κοινών μετοχών μετά *τη συνένωση*

2.2 Οι αναπροσαρμογές κατά τα ανωτέρω γνωστοποιούνται από την Εταιρία στον Κάτοχο ενώ ισχύουν την επόμενη ημέρα από:

(i) στην περίπτωση μεταβολής της ονομαστικής αξίας λόγω διάσπασης των μετοχών της Εταιρίας (split), την ημέρα αποκοπής του δικαιώματος συμμετοχής στην εταιρική πράξη, και

(ii) στην περίπτωση μεταβολής της ονομαστικής αξίας λόγω συνένωσης των μετοχών (reverse split), την έναρξη της διαπραγμάτευσης, στην οικεία αγορά, των νέων μετοχών της Εταιρίας, που προκύπτουν συνεπεία της σχετικής εταιρικής πράξης.

2.3 Στην περίπτωση άλλων εταιρικών πράξεων δεν θα επέρχονται αναπροσαρμογές.

3. Μεταβίβαση των Τίτλων Κτήσης Μετοχών

3.1 Οι Τίτλοι Κτήσης Μετοχών είναι ονομαστικοί και ελεύθερα μεταβιβάσιμοι. Από τη γνωστοποίηση της Δήλωσης Πρόθεσης, απαγορεύεται η εκποίηση ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο διάθεση των Τίτλων Κτήσης Μετοχών από τον Κάτοχο, με εξαίρεση τη μεταβίβασή τους προς την Εταιρία, σε περίπτωση που η τελευταία ασκήσει το Δικαίωμα Προαίρεσης Απόκτησης.

3.2 Το πρόσωπο του οποίου το όνομα θα αναγράφεται στον Τίτλο, θα αναγνωρίζεται από την Εταιρία ως ο αποκλειστικός κύριος και δικαιούχος του Τίτλου και των Τίτλων Κτήσης Μετοχών που ενσωματώνονται σε αυτόν.

3.3 Τα δικαιώματα που πηγάζουν από τους Τίτλους Κτήσης Μετοχών δεν δύνανται να μεταβιβαστούν ξεχωριστά από τους Τίτλους Κτήσης Μετοχών.

3.4 Σε περίπτωση μεταβίβασης Τίτλων Κτήσης Μετοχών η εν λόγω μεταβίβαση θα πραγματοποιείται δια της επισημείωσης επί του Τίτλου που ενσωματώνει τους εν λόγω Τίτλους Κτήσης Μετοχών, της παράδοσης του Τίτλου στον αποκτώντα και της παράδοσης έγγραφης γνωστοποίησης στην Εταιρία. Με την παραλαβή της ως άνω γνωστοποίησης, η μεταβίβαση και εκχώρηση θα καθίσταται νομικά δεσμευτική για την Εταιρία. Πριν την παραλαβή της ως άνω γνωστοποίησης, η μεταβίβαση δεν θα επιφέρει αποτελέσματα έναντι της Εταιρίας.

3.5 Με την υπογραφή της επισημείωσης επί του Τίτλου και κάθε άλλου επιπλέον συνοδευτικού εγγράφου, ο νέος Κάτοχος θα λογίζεται ότι επιβεβαιώνει στην Εταιρία ότι δεσμεύεται από τους όρους του Τίτλου ως Κάτοχος.

3.6 Οι διατάξεις των άρθρων 40 έως 42 του Ν. 4548/2018 εφαρμόζονται αναλόγως επί των Τίτλων Κτήσης Μετοχών. Η Εταιρία θα τηρεί βιβλίο Κατόχων, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 40 του Ν. 4548/2018 στο οποίο θα καταχωρούνται οι Κάτοχοι και το οποίο θα περιλαμβάνει τα πλήρη στοιχεία ταυτότητας αυτών καθώς και των τυχόν καθολικών και ειδικών διαδόχων τους. Το αρχικό Μητρώο θα ενημερώνεται από την Εταιρία για κάθε μεταβίβαση ή διάθεση που της γνωστοποιείται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.4, για κάθε άσκηση δικαιωμάτων εκ των Τίτλων Κτήσης Μετοχών ή σε περίπτωση που συντρέχουν οι περιπτώσεις αναπροσαρμογών του όρου 2 *(Αναπροσαρμογές)*.

3.7 Ο Κάτοχος μπορεί να ζητήσει εγγράφως από την Εταιρία την αντικατάσταση Τίτλου με έναν

ή περισσότερους Τίτλους που ενσωματώνουν τους Τίτλους Κτήσης Μετοχών του. Οι νέοι Τίτλοι θα εκδίδονται από τον Εκδότη με δαπάνες του, εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης **του** Κατόχου και θα παραδίδονται στον τελευταίο ταυτόχρονα με την επιστροφή στην Εταιρία του Τίτλου/Τίτλων προς ακύρωση που ενσωματώνουν Τίτλους Κτήσης Μετοχών ισάριθμους με αυτούς που ο Κάτοχος παραλαμβάνει σε αντικατάσταση.

4. Γνωστοποιήσεις - Επικοινωνία

4.1 Όπου στους παρόντες όρους προβλέπεται η γνωστοποίηση ή άλλη επικοινωνία μεταξύ της Εταιρίας και του Κατόχου, αυτή θα πραγματοποιείται εγγράφως, με κοινοποίηση από δικαστικό επιμελητή, στις παρακάτω διευθύνσεις:

(i) Προς την Εταιρία: στην έδρα της Εταιρίας

(ii) Προς τον Κάτοχο: στη διεύθυνση που έχει εγγραφεί στο βιβλίο που τηρείται από την Εταιρία για τους Τίτλους Κτήσης, κατ' αρ. 40 παρ. 2 του Ν. 4548/2018 ή (σε περίπτωση αλλαγής έδρας του Κατόχου) σε νεότερη διεύθυνση την οποία έχει γνωστοποιήσει προς την Εταιρία ο Κάτοχος.

5. Αγοραία Αξία των Τίτλων Κτήσης Μετοχών

5.1 Η Αγοραία Αξία των Τίτλων Κτήσης Μετοχών ισούται με την τυχόν θετική διαφορά μεταξύ της μέσης σταθμισμένης με τον όγκο συναλλαγών χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής της Εταιρίας κατά τις τελευταίες εξήντα (60) ημέρες διαπραγμάτευσης, που προηγούνται της ημερομηνίας γνωστοποίησης της Δήλωσης Πρόθεσης και της Τιμής Άσκησης.

5.2 Η Αγοραία Αξία υπολογίζεται από ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο (πιστωτικό ίδρυμα ή εταιρία παροχής επενδυτικών υπηρεσιών) επιλογής της Εταιρίας, έκθεση της οποίας προσαρτάται στη γνωστοποίηση άσκησης Δικαιώματος Προαίρεσης Απόκτησης.

6. Εφαρμοστέο δίκαιο – Δωσιδικία

6.1 Οι παρόντες όροι και οι Τίτλοι Κτήσης Μετοχών διέπονται και ερμηνεύονται κατά **το** Ελληνικό Δίκαιο.

6.2 Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία για την επίλυση οποιωνδήποτε διαφορών που απορρέουν από ή σε σχέση με τους παρόντες όρους και τους Τίτλους Κτήσης Μετοχών.

Κηφισιά, 22. 11.2021

Για την ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Ονοματεπώνυμο: Ευτύχιος Βασιλάκης
Ιδιότητα: Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου

Στις 3 Νοεμβρίου 2023 το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο, ως κάτοχος των Τίτλων Κτήσης Μετοχών, δήλωσε με επιστολή του προς την αφ' ετέρου συμβαλλομένη την πρόθεσή της για άσκηση του συνόλου των δικαιωμάτων κτήσης των μετοχών της εταιρείας.

Η Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της αφ' ετέρου συμβαλλομένης στις 14 Δεκεμβρίου 2023 ενέκρινε την άσκηση του προβλεπόμενου δικαιώματος προαίρεσης από την εταιρεία και τη σχετική εκταμίευση για την απόκτηση του συνόλου των Τίτλων Κτήσης Μετοχών με την καταβολή σε τραπεζικό λογαριασμό του κατόχου, ήτοι του Ελληνικού Δημοσίου, χρηματικού ποσού συνολικού ύψους ογδόντα πέντε εκατομμυρίων τριακοσίων ογδόντα εννέα χιλιάδων εξακοσίων εξήντα εννέα ευρώ και ογδόντα δύο λεπτών (85.389.669,82 €) το οποίο ανταποκρίνεται στην αγοραία αξία των Τίτλων Κτήσης Μετοχών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4772/2021 και τους όρους των Τίτλων Κτήσης Μετοχών, ήτοι αποτελεί τη θετική διαφορά μεταξύ της μέσης σταθμισμένης με τον όγκο συναλλαγών χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής της αφ' ετέρου συμβαλλόμενης εταιρείας, κατά τις τελευταίες εξήντα (60) ημέρες διαπραγμάτευσης που προηγούνται της ημερομηνίας της δήλωσης πρόθεσης άσκησης του Ελληνικού Δημοσίου (δηλαδή της περιόδου 11 Αυγούστου 2023 - 3 Νοεμβρίου 2023) και της τιμής άσκησης των Τίτλων Κτήσης Μετοχών. Το ύψος του τιμήματος κατά τα προαναφερθέντα, ήτοι της αγοραίας αξίας των Τίτλων Κτήσης Μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 30 παρ. 3 του ν. 4772/2021, υπολογίστηκε από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος Α.Ε., ως ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο, με βάση τον όρο 5 των Τίτλων Κτήσης Μετοχών, η οποία συνέταξε την από 9 Νοεμβρίου 2023 έκθεσή της.

Στις 2 Ιανουαρίου 2024 η αφ' ετέρου συμβαλλομένη κατέβαλε το παραπάνω ποσό των ογδόντα πέντε εκατομμυρίων τριακοσίων ογδόντα εννέα χιλιάδων εξακοσίων εξήντα εννέα ευρώ και ογδόντα δύο λεπτών (85.389.669,82 €) στον τραπεζικό λογαριασμό που υποδείχθηκε από το αφ' ενός συμβαλλόμενο Ελληνικό Δημόσιο κατά τους όρους των Τίτλων Κτήσης Μετοχών δια της προαναφερθείσας από 3 Νοεμβρίου 2023 επιστολής και τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Γ. Δηλώσεις των συμβαλλομένων

Με την παρούσα σύμβαση οι συμβαλλόμενοι δηλώνουν ότι:

α) οι ενέργειες και των δύο μερών ήσαν σύμφωνες με τον νόμο, το κανονιστικό και συμβατικό πλαίσιο που διείπε αυτές,

β) το τίμημα για την απόκτηση των Τίτλων Κτήσης Μετοχών από την αφ' ετέρου συμβαλλόμενη, όπως περιγράφεται στην παρούσα, προσδιορίσθηκε σύμφωνα με το άρθρο 30 του ν. 4772/2021 και τους όρους των Τίτλων Κτήσης Μετοχών.

Επίσης, οι συμβαλλόμενοι αναγνωρίζουν ότι και τα δύο μέρη έδρασαν με βάση τη συναλλακτική καλή πίστη.

Κατόπιν τούτων, δηλώνουν ότι ουδεμία αξίωση διατηρεί το ένα μέρος έναντι του άλλου, άλλως παραιτείται με το παρόν, σε σχέση με τις παραπάνω ενέργειες και τα προβλεπόμενα στο άρθρο 30 του ν. 4772/2021 και τους όρους των Τίτλων Κτήσης Μετοχών. Η αφ' ετέρου συμβαλλομένη επιβεβαιώνει την παραίτησή της από οποιαδήποτε τυχούσα απαίτησή της έναντι του Ελληνικού Δημοσίου, αναφορικά με τη χρονική περίοδο της εγκριθείσας ενίσχυσης, εξαιτίας ενεργειών οποιουδήποτε οργάνου του Ελληνικού Δημοσίου που σχετίζονται με την επιβολή περιοριστικών μέτρων στον τομέα των αερομεταφορών για την ανάσχεση εξάπλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19.

Δ. Κύρωση της παρούσας

Η παρούσα συμφωνία ισχύει από την κύρωσή της από τη Βουλή των Ελλήνων.

Αθήνα, 4 Ιανουαρίου 2024
Οι συμβαλλόμενοι

Ευτύχιος Βασιλάκης
Πρόεδρος Δ.Σ.
Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε.

Ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας
& Οικονομικών

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

Άρθρο τρίτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,.....2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
2. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
3. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 11.28' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 28 Φεβρουαρίου 2024 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών: «Όροι αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας στις παραθαλάσσιες περιοχές και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ