ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΖ'

Πέμπτη 15 Μαΐου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 11783, 11900

2. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ.κ Γ. Παπανδρέου, Θ. Θεοχάρη, Σ. Τσιρώνη και Ε. Αποστολάκη, σελ. 11831, 11842

3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν τριάντα ένα μέλη από την αντιπροσωπεία του Δικτύου Νεολαίας Δυτικών Βαλκανίων, μαθήτριες και μαθητές και συνοδός εκπαιδευτικός από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Αλίμου, από το Λύκειο της Ελληνογαλλικής Σχολής Αγίας Παρασκευής, από το 2ο Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο Ιεράπετρας και από το 17ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων., σελ. 11787, 11790, 11831, 11838, 11840, 11842, 11849

4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 11783, 11787, 11790, 11793, 11831, 11837, 11838, 11839, 11840, 11842, 11848, 11849, 11850, 11900

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 16 Μαΐου 2025., σελ. 11838

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών», σελ. 11783 - 11795

2. Κατάθεση πρότασης νόμου:

Οι ανεξάρτητοι Βουλευτές κ.κ. Γεώργιος Μανούσος, Κωνσταντίνος Φλώρος, Ιωάννης Δημητροκάλλης και Διονύσιος Βαλτογιάννης κατέθεσαν σήμερα, 15-5-2025, πρόταση νόμου: «Προστασία δικαιωμάτων δόμησης και διατήρηση οικοδομησιμότητας εντός περιοχών πρώην αναγνωρισμένων οικισμών», σελ. 11831

3. 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 Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας», σελ. 11831 -11852

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 11843 – 11900
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 11783 – 11831
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 11831 – 11843

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 11848, 11849, 11850, 11900
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 11783, 11787, 11790,11793, 11831
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 11793
ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ. 11793
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 11793
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 11831, 11837, 11838,11839, 11840, 11842
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 11837
ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ. 11848

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ. 11790
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 11785
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 11787
ΖΑΜΠΑΡΑΣ Μ. , σελ. 11788
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 11784
ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ. 11793
ΚΙΚΙΛΙΑΣ Β. , σελ. 11791, 11792
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 11784
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ. 11789, 11790
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. , σελ. 11786
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 11785

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ. 11833
ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ Ε. , σελ. 11838
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 11832
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 11833
ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ. 11836
ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ. 11837
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 11831
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 11839, 11840, 11842
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 11839, 11846
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ. 11835, 11848, 11849
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 11842
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 11834, 11850
ΣΤΙΓΚΑΣ Β. , σελ. 11844
ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ. 11847, 11848, 11849, 11850
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 11843, 11844
ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ Π. , σελ. 11846

Δ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 11792
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ. 11849

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΖ'

Πέμπτη 15 Μαΐου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 15 Μαΐου 2025, ημέρα Πέμπτη 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, καλημέρα.

Αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 14-5-2025 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΙΣΤ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 14 Μαΐου 2025, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Παρεμβάσεις στο νομοθετικό πλαίσιο της Εθνικής Σχολής Δικαστικών Λειτουργών, στον Κώδικα Οργανισμού Δικαστηρίων και Κατάστασης Δικαστικών Λειτουργών και στον Κώδικα Συμβολαιογράφων και λοιπές διατάξεις»)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία. Εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως αυτής της συμφωνίας για πέντε λεπτά, καθώς και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά, 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;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Το Σώμα συμφώνησε.

Τον λόγο έχει για πέντε λεπτά ο ειδικός αγορητής από τους Σπαρτιάτες κ. Ιωάννης Κόντης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε αυτήν τη σύμβαση για την συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελλάδος και Σαουδικής Αραβίας θεωρητικά και εξ απαλών ονύχων είναι μία σύμβαση που θα βοηθούσε την ανάπτυξη των ελληνικών μεταφορών λόγω και της πλειονότητας που έχουμε σε πλοία, διότι ο ελληνόκτητος στόλος είναι πάνω από έξι χιλιάδες πλοία, αντίθετα οι Σαουδάραβες έχουν πολύ λίγα.

Υπάρχουν, όμως, κάποια θέματα εδώ για όσους γνωρίζουν τη χώρα και τον τρόπο με τον οποίον συμπεριφέρονται. Εγώ θα πιάσω τον ανθρώπινο παράγοντα, των ανθρώπων οι οποίοι επανδρώνουν τα πλοία, αλλά και των εταιρειών, οι οποίες πηγαίνουν εκεί, ως πρώην πλοίαρχος, μιας κι έχω εμπειρία με τη Σαουδική Αραβία, γιατί πήγαινα με πλοία της γραμμής εκεί, από Ιαπωνία στην Τζέντα.

Θέλω να πω ότι είναι μια χώρα, η οποία δεν έχει αλλάξει σε τίποτα τη συμπεριφορά της όλα αυτά τα χρόνια στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει την προσέγγιση των πλοίων. Δηλαδή, έχει τελείως διαφορετικές συμπεριφορές και δεν ακολουθεί τους διεθνείς κανόνες, τους διεθνείς κανονισμούς, δεν υπάρχει ούτε IMO -υπάρχει μόνο στα χαρτιά-, ούτε BMI ή το οτιδήποτε χρειαστείς. Αυτά δεν έχω δει να τονίζονται στη σύμβαση.

Για παράδειγμα, πας με ένα βαπόρι να φορτώσεις και μπορεί να σου βγάλουν off το καράβι, επειδή βρήκαν μια σκόνη στο αμπάρι κάτω ή μπορεί να πουν ότι έχει πέσει υγρασία στο φορτίο. Έχουν συμβεί πάρα πολλά τέτοια θέματα με μεγάλα claims, με ασφαλιστικές εταιρείες και οργανισμούς και πολλοί Έλληνες εφοπλιστές αποφεύγουν ή απέφευγαν να προσεγγίζουν τα λιμάνια αυτά.

Επίσης, στο θέμα των πληρωμάτων, κάνουν κατά καιρούς τελείως απρογραμμάτιστα εφόδους στο πλοίο για να ψάξουν να δουν μήπως υπάρχει ένα μπουκάλι ουίσκι έξω το οποίο δεν έχει κλειδωθεί στο transit, διότι υπάρχει αυστηρότατος κανονισμός ότι κλειδώνεις το transit, τα οινοπνευματώδη των ναυτικών. Εμείς είχαμε περίπτωση ναυτικού που τον είχαν φυλακίσει, φύγαμε για Ιαπωνία, γυρίσαμε τον πήραμε μετά από σαράντα μέρες και τον χτυπούσαν με βουρδουλιές, μία βουρδουλιά την ημέρα και όταν φύγαμε έβγαζε ξεραμένο αίμα από τα μάτια και τα αυτιά. Είναι καθαρές περιπτώσεις και πραγματικές.

Θέλω να πω ότι αυτά όλα δεν έχουν αλλάξει και όταν λέμε ότι πρέπει να υπάρχει αντιμετώπιση των πληρωμάτων και των πλοίων σύμφωνα με τους κανονισμούς της Σαουδικής Αραβίας, εμένα αυτό με βάζει σε σκέψεις γιατί, δυστυχώς, οι κανόνες τους εκεί είναι κανόνες ενός φεουδαρχικού καθεστώτος, το οποίο έχει αυταρχικά και θεοκρατικά κριτήρια σε μέγιστο βαθμό. Ας μην ξεχνάμε ότι είναι ένα σουνιτικό καθεστώς φανατικού ισλαμισμού και πρέπει να προασπίσουμε εμείς τα δικά μας πλοία. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το κάθε πλοίο, ανάλογα με τη σημαία που φέρει, είναι και αυτή η χώρα. Κάθε πλοίο είναι και ένα ξένο έδαφος και οφείλουν να το σεβαστούν.

Θα έπρεπε να τονίζονται αυτά στις συμβάσεις και όχι να δεχόμαστε με καλή τη πίστη ότι θα σεβαστούν ό,τι πρέπει να σεβαστούν. Εγώ θεωρώ ότι είναι δύσκολο να συμβεί αυτό.

Έχω και άλλα παραδείγματα να αναφέρω, διότι διατηρώ και ένα γραφείο στη Βραζιλία ναυτιλιακό και πηγαίνουν πλοία εκεί. Κατά καιρούς πηγαίναμε ζάχαρη ή κοτόπουλα, αλλά σταμάτησαν οι Βραζιλιάνοι να εξάγουν κοτόπουλα εκεί γιατί είχαν αυτά τα θέματα, όταν πήγαιναν πλοία ψυγεία.

Δεν ξέρω σε τι άλλο μπορεί να ωφελήσει αυτή η συμφωνία, γιατί οι μόνοι που μπορούν να πληγούν από αυτό είναι τα πλοία τα δικά μας που πηγαίνουν εκεί. Λεπτομέρειες επ' αυτών δεν είδα και ούτε φυσικά θα τις τονίσει κανείς, γιατί στο πλαίσιο της ευγένειας και της εμπορικής συναλλαγής δυο κρατών, είμαι σίγουρος ότι και να τα ξέρετε δεν θα μπορούσατε να τα βάλετε αυτά σε μια συμφωνία. Αλλά νομίζω ότι είναι καλό να τα τονίζει κάποιος, γιατί η πραγματικότητα είναι αυτή.

Εμείς θα δηλώσουμε ΠΑΡΩΝ στη συμφωνία αυτή, παρ' ότι θα ήθελα ακόμα και να την καταψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από την Πλεύση Ελευθερίας κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η διεθνής σύμβαση που έχουμε μπροστά μας προς κύρωση σήμερα είναι μια διμερής συμφωνία που αποτελείται από 18 άρθρα, ανάμεσα στην Ελλάδα και την Σαουδική Αραβία -άλλη μία ανάμεσα στη χώρα μας και τη Σαουδική Αραβία-, αυτήν τη φορά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η σύμβαση αυτή υπεγράφη στο Λονδίνο τον Δεκέμβριο του 2021, δηλαδή έρχεται προς κύρωση στη Βουλή με καθυστέρηση τριάμισι ετών. Είναι άλλη μία περίπτωση καθυστέρησης τόσων ετών, μια πρακτική στην οποία μας έχει συνηθίσει –φοβάμαι- η Κυβέρνηση, όσον αφορά τις κυρώσεις διεθνών συμβάσεων. Δεν αποτελεί έκπληξη, αλλά εμείς δεν θα πάψουμε να υπογραμμίζουμε το γεγονός ότι η νομοθέτηση με τον τρόπο αυτό δεν είναι θεμιτή.

Ρωτήσαμε στη διάρκεια της συνεδρίασης της επιτροπής κατά πόσο η σύμβαση αυτή έχει αρχίσει να εφαρμόζεται, παρά το γεγονός ότι δεν έχει κυρωθεί από τη Βουλή. Η απάντηση που λάβαμε από τον Υφυπουργό είναι ότι αυτό δεν έχει συμβεί. Όμως, τον ρωτήσαμε, διότι έχουμε λόγο. Πριν από δέκα μήνες, τον Ιούλιο του 2024, η Βουλή κύρωσε άλλες δύο συμβάσεις στρατιωτικής συνεργασίας με τη Σαουδική Αραβία και αυτές είχαν έρθει πάλι με καθυστέρηση τριών ετών. Στην περίπτωση εκείνη, όμως, οι συμβάσεις αυτές ήδη υλοποιούνταν, ενώ δεν είχαν κυρωθεί από τη Βουλή. Είχαμε στείλει και δύναμη στη Σαουδική Αραβία. Είχαμε στείλει και όπλα στη Σαουδική Αραβία. Γνωρίζαμε ότι βρίσκονται εκεί. Είχαμε μάλιστα και τους προϋπολογισμούς, αλλά δεν είχε κυρωθεί τίποτα από την Βουλή.

Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να δούμε την σύμβαση αυτή στο πλαίσιο των διμερών σχέσεων της χώρας με τη Σαουδική Αραβία, τις οποίες εγκαινίασε με αναβαθμισμένο τρόπο, αν θέλετε, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και συνέχισε η Κυβέρνηση Μητσοτάκη.

Η σύμβαση στο προοίμιό της κάνει λόγο, πράγματι, για δεσμούς φιλίας μεταξύ ημών και της Σαουδικής Αραβίας, κάτι το οποίο βεβαίως ξενίζει, διότι όποτε θέτουμε το ζήτημα του πώς είναι δυνατόν η χώρα μας να έχει δεσμούς φιλίας με ένα καθεστώς που παραβιάζει κατάφωρα τα ανθρώπινα δικαιώματα, όπως η Σαουδική Αραβία και το οποίο παίζει έναν πολύ «βρώμικο» ρόλο στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, ιδίως μέσα από την παρέμβασή της για χρόνια τώρα στον εμφύλιο πόλεμο της Υεμένης, (η οποία παρέμβαση έχει κατατάξει τη Σαουδική Αραβία σε μια μαύρη λίστα από τον ΟΗΕ, διότι κατηγορείται ότι σκοτώνει δεκάδες χιλιάδες παιδιά στον εμφύλιο πόλεμο της Υεμένης), η απάντηση που παίρνουμε είναι ότι είναι γεωπολιτική απόφαση και ότι πρόκειται για συμμαχία.

Δεν πρόκειται μόνο για συμμαχία, δυστυχώς. Πρόκειται για φιλία. Και εδώ, το προοίμιο της σύμβασης κάνει λόγο για την «περαιτέρω ενίσχυση των δεσμών φιλίας» μεταξύ τους.

Αυτή η «φιλία» βεβαίως προβληματίζει ιδιαιτέρως την Πλεύση Ελευθερίας και είναι κάτι το οποίο θέλουμε να υπογραμμίσουμε ως μία προβληματική διμερή σχέση, που στην πραγματικότητα δεν εξυπηρετεί τα ελληνικά εθνικά συμφέροντα, αλλά γίνεται, κατά την άποψή μας, διότι υιοθετείται τα τελευταία χρόνια μία εντόνως εξαρτημένη εξωτερική πολιτική από τις κυβερνήσεις που κυβέρνησαν τον τόπο από τα μνημόνια τουλάχιστον και μετά.

Στο πλαίσιο αυτό, η εξωτερική πολιτική μας στη Μέση Ανατολή καταλήγει να είναι μια σειρά από διμερείς συμμαχίες με τους στρατηγικούς συμμάχους των Ηνωμένων Πολιτειών, στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής εξάρτησης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η σύμβαση η ίδια δεν προσφέρει ιδιαίτερα πλεονεκτήματα. Επίσης, είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι στην αιτιολογική έκθεση -αυτό βεβαίως γίνεται από αμέλεια, αλλά πιστεύουμε ότι είναι ενδεικτικό- στον πίνακα που αφορά το κόστος της αξιολογούμενης ρύθμισης δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι υπάρχει κόστος. Εμείς θεωρούμε ότι υπάρχει κόστος.

Βεβαίως, πρέπει εδώ να παρατηρήσουμε ότι η Κυβέρνηση γενικώς στις συμβάσεις της και στα νομοσχέδιά της έχει πάψει πλέον στις αιτιολογικές εκθέσεις να καταγράφει οποιοδήποτε κόστος έχουν αυτά τα νομοσχέδια κι αυτές οι συμβάσεις. Προσποιείται δηλαδή ότι τα πάντα έχουν μόνο οφέλη. Και, βεβαίως δεν υπάρχει ούτε οικονομικό κόστος στην αιτιολογική έκθεση, παρά το γεγονός ότι η ειδική έκθεση του Υπουργείου κάνει λόγο για -διαβάζω από μέσα- «ενδεχόμενη απώλεια εσόδων» -έχει μια σειρά-, καθώς και «ενδεχόμενες δαπάνες».

Πώς είναι δυνατόν να έχουμε και δαπάνες και απώλεια εσόδων, αλλά να μην καταγράφεται τίποτα ως κόστος της αξιολογούμενης ρύθμισης στην αιτιολογική έκθεση, μόνο η Κυβέρνηση Μητσοτάκη το ξέρει!

Αυτό βεβαίως είναι μανιέρα, δυστυχώς. Γίνεται για να δώσει την ψευδή αίσθηση ότι όλα είναι καλώς καμωμένα, ενώ δεν είναι. Το περιεχόμενο της ίδιας της σύμβασης προσθέτει πολύ λίγα στο ήδη υφιστάμενο πλαίσιο εμπορικών και θαλασσίων συναλλαγών και σχέσεων μεταξύ εμάς και της Σαουδικής Αραβίας.

Στα άρθρα 12 και 13 -αυτό είναι ένα σοβαρό θέμα, που σχετίζεται με τη φύση του καθεστώτος της Σαουδικής Αραβίας, για το οποίο έχουμε διαμαρτυρηθεί επανειλημμένως λόγω των παραβιάσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων- γίνεται λόγος για το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι στα ελληνικά καράβια που αγκυροβολούν στα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας πρέπει να τηρούν τους νόμους. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 12 και την παράγραφο 3 του άρθρου 12 λέει «να τηρούν τους νόμους». Στο άρθρο 13 λέει πάλι «να τηρούν τους νόμους».

Εδώ έχουμε ένα νομικό καθεστώς το οποίο στηρίζεται σε μία πολύ στενή και άκρως αυταρχική εφαρμογή του ισλαμικού νόμου της Σαρία. Το μαστίγωμα, για παράδειγμα, προβλέπεται ως ποινή ακόμη και σε περίπτωση ναυτικών οι οποίοι πίνουν οινοπνευματώδη ποτά. Έχουμε περιπτώσεις όπου οι διεθνείς οργανώσεις καταγγέλλουν θανατώσεις με αποκεφαλισμό στη Σαουδική Αραβία επειδή άτομα χρησιμοποιούν τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για να εκφράσουν διαμαρτυρίες και κριτικές ενάντια στο καθεστώς.

Αυτά τα πράγματα δεν συνάδουν με τις δικές μας αξίες και με το δικό μας δίκαιο και η σύμβαση δεν περιέχει τίποτα που να προστατεύει τους Έλληνες εργαζόμενους στα καράβια αυτά από το απάνθρωπο νομικό καθεστώς που ισχύει στη Σαουδική Αραβία.

Επίσης, δεν προβλέπει τίποτα όσον αφορά την προειδοποίησή τους ότι αν βρεθούν σε ένα καράβι που αγκυροβολεί εκεί θα υπόκεινται, με βάση τη σύμβαση αυτή που υπογράφει ενθουσιωδώς η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, σε ένα βάρβαρο νομικό καθεστώς όσο διάστημα βρίσκονται εκεί.

Αυτά είναι ζητήματα τα οποία θα πρέπει να τονίζονται. Θα έπρεπε η σύμβαση να έχει νομικές ρήτρες οι οποίες να προστατεύουν τους εργαζόμενους και τους Έλληνες εργαζόμενους συγκεκριμένα.

Αυτά δεν υπάρχουν, γιατί η Κυβέρνηση δυστυχώς δεν ενδιαφέρεται για τους εργαζόμενους. Το μόνο που την ενδιαφέρει,

όπως φάνηκε και από τις δηλώσεις που είχαν γίνει πριν από τριάμισι χρόνια όταν υπεγράφη η σύμβαση, είναι η ενδεχόμενη αύξηση κάποιων εσόδων μέσα από τη σύσφιξη των εμπορικών και των ναυτιλιακών σχέσεων με τη Σαουδική Αραβία.

Στη βάση αυτή, η Πλεύση Ελευθερίας εκφράζει πολύ σοβαρές επιφυλάξεις για τη σύμβαση αυτή, καθώς και για όλη τη σειρά των συμβάσεων που έχουμε κυρώσει τους τελευταίους μήνες με τη Σαουδική Αραβία.

Φοβόμαστε ότι θα έρθουν και άλλες, διότι οι επισκέψεις των μελών της Κυβέρνησης Μητσοτάκη στη Σαουδική Αραβία συνεχίζουν να εντείνονται και κάθε φορά που πάνε εκεί υπογράφουν και μια καινούργια σύμβαση, υποτίθεται στο όνομα κάποιου εθνικού συμφέροντος, το οποίο εμείς δεν βλέπουμε καθόλου. Και θεωρούμε ότι αυτή η στενή στρατηγική συμμαχία με τη Σαουδική Αραβία βλάπτει τα εθνικά μας συμφέροντα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο τώρα έχει από τη Νίκη ο ειδικός αγορητής κ. Δελβερούδης.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως τονίσαμε και στην προηγούμενη κύρωση συμφωνίας με το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας, είναι ευπρόσδεκτες οι διμερείς εμπορικές συμφωνίες με άλλες χώρες, διότι συσφίγγουν τις διεθνείς σχέσεις σε μια περίοδο που γενικά ο πλανήτης μυρίζει μπαρούτι με πολέμους ένθεν κακείθεν.

Η κύρωση της συμφωνίας αυτής έρχεται στον απόηχο της μεγάλης συμφωνίας της Σαουδικής Αραβίας με τις ΗΠΑ του Ντόναλντ Τραμπ, μια συμφωνία η οποία, κατά την ανακοίνωση του Λευκού Οίκου, ενισχύει την ενεργειακή ασφάλεια, την αμυντική βιομηχανία και την ηγετική θέση των ΗΠΑ στον τομέα της τεχνολογίας.

Η Ελλάδα προβαίνει σε άλλη μια συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μπορούμε εμείς να ισχυριστούμε όσα ισχυρίζονται οι Ηνωμένες Πολιτείες, δηλαδή ότι ενισχυόμαστε σημαντικά στον τομέα της ναυτιλίας εν προκειμένω; Ή απλά είμαστε ο «φτωχός συγγενής» που πραγματοποιεί διμερείς συμφωνίες χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα;

Βεβαίως, η Ελλάδα στον τομέα της ναυτιλίας είναι μια παγκόσμια δύναμη, που θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει διεθνές εκτόπισμα. Όμως, μοιραία ακολουθεί ένα ερώτημα. Πόσοι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στα πλοία τους ελληνικές σημαίες και τι κίνητρα δίνει η ελληνική πολιτεία στους εφοπλιστές μας να βάλουν ελληνικές σημαίες; Αυτό είναι ένα ζήτημα που πονάει την ελληνική ναυτιλία και συνεπώς και την ελληνική οικονομία.

Όσο και αν ακούγεται τετριμμένο, είναι πολύ σημαντικό και θα πρέπει το Υπουργείο Ναυτιλίας να επαγρυπνεί για να βάλουν οι Έλληνες εφοπλιστές ελληνικές σημαίες στα πλοία τους, διότι έτσι θα δοθεί σημαντική ανάσα στην ελληνική οικονομία. Και δεν είναι αυτό μια παρανυχίδα ή κάτι ασήμαντο, νομίζω. Μιλάμε τόσα χρόνια για τον τουρισμό ως βαριά βιομηχανία της χώρας, αλλά δεν κάνουμε σχεδόν τίποτα για τον κοιμώμενο γίγαντα που λέγεται «εμπορική ναυτιλία».

Όσον αφορά την προς κύρωση σύμβαση δεν βλέπουμε να προστίθεται κάτι ιδιαιτέρως σημαντικό στις ήδη υφιστάμενες εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών, οι οποίες ήδη διέπονται από διεθνείς συμβάσεις στις οποίες αναφέρεται η διμερής σύμβαση.

Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων αμφοτέρων των κρατών. Αντιθέτως, στο άρθρο 12 της συμφωνίας προβλέπεται το δικαίωμα άρνησης εισόδου και παραμονής σε ναυτικούς που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία των δύο κρατών. Δηλαδή, η Σαουδική Αραβία, ένα κράτος που δεν φημίζεται για τον σεβασμό της στα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα, όπως είπαν και οι δύο προηγούμενοι προλαλήσαντες, θα έχει το δικαίωμα να απαγορεύει την είσοδο και παραμονή Ελλήνων ναυτικών κατά τα δικά της κριτήρια, τα οποία δεν είναι και πάντοτε λογικά και δημοκρατικά. Υποτίθεται, όμως, ότι οι διμερείς συμφωνίες γίνονται για να αποτρέψουν τέτοιες καταστάσεις και όχι για να δίνουν πάτημα σε αποκλεισμούς.

Πολύ περισσότερο μας προβληματίζει το άρθρο 13 της συμφωνίας αυτής, όπου αντί να προστατεύονται οι Έλληνες ναυτικοί από την αυστηρή και πολλές φορές απάνθρωπη νομοθεσία της Σαουδικής Αραβίας, παραδίδονται στο σύστημα δικαιοσύνης της αντισυμβαλλόμενης χώρας σε περίπτωση τέλεσης αδικήματος κατά την έννομη τάξη της Σαουδικής Αραβίας. Και δεν είναι απίθανο να βρεθούν αντιμέτωποι με μαστιγώματα, με φυλακίσεις, ακρωτηριασμούς, ακόμα και τη θανατική ποινή.

Επαναλαμβάνω. Μια διμερής συμφωνία γίνεται για να αποφευχθούν αυτές οι καταστάσεις και όχι να είναι κατοχυρωμένες.

Επιπροσθέτως, στη συμφωνία δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για περιβαλλοντικούς όρους. Μια Κυβέρνηση που συνεχώς ομιλεί για πράσινη ανάπτυξη, πράσινη ναυτιλία και οικολογία θα έπρεπε να είχε βάλει στο τραπέζι και τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στη ναυτιλία, η οποία ευθύνεται για σημαντικό ποσοστό της θαλάσσιας ρύπανσης.

Βέβαια, το αντισυμβαλλόμενο κράτος γενικότερα δεν λαμβάνει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και δεν εννοούμε την οικολογική φρενίτιδα που υπάρχει στη δύση με τον μπαμπούλα της κλιματικής αλλαγής, αλλά τους στοιχειώδεις κανόνες της προστασίας του περιβάλλοντος.

Είναι εύκολο να κατηγορείτε τους Έλληνες πολίτες για έλλειψη οικολογικής συνείδησης και για την ατομική τους ευθύνη, αλλά δεν είπατε τίποτα, ούτε μια κουβέντα στις συζητήσεις μ' ένα κράτος που συστηματικά ρυπαίνει το περιβάλλον και δεν δείχνει και καμία διάθεση να συμμορφωθεί με τους κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος.

Όμως, σε μια διμερή σχέση οφείλουμε να θέτουμε τα σημαντικά θέματα και όχι απλώς να συμφωνούμε και να παριστάνουμε ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Σεβόμαστε τη Σαουδική Αραβία, αλλά όταν καθόμαστε σε κοινό τραπέζι, πρέπει να θέτουμε τις αρχές, τα ζητήματα δικαιωμάτων και περιβάλλοντος, για να έχει κάποια αξία η οποιαδήποτε αυτή διμερής και διεθνής επαφή.

Εν κατακλείδι, η Νίκη ψηφίζει ΟΧΙ στην υπό κύρωση συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία, γιατί κρίνει ότι για τους ανωτέρω λόγους που προανέφερα δεν είναι προς το συμφέρον της Ελλάδας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

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

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητές συναδέλφισσες, η Κυβέρνηση φέρνει σήμερα προς κύρωση μια διακρατική συμφωνία που υπεγράφη τον Δεκέμβριο του '21 και αποσκοπεί στη συνεργασία για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και στην προώθηση και διευκόλυνση της εμπορικής ναυτιλιακής κίνησης με τη Σαουδική Αραβία.

Η επιλογή της Κυβέρνησης να φέρει αυτήν τη συμφωνία χωρίς καμία σοβαρή διαβούλευση, χωρίς ενημέρωση, χωρίς ουσιαστική επεξεργασία στη Βουλή, είναι από μόνη της προβληματική. Η Νέα Αριστερά την καταψηφίζει όχι από εμμονή σε μια γενική απόρριψη των διεθνών συμφωνιών, αλλά γιατί θεωρούμε ότι οι συμφωνίες αυτές δεν κρίνονται μόνο από τις τεχνικές τους διατυπώσεις ή τα εμπορικά τους αποτελέσματα, αλλά κρίνονται από τις πολιτικές προϋποθέσεις, από τους αξιακούς τους συμβολισμούς, από τις επιπτώσεις που έχουν στην κοινωνία, στο περιβάλλον και στη δημοκρατία. Δεν μπορούμε να δεχτούμε ότι η Ελλάδα του εικοστού πρώτου αιώνα επιλέγει να εμβαθύνει τις σχέσεις της με ένα καθεστώς που καταγράφεται διεθνώς ως αυταρχικό και κατασταλτικό, ένα καθεστώς που φυλακίζει και εκτελεί αντιφρονούντες, που εφαρμόζει θεσμική καταπίεση κατά των γυναικών, που πρωταγωνιστεί σε πολέμους με τρομακτικό ανθρωπιστικό κόστος, όπως στην Υεμένη. Μιλάμε για τη Σαουδική Αραβία, όχι για μια απλή εμπορική δύναμη, αλλά για μια διεθνώς αμφιλεγόμενη χώρα, η οποία σύμφωνα με όλες τις σχετικές εκθέσεις δεν τηρεί στοιχειώδεις κανόνες κράτους δικαίου.

Η συμφωνία που φέρνει η Κυβέρνηση προβλέπει διευκολύνσεις στη ναυσιπλοΐα, συνεργασία στον εμπορικό στόλο, ανταλ-

λαγή τεχνογνωσίας. Πρόκειται για μια συμφωνία εμπορικής συνεργασίας με την επιδίωξη για περαιτέρω εμβάθυνση των διμερών σχέσεων, αλλά πίσω από αυτές τις γενικότητες δεν υπάρχει καμία θεσμική πρόνοια για κρίσιμα ζητήματα, όπως είναι για παράδειγμα τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτεργατών. Ούτε λέξη για την προστασία τους, όταν εργάζονται υπό νομικά καθεστώτα ασύμβατα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Ούτε μηχανισμός λογοδοσίας ούτε πρόβλεψη για τις συνθήκες στις εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής πλοίων. Ούτε καν η ελάχιστη αναφορά σε περιβαλλοντικά θέματα.

Το ερώτημα προκύπτει αβίαστα: Για ποιον γίνεται αυτή η συμφωνία; Ποιοι ωφελούνται; Οι ναυτικοί, οι εργαζόμενοι στη ναυπηγοεπισκευή, το περιβάλλον ή μήπως μιλάμε απλώς για ένα ακόμη δώρο στους εφοπλιστές που διατηρούν τα φορολογικά τους προνόμια ανέγγιχτα, εργοδοτούν με μισθούς πείνας και απαιτούν διακρατικές συμφωνίες κομμένες και ραμμένες στα μέτρα τους;

Ας μην κρυβόμαστε. Η Κυβέρνηση εξυπηρετεί μεθοδικά και συστηματικά συγκεκριμένα συμφέροντα και το κάνει χωρίς καμία στρατηγική, χωρίς όραμα, χωρίς να θέτει όρους ή κόκκινες γραμμές. Γιατί δεν ζήτησε από την αραβική πλευρά εγγυήσεις για την προστασία των ελληνικών πληρωμάτων από τις αυστηρές διατάξεις του ισλαμικού νόμου; Γιατί δεν απαίτησε την ενσωμάτωση κανόνων για την μείωση των ρύπων στα πλοία; Γιατί απουσιάζουν ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών στα πλοία που επωφελούνται από τη συμφωνία;

Η εικόνα που προκύπτει είναι σαφής. Η εξωτερική πολιτική της χώρας έχει μετατραπεί ούτως ή άλλως σε αλληλουχία συμφωνιών χωρίς διαφάνεια, χωρίς προετοιμασία, χωρίς αρχές, με συμμάχους που δεν επιλέγονται βάσει αξιών, αλλά βάσει της πρόσβασης σε παγκόσμια οικονομικά δίκτυα. Η αντεργατική πολιτική της Κυβέρνησης και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έχει ως αποτέλεσμα ότι η συντριπτική πλειονότητα των ναυτεργατών εργάζεται υπό καθεστώς εξευτελιστικών αμοιβών, χωρίς κατοχυρωμένα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα. Αντίθετα, οι εφοπλιστές απολαμβάνουν προνόμια που πολλαπλασιάζονται διαρκώς.

Εμείς ως Νέα Αριστερά προτείνουμε μια άλλη λογική, μια άλλη πολιτική, μια ναυτιλία με κανόνες, όχι με ασυδοσία, με πράσινο αποτύπωμα και όχι με νέα περιβαλλοντικά ρίσκα, με προστασία της εργασίας, όχι με ελαστικοποίηση των πάντων, με θεσμική εγγύηση, όχι με ανεξέλεγκτες διευθετήσεις πίσω από διπλωματικά χαμόγελα. Η Νέα Αριστερά δεν μπορεί να αποδεχτεί μια συμφωνία για θαλάσσιες μεταφορές που δεν περιλαμβάνει καμιά ρήτρα για τη μείωση των ρύπων ή για τη συμμόρφωση με τις διεθνείς περιβαλλοντικές συνθήκες.

Η Κυβέρνηση, που δηλώνει υπέρμαχος της πράσινης ανάπτυξης, αδιαφορεί πλήρως για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας και -όπως είπαμε- η ναυτιλία ευθύνεται για πάνω από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και βέβαια για σημαντικό μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η συμφωνία όχι μόνο δεν επιχειρεί να συνδέσει τη συνεργασία με όρους πράσινης μετάβασης, αλλά επιλέγει ως εταίρο μια πετρελαιοπαραγωγό χώρα με μηδενική κλιματική πολιτική. Πρόκειται για μια κατάφωρη πράξη υποκρισίας. Η Ελλάδα δηλώνει στο εσωτερικό της ότι στηρίζει την πράσινη μετάβαση και αυτό έχει αποδειχτεί ότι δεν το κάνει -άλλα κάνει-, αλλά στις διεθνείς συμφωνίες δεν απαιτεί τίποτα σχετικό, ούτε καν τα ελάχιστα. Ειδικά η στάση της Σαουδικής Αραβίας προς την πράσινη μετάβαση προκαλεί εύλογα ερωτηματικά ως προς τις επιλογές της Κυβέρνησης.

Ο ΙΜΟ, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για τη ρύθμιση της παγκόσμιας ναυτιλίας συνεδρίασε πρόσφατα στο Λονδίνο με αντικείμενο την περιβαλλοντική συμμόρφωση του ναυτιλιακού τομέα. Στο τραπέζι βρίσκεται πλέον η ανάγκη για μια ουσιαστική δέσμευση της διεθνούς ναυτιλίας προς την κατεύθυνση της μηδενικής εκπομπής ρύπων με χρονικό ορίζοντα το 2050. Είναι η συμφωνία των Παρισίων.

Την ίδια ώρα, από την άλλη πλευρά έχουμε ορισμένα κράτη, με κυριότερη τη Σαουδική Αραβία -είναι αρχηγός σε αυτήν την προσπάθεια- που επιχειρούν να εκτρέψουν αυτήν την προσπάθεια. Υποστηρίζουν ένα εναλλακτικό μοντέλο βασισμένο στο εμπόριο εκπομπών, ένα σύστημα δηλαδή που επιτρέπει στους ρυπαντές να συνεχίσουν να εκπέμπουν, εφόσον αγοράζουν δικαιώματα ρύπανσης από άλλους που ρυπαίνουν λιγότερο.

Αυτή η λογική, η οποία λειτουργεί σύμφωνα με το νεοφιλελεύθερο δόγμα ρύθμισης μέσω αγορών, είναι βαθιά προβληματική. Αντί να στηρίζει μια πραγματική μετάβαση σε βιώσιμες πρακτικές, δίνει στους ισχυρούς τη δυνατότητα να συνεχίσουν να μολύνουν, μετατρέποντας την περιβαλλοντική συμμόρφωση σε αντικείμενο εμπορικής συναλλαγής. Με άλλα λόγια, οι πλουσιότεροι θα αγοράζουν την πράσινη εικόνα τους, χωρίς να αλλάζουν στην πράξη τίποτα.

Η Σαουδική Αραβία είναι μια χώρα με βαρύ αποτύπωμα στις εκπομπές ρύπων και με συμφέροντα στον πετρελαϊκό και ναυτιλιακό τομέα και πρωτοστατεί σε αυτήν την προσπάθεια υπονόμευσης μιας παγκόσμιας, δίκαιης και αποτελεσματικής πολιτικής κατά της κλιματικής κρίσης. Και ας μην ξεχνάμε: Το ίδιο καθεστώς που καταπιέζει βάναυσα τα ανθρώπινα δικαιώματα, που φιμώνει τη διαφωνία και καταστέλλει κάθε έκφραση της ελευθερίας, τώρα θέλει να καθορίσει και τους όρους της περιβαλλοντικής πολιτικής του πλανήτη.

Για τη Νέα Αριστερά η στάση αυτή δεν είναι απλώς πολιτικά κυνική, αλλά είναι και βαθιά επικίνδυνη, διότι δείχνει πως το αυταρχικό κεφάλαιο επιχειρεί να ελέγξει όχι μόνο τις κοινωνίες του, αλλά και το μέλλον του ίδιου του πλανήτη. Το ότι η Ελληνική Κυβέρνηση σπεύδει να συνάψει συμφωνίες για τις θαλάσσιες μεταφορές με τη Σαουδική Αραβία, ενώ αυτή η χώρα παρεμποδίζει τις διεθνείς πρωτοβουλίες για το κλίμα, συνιστά διπλή πολιτική υποκρισία. Η Ελλάδα, αν θέλει να είναι παρούσα στη διεθνή σκηνή, πρέπει να λειτουργεί ως φωνή υπέρ της δημοκρατίας, των δικαιωμάτων, του περιβάλλοντος, όχι ως δορυφόρος αυταρχικών καθεστώτων και σίγουρα όχι ως παθητικός διαχειριστής της ναυτιλιακής κερδοφορίας.

Για όλους αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε τη συμφωνία και λέμε ότι η Ελλάδα έχει επιλογές και η κοινωνία έχει φωνή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση κ. Μπούμπας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ευχαριστώ. Καλημέρα, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι.

Παρακολουθώντας τις τελευταίες ειδήσεις, φαντάζομαι ότι θα είδατε αυτό το deal που πάει να κάνει ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, ο Τραμπ, με τον Σαουδάραβα βασιλιά μονάρχη σε ό,τι αφορά την ενέργεια, αλλά και αυτό το deal που γίνεται σε ακίνητα.

Το ότι η Σαουδική Αραβία κατέχει μια νευραλγική, υψίστης στρατηγικής σημασίας θέση είναι γεγονός. Είναι ένας δυνατός παίκτης στον αραβικό κόσμο. Άλλωστε ας μην ξεχνάμε ότι από την ίδρυση του ΟΠΕΚ το 1960, τα πρώτα κράτη που δημιουργήθηκε ο ΟΠΕΚ ήταν η Σαουδική Αραβία και το Ιράκ.

Έρχεται η τρίτη κύρωση με το συγκεκριμένο κράτος από πλευράς της Κυβέρνησης μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μελετώντας όμως αυτή τη στιγμή και τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν στο Δίκαιο της Θάλασσας θα δούμε ότι υπάρχει μία σύγκρουση νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου. Δηλαδή, για παράδειγμα, Εμείς και η Σαουδική Αραβία έχουμε ψηφίσει το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982. Αν πάμε όμως παλαιότερα σε δύο σημαντικές συμβάσεις που αφορούν το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1929 και του 1960 με τους rules, δηλαδή τους κανόνες, του Αμβούργου και Βίσμπυ -έψαξα και βρήκα ότι είναι ένα λιμάνι της Σουηδίας- θα δούμε ότι δεν το έχει ψηφίσει η Σαουδική Αραβία. Άρα, λοιπόν, έρχεται σε σύγκρουση. Πολύ φοβόμαστε και κρατάμε επιφυλάξεις ότι θα έρθει σε σύγκρουση το ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο με το πλαίσιο του αραβικού αυτού κράτους. Άρα, εδώ κρατάμε επιφυλάξεις ως Ελληνική Λύση. Βλέπουμε ότι αυτό δεν μπορεί να προχωρήσει ενδεχομένως σε κάποια σημεία, που θα δούμε, διότι η εμπορική αυτή σχέση των δύο χωρών με βάση την κύρωση αφορά τα εμπορικά και τα επιβατικά πλοία, δηλαδή και τα κρουαζιερόπλοια.

Ας κάνουμε μια μικρή παρένθεση. Γίνεται λόγος πολλές φορές για την ελληνική σημαία η οποία φεύγει από την ελληνική εμπορική κοινότητα. Εξακολουθούν οι Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν σε παγκόσμιο επίπεδο το 21%. Δηλαδή, δεν είναι μικρός αριθμός, αν και έχουμε μια μικρή πτώση. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ακόμη πλοία βέβαια που φέρουν την ελληνική σημαία. Είναι κάπου 1822 στον αριθμό, αλλά λόγω πολλών παραγόντων, η γραφειοκρατία, η φορολόγηση, που το ξέρουμε όλοι, η έλλειψη εκπαίδευσης προσωπικού, το εξειδικευμένο προσωπικό που δεν μπορούν να βρουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες οδηγεί σε αυτήν την κατάσταση. Αυτό είναι ένα άλλο σημείο. Σίγουρα υπερισχύουμε σαν μία ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μπορεί αυτή η κύρωση να εφαρμοστεί κατά κόρον λόγω της σύγκρουσης αυτής η οποία μπορεί να έρθει σε ένα νομοθετικό πλαίσιο. Η υπεροχή, δηλαδή, του ενωσιακού κεκτημένου που έχει υπογράψει η Ελλάδα στις διεθνείς συμβάσεις, στο διεθνές εμπόριο διά θαλάσσης, είναι θέμα εφαρμογής του παρόντος. Δεν εφαρμόζεται σε ευαίσθητους τομείς όπως είναι οι λιμένες που δεν είναι ανοικτοί σε ξένα πλοία, οι κανονισμοί εισόδου σε ό,τι αφορά στους αλλοδαπούς, οι δραστηριότητες αποκλειστικά για τα ελληνικά πλοία, η υποχρέωση πλοήγησης, επίσης. Η ελληνική ναυτιλία μπορεί να είναι να έχει την ισχύ, σε ό,τι αφορά όμως τη διάσωση, τις επιθαλάσσιες υπηρεσίες, εκεί θα γίνεται από την αραβική χώρα με χρέωση. Δεν εξαιρείται, δηλαδή, αυτό για να κερδίσουμε κάτι στις επιθαλάσσιες υπηρεσίες με βάση την κύρωση.

Στην ίδρυση ναυτιλιακών υποκαταστημάτων δεν γίνεται εκεί κάποια φορολογική διευκόλυνση. Δηλαδή από τη μία αυτό εξυπηρετεί τις δικές μας ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε ό,τι αφορά στην ίδρυση υποκαταστημάτων από την άλλη όμως η φορολόγηση θα πάει καθαρά με ένα πλαίσιο φορολογικό της Σαουδικής Αραβίας. Δεν κερδίζουμε δηλαδή κάτι εκεί.

Οι αραβικοί νόμοι έρχονται σε σύγκρουση με το Ενωσιακό Δίκαιο. Είναι αυτό που έλεγα πριν. Αυτό είναι το λεπτό σημείο, το μεμπτό σημείο, δηλαδή, κατά πόσο το Ενωσιακό Δίκαιο πρέπει να υπερκεράσει πολλά πράγματα με βάση αυτό που έχουμε υπογράψει εμείς. Άρα, εκεί θα έρθουμε σε σύγκρουση με το αραβικό καθεστώς. Αφορά στο διεθνές εμπόριο, δηλαδή, που δεν έχει κυρώσει η Σαουδική Αραβία. Τι γίνεται σε αυτήν την περίπτωση;

Τώρα σε ό,τι αφορά στην καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων εκεί από το νηολόγιο του ενός στο νηολόγιο του άλλου υπάρχει ένα πιστοποιητικό διαγραφής που ισχύει από το 1969. Είναι το πιστοποιητικό καταμέτρησης. Το έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία. Αυτό μπορούμε να πούμε ότι είναι το σημείο σύγκλισης. Στα μέλη του πληρώματος όμως υπάρχει και άλλο πρόβλημα. Αν υπάρχει ένας υπήκοος τρίτης χώρας, για παράδειγμα, αν κάποιος είναι Ρώσος και του απαγορεύεται η είσοδος σε λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας, δηλαδή είναι persona non grata να το πούμε έτσι, είναι ένα ανεπιθύμητο πρόσωπο, υπάρχει πρόβλημα και δεν διευκρινίζεται. Είναι η παράγραφος 6 που αναφέρει το δικαίωμα άρνησης εισόδου σε πρόσωπα που θεωρεί ανεπιθύμητα η Σαουδική Αραβία. Δεν γίνεται μνεία, δηλαδή, σε αυτό το κομμάτι για το κατά πόσο αυτό θα δυσκολέψει την κατάσταση. Διότι σε Έλληνες ναυτικούς -μιλούσα προχθές με φίλους που έχουν πάει στη Σαουδική Αραβία- πολλές φορές απαγορεύεται να εξέλθουν του πλοίου. Είναι εγκλωβισμένοι, δηλαδή, όσο το πλοίο θα πάει σε φορτοεκφόρτωση σε κάποιο λιμάνι της Σαουδικής Αραβίας, να παραμείνουν εκεί.

Η μεταχείριση των πλοίων σε περίπτωση ανάγκης είναι κάτι που ωφελεί περισσότερο την Ελλάδα. Και τα δύο κράτη πρέπει να πούμε ότι είναι μέλη του International Maritime Organization, δηλαδή του ΙΜΟ. Η Ελλάδα από το 1958 και η Σαουδική Αραβία από το 1959. Έχουν υποστηρίξει αυτό το κοινό πλαίσιο αλλά αυτό το κοινό πλαίσιο αφορά μόνο στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και αφορά μόνο στη διευθέτηση σε ό,τι αφορά στα ναυτιλιακά ατυχήματα. Δεν αφορά, δηλαδή, τις εμπορικές συμβάσεις. Εκεί θα υπάρχει σύγκρουση. Γι' αυτό ως Ελληνική Λύση εμείς το έχουμε εντοπίσει και κρατούμε επιφυλάξεις. Αυτό δεν μπορεί να υλοποιηθεί.

Ως προς τη σχετική εθνική νομοθεσία, που συνεχίζουν και προσπαθούν στο κανονιστικό και νομικό πλαίσιο, θέλω να πω ότι απέχει παρασάγγας το ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο από το πλαίσιο της Σαουδικής Αραβίας, σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Το επίμαχο άρθρο, από τα 18 συνολικά άρθρα, είναι το άρθρο 15. Υπάρχει μια διαφορά εδώ στο δίκαιο των δύο χωρών και μια έλλειψη εφαρμογής δηλαδή των διεθνών συμβάσεων που διέπουν το Δίκαιο της Θάλασσας. Για την εμπορική μεταφορά οι διαβουλεύσεις είναι η μοναδική λύση. Το να γίνουν οι διαβουλεύσεις -και θα συμφωνήσουμε όλοι- είναι η μοναδική λύση αλλά δεν θα φέρουν τα απτά αποτελέσματα.

Να μην χρονοτριβούμε, να μην υπερκεράσω τον χρόνο. Πάμε για μία κύρωση η οποία θα ισχύει ανά πενταετία. Δηλαδή, αυτοδικαίως μπορεί να ανανεωθεί εκτός αν το ένα κράτος ζητήσει έξι μήνες πριν να ακυρωθεί η σύμβαση. Θέλω να πούμε όμως εδώ ότι δεν είναι μια σύμβαση μικρή σε χρονική διάρκεια. Έχει ένα βάθος χρόνου πέντε ετών. Για κάποιες άλλες συμβάσεις που έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία σε ό,τι αφορά στους κανόνες του Αμβούργου του 1978 ή του Ρότερνταμ, που είχε υπογράψει η Σαουδική Αραβία, υπάρχει μία «παραπλάνηση», διότι αυτές οι δύο συμβάσεις δεν εφαρμόζονται από πολλά κράτη. Μόνο είκοσι κράτη τις εφαρμόζουν.

Εν πάση περιπτώσει, η Σαουδική Αραβία είναι ένα κράτος σκληρό. Κανείς δεν το αμφισβητεί. Φανταστείτε ότι πριν από ενάμιση χρόνο περίπου είχαμε φυλάκιση από το αντιτρομοκρατικό δικαστήριο της Σαουδικής Αραβίας -υπάρχει και η λεγόμενη θρησκευτική μουσουλμανική αστυνομία εκεί- μιας γυναίκας για τα δικαιώματα των γυναικών. Είναι ένα κράτος το οποίο δεν σέβεται τα δικαιώματα των ανθρώπων. Έχουν γίνει βήματα σε σχέση με το παρελθόν. Εμείς όμως, κύριοι, είμαστε αρνητικοί ως Ελληνική Λύση για τον απλούστατο λόγο ότι είναι διφορούμενη η κύρωση. Δηλαδή, πολλές διεθνείς συμβάσεις που ανέφερα δεν τις έχει ψηφίσει, δεν τις έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία, οπότε θα έρθουμε σε μία σύγκρουση. Βλέπουμε ότι αυτό μπορεί να μας βάλει ενδεχομένως και σε κάποιες περιπέτειες. Γι' αυτό λέμε όχι στη συγκεκριμένη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση αφού συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μαθήτριες και μαθητές και ένας συνοδός εκπαιδευτικός από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Αλίμου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, κ. Δελής.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Πρόκειται, κυρίες και κύριοι, για άλλη μία διακρατική συμφωνία κομμένη και ραμμένη στα μέτρα των εφοπλιστών. Άλλωστε το αστικό μας κράτος αποτελεί τον θεματοφύλακα των κερδών και τον διαχρονικό υποστηρικτή του εφοπλιστικού κεφαλαίου με τη συνταγματική, παρακαλώ, κατοχύρωση των προνομίων του, φορολογικών και άλλων, από τη δεκαετία του 1950 ακόμη, αλλά και την αμέριστη πολύπλευρη στήριξη των εφοπλιστών από όλες ανεξαιρέτως τις αστικές κυβερνήσεις. Είναι εμβληματικός ο νόμος 2687/1953. Είναι ο νόμος που έχει την απόλυτη συνταγματική κάλυψη, ισχύει κανονικά από τότε και δεν μπορεί να αλλάξει χωρίς να τροποποιηθεί το Σύνταγμα. Αυτός ο νόμος είναι που έδωσε συντριπτικά χτυπήματα στα συγκροτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών, προκάλεσε τεράστια ελλείμματα στο ΝΑΤ -πάνω από 1 δισεκατομμύριο- χτυπώντας την κοινωνικο-ασφαλιστική προστασία των ναυτεργατών και άνοιξε βεβαίως τον δρόμο για τέτοιου είδους διακρατικές συμφωνίες.

Την ίδια στιγμή το ίδιο αυτό αστικό κράτος στους εργαζόμενους και ναυτεργάτες αποδεικνύεται συνεχώς εχθρικό και αδυσώπητο. Το είδαμε προχθές καθαρά με μία ακόμα απεργία των ναυτεργατών να κηρύσσεται παράνομη. Άλλη μια. Αποδεικνύεται συνεχώς με την αντεργατική πολιτική που τσακίζει μισθούς και δικαιώματα, εργασιακά και ασφαλιστικά. Και βεβαίως αποδεικνύεται και με τη σημερινή διακρατική συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία σύμφωνα με την οποία από τη μία ενισχύεται περαιτέρω

η επιχειρηματική δράση του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου και από την άλλη τα δικαιώματα των ναυτεργατών συρρικνώνονται.

Στη Σαουδική Αραβία, ένα σκοταδιστικό κράτος με δικαστικές ποινές ισλαμικού νόμου, που περιλαμβάνουν μαστίγωμα, ακρωτηριασμούς, εκτελέσεις -πάνω από τριακόσιοι ήταν οι εκτελεσμένοι το 2024- οι γυναίκες αντιμετωπίζονται ως υποδεέστερες και υπόκεινται σε αυστηρούς περιορισμούς, ενώ κόλαση είναι κυριολεκτικά η ζωή για τους χιλιάδες μετανάστες - θύματα καταπίεσης και άγριας εκμετάλλευσης.

Όλα αυτά όμως σε τίποτα δεν εμποδίζουν την Ελληνική Κυβέρνηση, αλλά και τον Πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών όπως είδαμε, χθες να υπογραφούν συμφωνίες με τους πετρελαιομονάρχες της Σαουδικής Αραβίας. Άλλη μία απόδειξη ότι οι ανησυχίες των ευρωατλαντικών -και οι δικές σας βεβαίως- για τα περιβόητα δικαιώματα και τις ελευθερίες των λαών είναι πέρα για πέρα υποκριτικές και καθορίζονται από ισχυρά γεωπολιτικά συμφέροντα και ανταγωνισμούς.

Είναι χαρακτηριστικό ότι και τα 18 άρθρα της συμφωνίας αναφέρονται στα συμφέροντα των ιδιοκτητών των ναυτιλιακών εταιρειών -δηλαδή των εφοπλιστών- και πουθενά, μα πουθενά, όχι να κατοχυρώνονται, αλλά ούτε καν να αναφέρονται τα δικαιώματα των ναυτεργατών, αυτών δηλαδή που με τη δουλειά τους παράγουν τα τεράστια κέρδη των εφοπλιστών.

Στη Συμφωνία τη σημερινή, όπως και σε όλες τις ανάλογες βέβαια, δεν υπάρχει όχι άρθρο αλλά ούτε μία λέξη για εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων και για οργανικές θέσεις που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες προστασίας της ασφάλειας στη θάλασσα.

Αντίθετα, βασικός στόχος αυτής της συμφωνίας, όπως γράφει η αιτιολογική έκθεση, είναι η θέσπιση ενός σταθερού καθεστώτος ναυτιλιακής συνεργασίας για τη βελτίωση της ασφάλειας του «επιχειρείν» μεταξύ των δύο χωρών, για τους εμπλεκόμενους στον ναυτιλιακό τομέα. Είναι χαρακτηριστικό το άρθρο 3 με τίτλο «Ελευθερία Ναυσιπλοΐας» όπου στην παράγραφο 1 αναφέρεται ότι τα δύο συμβαλλόμενα μέρη διευκολύνουν, ενισχύουν και αναπτύσσουν την κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων μεταξύ των χωρών τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Στη συνέχεια, στο υπόλοιπο τμήμα του άρθρου 3 περιγράφεται εκείνο ακριβώς το περιβάλλον για την παραπέρα ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου στο πλαίσιο ανάπτυξης των ναυτιλιακών σχέσεων με βάση τις αρχές εκείνου του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, αν δεχτούμε ότι υπάρχει τέτοιος, κύριε Υπουργέ -που δεν υπάρχει στην καπιταλιστική ζούγκλα- όπου πλέον με την έναρξη της ισχύος αυτής της συμφωνίας αποτρέπεται η εφαρμογή οποιουδήποτε μέτρου που θα περιόριζε έστω τα δικαιώματα περί της ελεύθερης ναυσιπλοΐας που περιγράφονται στη συμφωνία.

Γίνεται σαφές ότι τέτοια μέτρα που θα περιόριζαν τα δικαιώματα περί ελεύθερης ναυσιπλοΐας είναι η εφαρμογή των κατοχυρωμένων δικαιωμάτων των ναυτεργατών που υπηρετούν στα πλοία. Αυτό είναι και το πραγματικό νόημα της παραγράφου 3 του άρθρου 3 ότι «τα μέρη απέχουν από κάθε ενέργεια που μπορεί να είναι επιβλαβής για την ανεμπόδιστη συμμετοχή των πλοίων τους σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές». Ποιες είναι αυτές οι ενέργειες που είναι επιβλαβείς; Μα φυσικά, τα δικαιώματα, τα οποία συγκροτημένα δικαιώματα έχουν απομείνει, των ναυτεργατών, που είναι αυτοί φυσικά που κινούν τελικά τα πλοία των εφοπλιστών.

Αντίστοιχα, προσοχή θέλει και το άρθρο 15 για την τεχνική συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρογνωμοσύνης και συγκεκριμένα η τέταρτη παράγραφος που αναφέρεται στο να παρέχουν εγκαταστάσεις κατασκευής και συντήρησης πλοίων στις δύο χώρες. Αλήθεια, με τι συμβάσεις εργασίας θα εργάζονται οι ναυτεργάτες και μεταλλεργάτες στις επισκευές των πλοίων και με ποιους νόμους θα κατοχυρώνονται τα μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων στις εγκαταστάσεις κατασκευής και συντήρησης; Ούτε λέξη για όλα αυτά στη συμφωνία.

Τελικά και αυτή η συμφωνία εξυπηρετεί την ίδια την αντεργατική πολιτική έτσι όπως ξεδιπλώνεται και που έχει ως αποτέλεσμα η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτεργατών, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσής τους, να εργάζονται με μισθούς πείνας, με τις διεθνείς συμβάσεις -τις γνωστές- των ελάχιστων, στην ουσία, χωρίς κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα. Σε αυτές τις συνθήκες εργασίας, όμως, όχι μόνο δεν προστατεύονται, αλλά διαρκώς υπονομεύονται η ασφάλεια και η προστασία και της ανθρώπινης ζωής και των πλοίων και του περιβάλλοντος.

Καταψηφίζουμε λοιπόν και αυτήν τη διακρατική συμφωνία γιατί αποτελεί άλλο ένα χτύπημα στα δικαιώματα των ναυτεργατών, τις συλλογικές τους συμβάσεις, τα κοινωνικοασφαλιστικά τους δικαιώματα, τις συνθήκες εργασίας και όλα τα όσα αφορούν τη δουλειά τους. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από τον ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Ζαμπάρας. Παρακαλώ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ (ΜΙΛΤΟΣ) ΖΑΜΠΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι σχετικά σύντομος. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, όχι από το κυρίως θέμα της σημερινής συζήτησης, αλλά από μια πρόσφατη προκλητική απόφαση της Attica Group που ανακοίνωσε την αύξηση των ναύλων στα φορτηγά οχήματα με πρόσχημα -υποτίθεται- την υποχρεωτική προσαρμογή στα νέα καθαρότερα καύσιμα.

Και ερωτώ ευθέως, κύριε Υπουργέ, πού είναι οι πρόσφατοι πανηγυρισμοί της Κυβέρνησης όταν μόλις πριν λίγους μήνες, παρά τις έντονες αντιρρήσεις μας, χαρίσατε εκατομμύρια ευρώ στους ακτοπλόους με τη μείωση κατά 50% των λιμενικών τελών, δήθεν, για να αποτραπούν οι νέες αυξήσεις στα ναύλα;

Σήμερα, λοιπόν, αποδεικνύετε ένα ακόμη φιάσκο της πολιτικής σας, ένα ακόμη φιάσκο των πολιτικών σας επιλογών. Οι ακτοπλόοι, αφού πρώτα καρπώθηκαν το δώρο σας, τώρα αγνοούν επιδεικτικά και προχωρούν σε αυξήσεις, οι οποίες προφανώς θα μετακυλιστούν, όπως γίνεται πάντα, στον τελικό καταναλωτή, πλήττοντας κυρίως τους νησιώτες και τους παραγωγούς. Αυτή είναι, ακόμα μια φορά κατά την προσέγγισή σας, η αγορά που αυτορυθμίζεται ή μήπως είναι η αγορά που ρυθμίζεται κατ' εντολήν των ισχυρών; Και αυτό δεν το έχουμε δει μόνο στο κομμάτι της ναυτιλίας, αλλά και στο κομμάτι της ενέργειας, σε όλους τους τομείς που κυριαρχούν σήμερα τα καρτέλ.

Πού είναι, λοιπόν, η παρέμβασή σας για να συγκρατήσετε, στοιχειωδώς θα έλεγα εγώ, αυτήν την αισχροκέρδεια; Πού είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος; Αντί, λοιπόν, να διασφαλίσετε τη βιωσιμότητα των λιμένων, εσείς επιλέγετε να γίνετε ατζέντηδες των συμφερόντων των εφοπλιστών.

Πάμε τώρα και στην ίδια τη συμφωνία, πολύ σύντομα. Πρόκειται, λοιπόν, για μια συμφωνία που υπογράφτηκε στις 8 Δεκεμβρίου του 2021 επί Υπουργίας κ. Πλακιωτάκη και έρχεται προς κύρωση τρεισήμισι χρόνια μετά. Στο μεταξύ, έχουν μεσολαβήσει δυο ακόμη Υπουργοί -ο κ. Βαρβιτσιώτης και ο κ. Στυλιανίδης- και σήμερα φτάνουμε να συζητάμε την παρούσα συμφωνία επί Υπουργίας του κ. Κικίλια.

Πρόκειται, λοιπόν -και το έχουν επισημάνει όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης- για μια σοβαρή χρονική υστέρηση που επιβεβαιώνει τη διαχρονική παθογένεια στη διαχείριση των διακρατικών συμφωνιών, με τις κυβερνήσεις να κρατούν στα συρτάρια και να θυμούνται να τις φέρουν στη Βουλή μετά από πολύ καιρό.

Και, πραγματικά, εμείς ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, κύριε Υπουργέ, αναγνωρίζουμε πλήρως πως η ναυτιλία αποτελεί έναν στρατηγικό πυλώνα της εθνικής οικονομίας και οι διεθνείς συμφωνίες σε αυτόν τον τομέα θα έπρεπε κατά κανόνα να προχωρούν πιο άμεσα, όταν πράγματι, όμως, εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον.

Η εν λόγω, λοιπόν, συμφωνία ανοίγει δίαυλο συνεργασίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τις αρχές του θεμιτού ανταγωνισμού. Όμως, κατά την άποψή μας, δεν μπορεί αυτή η συμφωνία -και δεν μπορεί καμία συμφωνία- να είναι ουδέτερη. Δεν υπάρχει ουδέτερη συμφωνία. Θα πρέπει, λοιπόν, να συνοδεύεται από προβλέψεις που προστατεύουν και τους ναυτικούς και το περιβάλλον.

Και θα μου επιτρέψετε να επισημάνω δύο κρίσιμα άρθρα, τα οποία τα βάλαμε και στην αρμόδια επιτροπή που έγινε προχθές.

Το άρθρο 12, που αφορά τα αποδεικτικά έγγραφα των ναυτικών. Υπάρχει πρόβλεψη για την αναγνώριση των ταυτοτήτων των πληρωμάτων είτε είναι υπήκοοι των δύο χωρών είτε τρίτων χωρών. Καλό θα ήταν, όμως, κύριε Υπουργέ, να προβλέπεται ρητά υποχρέωση έγκυρης ενημέρωσης του ενός μέρους από το άλλο σε περίπτωση τροποποίησης των απαιτήσεων ή των διαδικασιών, ώστε να αποφεύγονται -ειπώθηκε και προηγουμένως- αυθαίρετες ή άνισες μεταχειρίσεις των ναυτικών.

Στο άρθρο 13, τώρα, που αφορά εγκλήματα επί των πλοίων εντός των χωρικών υδάτων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, διαπιστώνουμε απουσία πρόβλεψης, βιαστικές διεκδικήσεις, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις παραβιάσεων εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών, όπως για παράδειγμα η μη καταβολή των δεδουλευμένων.

Παράλληλα, δεν υπάρχει καμία αναφορά στην προστασία των θεμελιωδών ανθρώπινων δικαιωμάτων απέναντι σε αυταρχικά και καταπιεστικά καθεστώτα όπως είναι αυτό της Σαουδικής Αραβίας. Ποια θα είναι, για παράδειγμα, η στάση μας όταν μέλη πληρωμάτων διώκονται για ελευθερία έκφρασης ή και απλές κοινωνικές συμπεριφορές, όπως είναι για παράδειγμα η κατανάλωση αλκοόλ;

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο 14, που ρυθμίζει την παροχή βοήθειας σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, διασώσεων ή αποθήκευσης φορτίων, διαπιστώνουμε ξανά κενό στην πρόβλεψη για αποζημιώσεις προς το συμβαλλόμενο μέρος που αναλαμβάνει τη διάσωση. Η ασάφεια αυτή μπορεί να δημιουργήσει εντάσεις και νομικά κενά σε περιπτώσεις σοβαρών ναυτικών επεισοδίων.

Εδώ πρόκειται για ένα μεγάλο ζήτημα που αφορά το εξής, κύριε Υπουργέ. Ποια είναι σε τελική ανάλυση η ανταπόδοση της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας απέναντι στο ελληνικό κράτος, στην κοινωνία και στους πολίτες της; Διότι μετά το 2019 η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντί να ενισχύσει την κοινωνική ανταποδοτικότητα της ναυτιλίας έκανε το αντίθετο. Μείωσε τις οργανικές θέσεις για Έλληνες ναυτικούς, κατήργησε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, παραμέρισε τα ναυτεργατικά σωματεία. Ειδικά με το ν.4714/2020 υπονομεύσατε τον Έλληνα ναυτικό και επιτρέψτε στις εταιρείες να τον αμείβουν με όρους χαμηλότερους από τη συλλογική σύμβαση.

Ρωτώ, λοιπόν: Πόσα πλοία από το 2020 και μετά φέρουν την ελληνική σημαία; Απάντησε ο Υφυπουργός στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ. Λιγότερα είναι φέτος. Λιγότερα είναι το 2025. Από το 2020 έως το 2025 λιγότερα πλοία φέρουν την ελληνική σημαία. Πόσοι Έλληνες ναυτικοί εργάζονταν το 2020 και πόσοι σήμερα; Για να δούμε λίγο και τις διαφορές. Η απάντηση είναι γνωστή και εκκωφαντική. Έχουν μειωθεί και μαζί μειώθηκε και η εθνική παρουσία στη ναυτιλία.

Κλείνοντας, δεν μπορώ, κύριε Πρόεδρε, να μην αναφερθώ στην τραγωδία που εξελίσσεται στην Παλαιστίνη και δεν μπορώ επίσης να μην αναφερθώ και στη σιωπή της Ευρώπης μπροστά σε αυτό το ανείπωτο έγκλημα κατά της ανθρωπότητας που συνιστά συνενοχή. Παιδιά δολοφονούνται, άνθρωποι πεθαίνουν από την πείνα και την εγκατάλειψη κι εμείς, ως δήθεν πολιτισμένος κόσμος, τηρούμε σιγή νεκροταφείου. Είναι μια μεγάλη ντροπή.

Και μια τελευταία κουβέντα για την υπόθεση για το έγκλημα των Τεμπών. Σταματήστε επιτέλους να ρίχνετε λάδι στη φωτιά. Μετά την τεράστια, μεγαλειώδη παρωδία της υπόθεσης Τριαντόπουλου, την απόλυση του συνδικαλιστή Γενηδούνια και τη χθεσινή, προχθεσινή εργαλειοποίηση του πορίσματος που περιμέναμε δεκατέσσερις μήνες, είναι φανερό πως ό,τι και να κάνετε, κύριοι της Κυβέρνησης, η κοινωνία σας έχει ήδη καταδικάσει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Συνεχίζουμε με τον εισηγητή από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής τον κ. Μιχαηλίδη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συμφωνία που εισάγεται για κύρωση σήμερα, αλλά και το ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής συνεργασίας που επιχειρείται μεταξύ της Ελλάδας και της Σαουδικής Αραβίας μπορεί να αποτελέσει ένα θετικό βήμα για την ενίσχυση των διμερών σχέσεων και την εδραίωση της θέσης μας στο συγκεκριμένο θέμα.

Επειδή ούτως ή άλλως τα πράγματα δεν αλλάζουν, η συμφωνία έχει υπογραφεί, θα σταθώ για πολύ λίγο χρόνο σε αυτή καθαυτή τη σύμβαση, σημειώνοντας κάποιες αδυναμίες, για να σταθώ περισσότερο σε κάποια άλλα ευρύτερου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος θέματα. Διότι είναι ίσως η πρώτη φορά τα τελευταία δύο χρόνια που βλέπω έναν Υπουργό Ναυτιλίας στην Αίθουσα. Μακάρι με εσάς, κύριε Υπουργέ, να αλλάξουν τα πράγματα, να σας βλέπουμε πιο τακτικά, που σημαίνει ότι θα πάρετε πολιτικές πρωτοβουλίες για μια σειρά ζητημάτων που θα αναφέρω και εγώ, για να μπορούμε να μιλάμε επί της ουσίας.

Αυτό που θα ήθελα να λάβετε υπ' όψιν και η Αίθουσα και εσείς, κύριε Υπουργέ, αναφορικά με τη σύμβαση είναι ότι πραγματικά δίνει την εικόνα ότι έχει συνταχθεί στο πόδι, πάρα πολύ επιπόλαια. Δεν έχει μπει επί της ουσίας σε μία σειρά σοβαρών θεμάτων, ιδιαίτερα που το συμβαλλόμενο κράτος έχει αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που έχει.

Θέλω να αναφερθώ, επιγραμματικά, στα θέματα των μετακινήσεων των ναυτικών μεταξύ των δύο χωρών. Θα μπορούσε να έχει προσεχθεί ιδιαίτερα για τα θέματα των γυναικών. Έχουν ειπωθεί αρκετά σ' αυτή την Αίθουσα από τους προλαλήσαντες. Θα μπορούσε να είχε προσεχθεί περισσότερο το θέμα αν χρειάζεται βίζα. Διότι το να θες να κάνεις τουρισμό στη Σαουδική Αραβία το θεωρώ κάτι τραβηγμένο. Αυτοί, λοιπόν, οι Έλληνες ναυτικοί που θα πάνε προς τη Σαουδική Αραβία θα πάνε κατευθείαν στο πλοίο τους. Άρα το ναυτικό φυλλάδιο και το διαβατήριο, όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες, θα ήταν αρκετό.

Θα ήθελα να σταθώ λίγο στο ότι το άρθρο 15 που είναι ένα σοβαρό άρθρο από τα δεκαοκτώ, είναι λίγο ετεροβαρές υπέρ της Σαουδικής Αραβίας. Διότι η Σαουδική Αραβία, αν εφαρμοστούν και υλοποιηθούν οι πρόνοιες του άρθρου 15, μπορεί να μπαίνει σε μια ευρωπαϊκή χώρα, μπαίνει κατευθείαν στην Ευρώπη και θα έπρεπε να προσέξουμε τι περισσότερο θα μπορούσαμε να πάρουμε για εταιρείες ή για δουλειές που κλείνονται από Έλληνες στην Σαουδική Αραβία.

Για το θέμα της διπλής φορολογίας φαντάζομαι ότι αυτό ρυθμίζεται από την προηγούμενη συμφωνία που είχε υπογραφεί με την συγκεκριμένη χώρα. Άρα, φαντάζομαι, θα μας πείτε αν υπάρχει κάτι διαφορετικό, δεν υπάρχει θέμα.

Μπαίνω, λοιπόν, στα άλλα θέματα που θα ήθελα να σας πω. Κύριε Υπουργέ, είναι εντυπωσιακό για τη φιλοσοφία που πρεσβεύει αυτή η Κυβέρνηση ότι δεν έχει συνειδητοποιήσει τη σημαντικότητα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας για τη χώρα. Είναι μια βιομηχανία η οποία συνεισφέρει δεκάδες δισεκατομμύρια τον χρόνο, που αναμοχλεύει πολλές δουλειές. Δεν έχει δώσει την πρέπουσα σημασία για τα προβλήματα των ναυτικών.

Η πιο τρανή απόδειξη -το δηλώνουν και κυβερνητικοί παράγοντες, είναι και πασιφανές ότι η μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο είναι η ναυτιλία - είναι ότι πεντέμισι χιλιάδες ποντοπόρα πλοία κυκλοφορούν σε όλους τους ωκεανούς του κόσμου. Ένα στα τέσσερα δεξαμενόπλοια που μπαίνει στον Κόλπο, μιας και μιλάμε για τη Σαουδική Αραβία, είναι ελληνικά. Και τι βλέπουμε; Παρ' όλη αυτή την σημαντική πορεία της χώρας μας, υπάρχει μία εξαιρετική άρνηση θα έλεγα των Ελλήνων πλοιοκτητών να εγγράψουν στο ελληνικό νηολόγιο τα ελληνικά πλοία. Πρόκειται αναμφισβήτητα για μια κατάρρευση του εθνικού νηολογίου τα τελευταία χρόνια και είναι ντροπή, πραγματικά οδυνηρό θα έλεγα, από τα χιλιάδες αυτά ποντοπόρα πλοία πάνω από 3.000 κόρους στο ελληνικό νηολόγιο να είναι κάτω από τετρακόσια.

Δεν είναι μόνο αυτό που συμβαίνει, κύριε Υπουργέ. Είναι και το γεγονός και πού πάνε αυτά πλοία. Παλιά είχαμε και λέγαμε ότι πάνε σε σημαίες ευκαιρίας. Σήμερα δεν υπάρχουν τέτοιες σημαίες ευκαιρίας. Όλα τα ελληνόκτητα πλοία που φεύγουν από το νηολόγιό μας ή δεν έρχονται στο νηολόγιό μας ή πάνε σε άλλα ευρωπαϊκά νηολόγια, της Κύπρου, της Μάλτας, τώρα ανεβαίνει και η Πορτογαλία επικίνδυνα.

Το πιο τραγικό είναι ότι οι Έλληνες ναυτικοί δεν θέλουν να ναυτολογηθούν σε ελληνικό πλοίο. Αν αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό. Θα πω περισσότερα άλλη φορά. Γιατί γίνεται αυτό; Διότι, κύριε Υπουργέ, έχω και μια ιδιότητα και πάρα πολλά χρόνια στην ναυτιλία και θέλω να μιλάμε γιατί μπορεί να φανεί χρήσιμο.

Κανένας ναυτικός πλέον δεν θέλει να είναι σε ελληνικό πλοίο. Είδατε ενδεχομένως τις εικόνες που κατεγράφησαν πριν λίγες μέρες στην υπηρεσία ναυτικών μητρώων. Είμαι βέβαιος ότι έχετε ενημερωθεί. Οι ουρές είναι απ' έξω. Ένας ή δύο υπάλληλοι να εξυπηρετήσουν τις δεκάδες χιλιάδες ναυτικών. Και δεν φτάνει μόνο αυτό. Για να πάρει κανείς ένα πτυχίο, το δίπλωμά του, αυτά που λέμε «δίπλωμα», καταθέτει τα χαρτιά να το παραλάβει μετά από τρεις μήνες. Για να περάσει γιατρούς, που οι διεθνείς πλέον συμβάσεις έχουν πιστοποιήσει εκατοντάδες Έλληνες γιατρούς και μπορούν να γίνουν αυτά σε δευτερόλεπτα, εμείς επιμένουμε να τους περνάμε ακόμα από την ΑΝΥΕ και απασχολούμε και δεκάδες γιατρούς του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος για να κάνουν μια δουλειά που δεν έχουν και διάθεση οι ίδιοι να την κάνουν. Αλλάξτε αυτά όλα τα πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είστε πολύ έμπειρος και δώστε μας λίγο χρόνο, καταλαβαίνετε είναι πολύ σημαντικά. Έχουμε να δούμε Υπουργό Ναυτιλίας δύο χρόνια εδώ μέσα.

Σας λέω, λοιπόν, ότι με εντυπωσίασε η ομιλία σας στην παραλαβή του Υπουργείου. Διότι, κύριε Υπουργέ, σ' αυτήν τη μέρα ο κάθε Υπουργός δίνει τους άξονες πώς θέλει να κινηθεί. Δεν είπατε -χίλιες εξακόσιες λέξεις ήταν η ομιλία σας- ούτε μια φορά τη λέξη ελληνική εμπορική ναυτιλία. Ούτε μία! Το έχω εδώ, αν θέλετε θα το καταθέσω στα Πρακτικά. Δεν αναφέρατε ούτε μία λέξη για τον Έλληνα ναυτικό. Έλληνας ναυτικός δεν υπήρχε στην ομιλία σας. Πού πάμε; Όλη η ομιλία σας αναλώθηκε στο να δίνετε συγχαρητήρια σε έναν Υπουργό που δεν τον είχε δει ποτέ το Κοινοβούλιο για το έργο που δεν το ξέρουμε, δεν έχει περάσει τίποτα από εδώ και να αναφέρεστε συνέχεια για το λιμάνι του Πειραιά. Καλά κάνετε και αναφέρεστε, αλλά πρέπει να καταλάβετε ότι δεν κατεβήκατε για κεντρικός λιμενάρχης του Πειραιά ούτε για διευθύνων σύμβουλος του οργανισμού. Κατεβήκατε για Υπουργός Ναυτιλίας.

Ξέρετε, η ναυτιλία, κύριε Υπουργέ, έχει πάρα-πάρα πολλά προβλήματα στην εκπαίδευση, στους ναυτικούς, στο πώς θα γίνουμε ανταγωνιστικοί πιο πολύ και πραγματικά ήταν λυπηρό που διαβάσαμε αυτές τις μέρες από μια έκθεση της EMSA -ξέρετε ποια η EMSA- όπου την πρώτη ναυτιλία του κόσμου την κατατάσσει -μετρημένα είναι αυτά- με τους λιγότερους ναυτικούς στην Ευρώπη και είναι πάνω από εμάς άλλες έξι χώρες που δεν έχουν και ιδιαίτερο κύρος και σημασία στο διεθνές ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Γιατί δεν θέλουν οι Έλληνες νέοι να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Τελειώνω.

Θέλω να σας πω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι δεν είναι μόνο τα τόσα προβλήματα που αντιμετωπίζει ένας Έλληνας ναυτικός και δίνει το παράδειγμα σαν να λέει στους νέους: «μην έρθετε, κανένας δεν δίνει σημασία για τους Έλληνες, για εσάς και τις οικογένειές σας». Πρέπει να τα προσέξουμε, όπως πρέπει να προσέξουμε και τους συνταξιούχους ναυτικούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Όλοι που μίλησαν είχαν σχέση με τη ναυτιλία. Μίλησαν σε έναν περιορισμένο χρόνο. Σας παρακαλώ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Με ξέρετε, θέλω να είμαι αντικειμενικός απέναντι σε όλους.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Δώστε μου ένα λεπτό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τη φράση σας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Οι Έλληνες ναυτικοί οι συνταξιούχοι έχουν ξεχαστεί και αν δεν προσέχουμε τους συνταξιούχους, δίνουμε παράδειγμα στους νέους να φεύγουν από το ναυτικό επάγγελμα. Δεν μπορεί να εκκρεμούν δικαστικές αποφάσεις για τις συντάξεις τους και εμείς να αδιαφορούμε. Δεν μπορεί ένας συνταξιούχος, δεν είναι στεριανός. Είναι μεγάλη διαφορά να είναι μείον 63% οι συντάξεις τους κάτω και εμείς να σφυρίζουμε αδιάφορα.

Θα μας δοθεί η ευκαιρία να πούμε και άλλα φαντάζομαι στην πορεία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): 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 «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα ένα μέλη από την αντιπροσωπεία του Δικτύου Νεολαίας Δυτικών Βαλκανίων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο τελευταίος εισηγητής από τη Νέα Δημοκρατία, ο κ. Γιόγιακας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας η προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων από τη μία και η στήριξη της εξωστρέφειας από την άλλη είναι κάτι βασικό και προτεραιότητά μας για την ανάπτυξη της οικονομίας μας. Σε αυτήν την κατεύθυνση η χώρα μας ασκεί με συνέπεια τα τελευταία χρόνια μια πολυδιάστατη οικονομική διπλωματία, έχοντας μεταξύ άλλων επενδύσει σημαντικά στην ενίσχυση των οικονομικών σχέσεων της χώρας μας με τη Σαουδική Αραβία.

Η στρατηγική σημασία της οικονομικής αυτής συνεργασίας διαγράφεται ξεκάθαρα μέσα από διάφορες πρωτοβουλίες και συμφωνίες που έχουν αναληφθεί τα τελευταία χρόνια, όπως είναι η συμφωνία των δύο χωρών για την ανάπτυξη υποθαλάσσιου και επίγειου καλωδιακού συστήματος μεταφοράς δεδομένων που θα συνδέει την Ευρώπη με την Ασία μέσω Ελλάδας και Σαουδικής Αραβίας. Είναι ένα έργο που αναβαθμίζει τη θέση της Ελλάδας ως τηλεπικοινωνιακής πύλης προς την Ευρώπη, υποστηρίζοντας παράλληλα την ψηφιακή στρατηγική της Σαουδικής Αραβίας.

Είναι επίσης η συμφωνία συνεργασίας ύψους 2,6 δισεκατομμυρίων ευρώ στον τομέα των συμβατικών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με την οποία η τεχνογνωσία της Σαουδικής Αραβίας συνδυάζεται με τον ρόλο της Ελλάδας ως ενεργειακού κόμβου στην ευρύτερη περιοχή. Όπως είναι και οι σαράντα έξι πρωτοβουλίες για την πολιτική, την άμυνα, τις επενδύσεις, την ενέργεια, τον τουρισμό, τον πολιτισμό και τον αθλητισμό που συμφωνήθηκαν τον περασμένο Ιανουάριο κατά την πρώτη συνεδρίαση του Ανώτατου Συμβουλίου Στρατηγικής Συνεργασίας Συμβουλίου Συνεργασίας Ελλάδας Σαουδικής Αραβίας υπό την προεδρία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και του πρίγκιπα διαδόχου Μοχάμεντ Μπιν Σαλμάν.

Σημειώνω επίσης το ελληνοσαουδαραβικό επιχειρηματικό φόρουμ με την Enterprise Greece να έχει ηγετικό ρόλο μέσα από το οποίο προωθείται η συνεργασία επιχειρήσεων από τις δύο χώρες σε τομείς όπως ο τουρισμός, η ναυτιλία, η υγεία, η αγροτική παραγωγή, οι κατασκευές και τα logistics. Χαρακτηριστικό αυτής της δυναμικής που έχει αναπτύξει η προσέγγιση των δύο χωρών στο πεδίο της οικονομίας είναι ότι την περίοδο 2018 έως 2023 οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τη Σαουδική Αραβία αυξήθηκαν με ετήσιο ρυθμό 12,6% φτάνοντας το 1,5 δισεκατομμύριο δολάρια.

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εντάσσεται η συμφωνία συνεργασίας με τη Σαουδική Αραβία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, την κύρωση την οποία και συζητάμε σήμερα, μία συμφωνία που έχει σκοπό να διευκολύνει τις εμπορικές και επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές και να ενθαρρύνει τη ναυτιλιακή συνεργασία των δύο χωρών, να διασφαλίσει την ελευθερία του εξωτερικού εμπορίου και να ενισχύσει τη συνεργασία των δύο χωρών τόσο στον τομέα αυτό όσο και στις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Με τη συμφωνία τίθενται

κανόνες και ορίζονται δικαιώματα, υποχρεώσεις και δυνατότητες για τα δύο μέρη, προκειμένου η συνεργασία αυτή να είναι λειτουργική και αμοιβαίως ωφέλιμη.

Θα αναφερθώ συνοπτικά στα κύρια σημεία της συμφωνίας. Με αυτήν τα εμπορικά πλοία των δύο χωρών αποκτούν πρόσβαση σε οποιονδήποτε λιμένα της επικράτειας της άλλης χώρας που είναι ανοικτός στο διεθνές εμπόριο καθώς και το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες και φορτία μεταξύ των λιμένων αυτών καθώς και μεταξύ ενός εκ των λιμένων και τρίτων χωρών. Παρέχεται ισότιμη μεταχείριση στα πλοία των δύο μερών που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές όταν αυτά βρίσκονται στους λιμένες τους, στα χωρικά ύδατα ή σε άλλα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους. Καθιερώνεται η αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων που αφορούν πλοία και ναυτικούς, πιστοποιητικών και αποδεικτικών ταυτότητας και προβλέπονται διευκολύνσεις εισόδου και παραμονής των μελών του πληρώματος των πλοίων στην κάθε επικράτεια. Ορίζεται ότι τα έσοδα από ναυτιλιακές υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου μέρους μπορούν είτε να χρησιμοποιούνται για πληρωμές που σχετίζονται με τη ναυτιλία είτε να εμβάζονται ελεύθερα. Επίσης, οι ναυτιλιακές εταιρείες κάθε χώρας αποκτούν το δικαίωμα ίδρυσης γραφείων στην άλλη χώρα εφόσον ασφαλώς συμμορφώνονται με τη σχετική νομοθεσία της χώρας υποδοχής.

Προβλέπεται η υπαγωγή των μερών και των πληρωμάτων στην ισχύουσα νομοθεσία της άλλης χώρας κατά τη διάρκεια παραμονής του σε αυτήν, αλλά και τα πεδία του ρυθμιστικού πλαισίου σε κάθε χώρα, με τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται οι επιβάτες και οι παραλήπτες των διακινούμενων αγαθών.

Επίσης, εισάγεται πλαίσιο συνεργασίας για την αποτελεσματική εφαρμογή της συμφωνίας και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο χωρών: Σύγκλιση μεικτών επιτροπών, συνεργασία σε κοινά προγράμματα, συντονισμός απόψεων σε διεθνή συνέδρια. Σύμφωνα με αυτές τις βασικές προβλέψεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μία συμφωνία συνεργασίας, η εφαρμογή της οποίας θα συμβάλει στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυσιπλοΐας και στην αύξηση της κίνησης εμπορικών πλοίων για τη μεταφορά επιβατών και αγαθών, που θα συμβάλει στην αύξηση των εμπορικών συναλλαγών και στην αξιοποίηση κοινών επενδυτικών ευκαιριών στις θαλάσσιες μεταφορές και στις υπηρεσίες logistics και που θα ενθαρρύνει την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, εκπαίδευσης και τεχνικής βοήθειας μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων και οργανισμών των δύο χωρών. Μία συμφωνία που θα ευνοήσει τις άμεσες ξένες επενδύσεις, τη στήριξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των εργαζομένων σε αυτές.

Με λίγα λόγια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η υπό κύρωση συμφωνία συνεργασίας αναβαθμίζει τόσο τη στρατηγική συνεργασία μεταξύ της Ελλάδας και της Σαουδικής Αραβίας όσο και τον οικονομικό και γεωπολιτικό ρόλο της χώρας μας ως ναυτιλιακού και εμπορικού κόμβου στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Από αυτήν τη σκοπιά αξίζει να τη στηρίξουμε με την προσδοκία να εφαρμοστεί αποτελεσματικά, ώστε να φέρει ουσιαστικά οφέλη και για τις δύο πλευρές.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Κικίλιας.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ θερμά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαίρομαι ιδιαιτέρως που η ναυτιλία παίρνει τον ρόλο και το εύρος που της αναλογεί και της ανήκει στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Με αφορμή αυτήν τη κύρωση της σύμβασης με την Σαουδική Αραβία μπορούμε να συζητάμε γι' αυτό και επ' αφορμή αυτού για όλα τα θέματα της ναυτιλίας, κύριοι συνάδελφοι. Και είναι καλοδεχούμενες οι επισημάνσεις, οι ερωτήσεις και οι συμβουλές ακόμα, γιατί θεωρώ ότι η ισχύς είναι εν τη ενώσει όταν μιλάμε για κάτι το οποίο αν το προσθέσει κανείς με τον ελληνικό τουρισμό, κάνει το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων και του ΑΕΠ της χώρας. Αν προσθέσει κανείς και το real estate και τη δυνατότητα της ενοικίασης χώρων της ελληνικής οικογένειας, και ένα επιπρόσθετο έσοδο από εκεί, μιλάμε για την κινητήριο δύναμη της ελληνικής οικονομίας.

Για την ναυτιλιακή αυτή συμφωνία σε διμερή βάση -η Ελλάδα έχει μέχρι σήμερα υπογράψει και διαθέτει άλλες σαράντα τέσσερις τέτοιες συμφωνίες-, δεν έχω να πω πολλά γιατί ο συνάδελφος, κ. Γιόγιακας επεσήμανε κομμάτι-κομμάτι τα θετικά αυτής της συμφωνίας. Και βέβαια, θα μου επιτρέψετε απλά να σχολιάσω ότι το Δίκαιο της Θάλασσας είναι ένα και ισχύει παντού και για όλους. Δεύτερον, αν υπάρχει ένα νομοθετικό πλαίσιο σε μία χώρα, αυτό το νομοθετικό πλαίσιο δεν αλλάζει και δεν επηρεάζεται από μία ναυτιλιακή συμφωνία. Τρίτον, ακούστηκαν διάφορα πράγματα τα οποία -αν μου επιτρέπετε, θέλω να σας πω με όλο τον σεβασμό- αποτελούν τον πολιτικό λόγο για τον οποίο δεν θέλετε να στηρίξετε μια τέτοια διμερή συμφωνία. Παρ' όλα αυτά είναι σεβαστό το κάθε πολιτικό κόμμα με την επιχειρηματολογία του να υποστηρίζει ή να μην υποστηρίζει τέτοιου είδους συμφωνίες.

Θα μου επιτρέψετε, επειδή ακούστηκαν και κάποια άλλα πράγματα, να πάρω τα λίγα λεπτά που απομένουν, προκειμένου να τοποθετηθώ σε σημαντικά θέματα που έχουν να κάνουν με τη ναυτιλία, την ποντοπόρο ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, την ασφάλεια κ.ο.κ.. Ο κύριος συνάδελφος, ειδικός εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ μίλησε και μάλιστα με υποτιμητικό τρόπο και με φρασεολογία τέτοια που δεν αρμόζει στην ελληνική ναυτιλία σε ό,τι έχει να κάνει με την Κυβέρνησή μας και τη Νέα Δημοκρατία, περιγράφοντας τις σχέσεις μας με τις ακτοπλοϊκές ναυτιλιακές εταιρείες: «Είστε ατζέντηδες των ακτοπλοϊκών εταιρειών», «Μας κοροϊδέψατε», «Είπατε μετά βαΐων και κλάδων πως θα μειωθούν στους πολίτες τα εισιτήρια και τώρα αυξάνονται στα φορτηγά», κ.ο.κ.. Εντάξει είναι ένας νέος συνάδελφος, μπορεί και να βράζει το αίμα του ενδεχομένως, αλλά θα ήθελα να συστήσω μια εγκράτεια και μια συστολή, γιατί ξέρετε ότι τα στοιχεία πάντοτε έρχονται να μας επιβεβαιώσουν ή να μας διαψεύσουν με τρόπο κατηγορηματικό και άμεσα.

Αυτό το οποίο έκανε η ελληνική Κυβέρνηση είναι να βρει τρόπο και τον βρήκε δι' εμού και του συνόλου της Προεδρίας της Κυβέρνησης που έχει την ευθύνη για την οικονομική πολιτική, με μία τροπολογία την οποία έφερα εδώ στη Βουλή και ψηφίσαμε για να μην αυξηθούν στους πολίτες, στους συμπολίτες μας, στους επιβάτες τα εισιτήρια καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού, ενώ, ήδη, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες το είχαν ανακοινώσει για την 1η Μαΐου και οι αυξήσεις αυτές θα ήταν 13% έως 15%. Αυτό και το πετύχαμε και ήρθε και το επιβεβαίωσε η αγορά και μέσα στις ημέρες του Πάσχα, γιατί εκεί έχουμε στοιχεία προς το παρόν. Θέλω να σας πω ότι μεσοσταθμικά ήταν έως 3% η μείωση στο σύνολο των εισιτηρίων στην οικονομική θέση και οι εκπτώσεις ήταν πολύ ιδιαίτερα σημαντικές για τη μέση ελληνική οικογένεια. Και από την 1η Μαΐου που είδαμε αν εφαρμόζεται στην πράξη, ήρθαν η μία πίσω από την άλλη όλες οι εταιρείες και πράγματι δεν αύξησαν τα εισιτήρια. Και όχι μόνο αυτό, αλλά φροντίσαμε, έτσι ώστε το 50% της μείωσης των λιμενικών τελών να έρθει και να επιστραφεί στα λιμάνια από το Πράσινο Ταμείο του Υπουργείου Ενέργειας και αυτό να πάει σε λιμενικά έργα. Εκεί πρέπει να πηγαίνουν τα έσοδα των λιμενικών ταμείων, σε ελληνικά λιμενικά έργα. Είναι κοινός τόπος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι έχουμε ανάγκη πλέον μεγαλύτερα πλοία, με μεγαλύτερο βάθος και μήκος, έχουμε ανάγκη αναβαθμίσεων στα λιμάνια μας και όχι μόνο στο λιμάνι του Πειραιά, κύριε συνάδελφε, όπως λανθασμένα αναφέρατε στην εισήγηση σας νωρίτερα.

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

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να μου επιτρέψετε μερικά λεπτά.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο κάθε εβδομάδα ταξιδεύω σε ένα νησί της πατρίδας μας, από το ένα στο άλλο, από τη Μυτιλήνη στη Σύρο, από τη Σύρο στην Τήνο κ.ο.κ.. Θα προσπαθήσω να πάω σε όσο το δυνατόν περισσότερα νησιά γίνεται καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου, έτσι ώστε να εκκινήσουν λιμενικά έργα -και έχουν εκκινήσει-, να μπουν σε μια σειρά τα master plans, να προχωρήσουν οι διαγωνισμοί και να δώσουμε τη δυνα-

τότητα να έχει και άλλα συγκριτικά πλεονεκτήματα η νησιωτικότητά μας που κατά την άποψή μου είναι συγκριτικό πλεονέκτημα και δεν χωρά σε αμφισβητήσεις και αντιδικίες πολιτικές ή μικροπολιτικές μεταξύ των κομμάτων και της Κυβερνήσεως. Υπερβαίνει πολύ όλους εμάς να το βλέπουμε κομματικά. Είναι εθνικό και πατριωτικό μας καθήκον, στρατηγική μας για την αύξηση του κομματιού της ναυτιλίας που φέρνει έσοδα στη χώρα και του τουρισμού και της διασύνδεσης και υποχρέωσή μας, μια που οι νησιώτες μας πρέπει να είναι ισότιμοι με όλους τους άλλους Ευρωπαίους πολίτες. Άρα δεν θα μπορούσαν να υστερούν στο κομμάτι της διασύνδεσης.

Πάμε τώρα να συζητήσουμε μερικά από αυτά τα οποία σταχυολόγησα και άκουσα και έχουν πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Είπε ο συνάδελφος: «Μα, τα φορτηγά, στα οποία είπατε...». Τα κόμιστρα, το Υπουργείο σε ό,τι έχει να κάνει με τα φορτηγά ούτε τα πείραξε ούτε τα άλλαξε ούτε πρόκειται να τα αλλάξει. Ο ναύλος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σε τι αναλογεί, κύριε συνάδελφε; Αν υπολογίσετε ειλικρινώς αναλογεί σε 1 με 2 σεντς ανά κιλό. Εάν, λοιπόν, κάποιοι πιστεύουν ότι θα προσπαθήσουν να κερδοσκοπήσουν, επαναλαμβάνω πως είναι 1 με 2 σεντς ανά κιλό. Σε αυτό αναφέρεστε. Όσον αφορά στην αγορά, την οποιαδήποτε τοπική οικονομία των νησιών, παρακαλώ πάρα πολύ να το ξεχάσουμε αυτό. Υπάρχει και η Γενική Γραμματεία Εμπορίου, υπάρχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αυτό δεν θα γίνει ανεκτό σε καμία των περιπτώσεων και ούτε το βλέπω πουθενά να σας πω την αλήθεια.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε συνάδελφε, δεν σας διέκοψα. Θα πρέπει να μάθετε ότι στο Κοινοβούλιο παίρνετε τον λόγο, μιλάτε και μετά απαντάει, όπως οφείλει και απολογείται, ο κύριος Υπουργός. Άρα, λοιπόν, κάτι τέτοιο δεν υπάρχει. Τι υπάρχει αντιθέτως; Γιατί ο κύριος συνάδελφος βιάστηκε να πει ότι δεν υπάρχει μέριμνα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε συνάδελφε, αν έχετε την ευγενή καλοσύνη.

Ο κύριος συνάδελφος βιάστηκε να πει, εκπροσωπώντας το ΠΑΣΟΚ φυσικά, ότι δεν υπάρχει μέριμνα σε ό,τι έχει να κάνει με τους Έλληνες ναυτικούς, ότι στην ομιλία μου στο Υπουργείο την πρώτη μέρα που ανέλαβα, απλά εκθείαζα τον τέως Υπουργό κ.λπ..

Τα θέματα της ασφάλειας, κύριε συνάδελφε, μπορεί να μην είστε κατηρτισμένος σε τέτοια θέματα παρόλο που μου λέτε ότι έχετε πολύ μεγάλη εμπειρία στο κομμάτι της ναυτοσύνης, είναι για μένα και για εμάς ως Κυβέρνηση πρώτη προτεραιότητα. Εάν, λοιπόν, βρίσκονται οι λιμενικοί υπερπολλαπλάσιοι πλέον στα λιμάνια, από τον Πειραιά μέχρι το τελευταίο, αυτό αφορά την ασφάλεια, την εξυπηρέτηση των πολιτών και των ναυτικών που είναι η πρώτη προτεραιότητα.

Αν φροντίζουμε γι' αυτούς να έχουν θέσεις πάρκινγκ, να εξυπηρετούνται καλύτερα και να μην κινδυνεύουν κατά την άφιξή τους και την αναχώρησή τους στο λιμάνι, επίσης. Εάν υποστηρίζουμε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που φυσικά υπάρχουν, κύριε συνάδελφε -οπότε θα πρέπει να προσέχετε όταν παίρνετε τα στοιχεία προκειμένου να μας πείτε ότι έχουν καταργηθεί οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε ό,τι έχει να κάνει με την ΠΝΟ και τους εργαζόμενους στη ναυτιλία- προφανώς, υπερασπίζομαι τους ναυτικούς μας.

Το σύνολο των ενδιαφερομένων για τη ναυτιλία, ήρθαν στο Υπουργείο για να συναντηθούν μαζί μου και εγώ πήγα στην ΠΝΟ, κύριε συνάδελφε, σηματοδοτώντας τον σεβασμό μας και την εκτίμησή μας εμπράκτως για τους ανθρώπους αυτούς, οι οποίοι επέλεξαν το ναυτικό επάγγελμα. Και το συστήνω ανεπιφύλακτα σε όλους τους νέους και τις νέες της πατρίδας μας, καθότι είναι προφανές ότι δίνει πολύ μεγαλύτερα έσοδα και ευκαιρίες καριέρας απ' ό,τι δίνουν η πλειοψηφία των άλλων επαγγελμάτων στη χώρα. Και θεωρώ ότι είναι πεδίο δόξης λαμπρό για τους νέους και τις νέες μας για τα επόμενα χρόνια τα οποία έρχονται.

Μου είπατε για το μητρώο ναυτικών στο οποίο υπήρχαν δύο εργαζόμενοι. Εμείς το ψηφιοποιούμε. Και ζήτησα από τον κύριο Αρχηγό και μετατέθηκαν εκεί πέρα περισσότεροι εργαζόμενοι, όπως ζήτησα και πήγαν και άλλοι πενήντα λιμενικοί στο λιμάνι του Πειραιά και άλλοι είκοσι στο λιμάνι της Ραφήνας και σε όλα τα λιμάνια των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων για όλη την τουριστική και ακτοπλοϊκή περίοδο και γι' αυτό με τους κυρίους δημάρχους συνεργαζόμαστε εξαιρετικά, είτε είναι δήμαρχοι της Νέας Δημοκρατίας, είτε του ΠΑΣΟΚ, είτε του ΣΥΡΙΖΑ, είτε οπουδήποτε ανήκουν. Επιτόπου, μαζί με τους πλοιάρχους κάθε πλοίου, βλέπουμε τι απαιτήσεις υπάρχουν στα λιμάνια προκειμένου για τις ανοιχτές εργολαβίες οι οποίες υπάρχουν να βελτιωθούν άμεσα, ακόμα και τώρα, λίγο πριν από την έναρξη της καλοκαιρινής περιόδου. Και θα συνεχίσουμε να κάνουμε ό,τι είναι ανθρωπίνως δυνατό σε όλα τα επίπεδα, έτσι ώστε να εξυπηρετούμε με ασφάλεια τους συμπολίτες μας, να έχουμε ένα κραταιό, δυνατό Λιμενικό που να υπερασπίζεται τα θαλάσσια σύνορά μας, αλλά και με ανθρωπισμό να σώζει ανθρώπινες ζωές και να ενδυναμώνουμε το ναυτικό επάγγελμα, να προσπαθούμε έτσι ώστε ο ιδιωτικός τομέας να φέρει νέα πιο σύγχρονα πλοία, να ενισχύουμε τις συμβάσεις μας με άλλες χώρες, να προχωρούμε τάχιστα -και είναι μια δέσμευσή μου, όπως το έκανα και στο πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», τους διαγωνισμούς και τα έργα που πρέπει να γίνουν στα λιμάνια των νησιών μας σε όλη τη χώρα. Κι αυτό είναι μια πολιτική η οποία γεννά πλούτο για τη χώρα που γυρίζει στην ελληνική οικογένεια και τους ανθρώπους που έχουν τις οικογενειακές επιχειρήσεις ή τη μικρή και μεσαία επιχειρηματικότητα στα νησιά και παντού και στον τουρισμό. Και η άποψή μου είναι ότι θα οδηγήσει τα επόμενα χρόνια σε περισσότερες θέσεις εργασίας, σε καλύτερα πληρωμένες θέσεις εργασίας και σε περισσότερο πλούτο για τους νησιώτες μας και τη χώρα μας.

Αυτή, λοιπόν, είναι μια ολοκληρωμένη, σοβαρή και υπεύθυνη πολιτική η οποία πιστεύω ότι θα πρέπει να αγκαλιαστεί και να στηριχθεί καθότι, επαναλαμβάνω, δεν μπορεί να είναι μόνο κυβερνητική, είναι εθνική, ειδικά σε ό,τι έχει να κάνει με τα ακριτικά νησιά μας και τις περιοχές αυτές και τα νησιά, τα οποία βρίσκονται στις άκρες της πατρίδας μας.

Είναι ανοιχτό το γραφείο μου στο Υπουργείο ή στη Βουλή οπότε με φωνάξετε για την οποιαδήποτε επισήμανση, συμβουλή ή διόρθωση, κυρίες συνάδελφοι και κύριοι συνάδελφοι, σε ό,τι έχει να κάνει με όλο αυτό το χαρτοφυλάκιο.

Αντιλαμβάνομαι και καταλαβαίνω ότι προφανώς η εμπειρία επιτόπου, κύριε Μηταράκη, για παράδειγμα από τη Χίο, ή οποιοδήποτε νησί, ή κύριε Γιόγιακα, από την Ηγουμενίτσα, που έχετε και το λιμάνι εκεί και θα συνεχίσουν οι επενδύσεις στο λιμάνι και στη μαρίνα, ή ο οποιοσδήποτε συνάδελφος της Συμπολίτευσης ή της Αντιπολίτευσης, είμαι σίγουρος ότι όλοι έχετε κάτι να συνεισφέρετε για τον τόπο σας και θέλετε να δείτε τον τόπο σας να προοδεύει.

Είναι ανοιχτές οι πόρτες λοιπόν στο Υπουργείο για όλους σας για να μπορέσουμε όλοι να συνεργαστούμε. Δεν διεκδικώ να κάνω πράγματα μόνος μου για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής -γιατί δεν λέγεται πλέον Εμπορικής Ναυτιλίας, κύριε συνάδελφε- αλλά διεκδικώ να συνεργαστώ μαζί σας. Μακάρι να μπορέσουμε να πετύχουμε υπερπολλαπλάσια πράγματα.

Ο χρόνος που όρισε ο Πρωθυπουργός είναι οι επόμενοι είκοσι τέσσερις μήνες μέχρι τις εθνικές εκλογές. Σε αυτούς τους είκοσι τέσσερις μήνες έχουμε πολύ μεγάλο κέφι και όρεξη για δουλειά μαζί με τους νησιώτες, μαζί με τους κυρίους δημάρχους, μαζί με τους περιφερειάρχες. Κανένα δεν ξεχωρίζω, συνεργάστηκα μαζί τους στενά στην Πολιτική Προστασία. Νομίζω ότι θα μπορέσουν να σας πουν οι ίδιοι πόσο στενά και με πόσο μέλημα και αγάπη και συναίσθηση ευθύνης συνεργαστήκαμε. Κι αυτό φιλοδοξούμε να κάνουμε και στη ναυτιλία.

Και αν πρέπει οι παρουσίες να είναι αυξημένες στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και να λογοδοτεί ένας Υπουργός και να παρουσιάζει τις θέσεις του και να ακούει επίσημα τις εισηγήσεις ή τις αντιρρήσεις των κομμάτων, με χαρά όποτε θέλετε είμαι εδώ και θα είμαι εδώ, προκειμένου να λογοδοτώ σε εσάς που είστε οι εκπρόσωποι της ελληνικής κοινωνίας και των συμπολιτών μας στα μήκη και τα πλάτη της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Σίγουρα θα υπάρχουν τέτοιες ευκαιρίες γιατί νομίζω ότι το εν-

διαφέρον όλων είναι ανιδιοτελές για τις προοπτικές που πρέπει να έχει η ελληνική ναυτιλία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Δεν μου ζήτησε κάποιος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος τον λόγο μέχρι τώρα, αλλά αφού το ζητάτε, βεβαίως. Όμως, δεν ζήτησε κανείς.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μετά από τον Υπουργό δεν είθισται...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κοιτάξτε, δεν μπορώ να μην δώσω τον λόγο στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, άσχετα που μίλησε ο Υπουργός. Απλά δεν μου ζήτησε κανείς Κοινοβουλευτικός μέχρι τώρα τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Εγώ θέλω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Όμως, η Πλεύση Ελευθερίας δεν έχει δηλωμένο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο.

Η κ. Κεφαλά έχει τον λόγο για πέντε λεπτά.

Και θα παρακαλέσω, με την ευκαιρία αυτή, να δηλώνονται οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Καλό είναι.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Κικίλια, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ τις γνώσεις σας από το προηγούμενο Υπουργείο, το Πολιτικής Προστασίας. Και λέω ότι θα ήθελα να εκμεταλλευτώ τις γνώσεις σας γιατί θα ήθελα πραγματικά απαντήσεις σε ένα θέμα το οποίο καίει χιλιάδες ανθρώπους και έχει να κάνει με τη διάσωση.

Θέλω να σας αναφέρω το γεγονός του μικρού Γερμανού που σκοτώθηκε στη Νέδα, γιατί τελικά κατέληξε μετά από κάποιες ώρες. Προφανώς θα ξέρετε το γεγονός, αλλά θα ήθελα να αναφέρω για να μάθουν και οι άνθρωποι που μας παρακολουθούν, ότι όταν ο μικρός έπεσε από τον γκρεμό με τις συνθήκες που έπεσε, δεν θα αναρωτηθούμε για ποιον λόγο βρέθηκε εκεί και τι ακριβώς έκανε, διασώθηκε από τους γονείς του στην αρχή, τον πήγαν σε ασφαλές σημείο και στάλθηκε στίγμα από το 112 στις 2.00', από ό,τι γνωρίζουμε. Οι δυνάμεις της ΕΜΑΚ έφτασαν εκεί στις 4.00'. Πραγματικά θέλουμε να ξέρουμε γιατί ακόμα υπάρχει αυτή η τεράστια καθυστέρηση στο να μπορέσουν να φτάσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες, η ΕΜΑΚ, η Πυροσβεστική, η Αστυνομία τόσες ώρες μετά και να παρουσιάζεται μια επιχείρηση ως επιτυχία, ενώ στην πραγματικότητα είναι μια επιχείρηση που μεταφέρει έναν νεκρό. Το ελικόπτερο έφτασε τρεις ώρες μετά, στις 5.00'.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κυρία συνάδελφε, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Σας δόθηκε ο λόγος να μιλήσετε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και απευθύνεστε σε Υπουργό για αρμοδιότητα που δεν την έχει.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Δεν την έχει, την είχε όμως και ζητώ κάποιες πληροφορίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Δεν την έχει αυτήν τη στιγμή. Δεν είναι ο αρμόδιος Υπουργός για να απαντήσει γι' αυτό το ζήτημα.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Πότε λέτε, κύριε Γεωργαντά, τι πρέπει να πούμε οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και τι όχι; Εσείς θα πείτε τι πρέπει να αναφέρουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Μα δεν είναι ο αρμόδιος Υπουργός. Είναι ο Υπουργός Ναυτιλίας. Ο κ. Κικίλιας είναι ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Με διακόπτετε. Το ξέρω πάρα πολύ καλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Όχι σας διακόπτω. Σας έδωσα τη δυνατότητα να μιλήσετε παρόλο που είναι διφορούμενο το ζήτημα αν θα έπρεπε μετά από τον Υπουργό -εγώ ήθελα να σας δώσω τον λόγο- αλλά τώρα αναφέρεστε σε ένα ζήτημα που δεν έχει να κάνει με τις αρμοδιότητες του Υπουργού που έχουμε σήμερα στα υπουργικά έδρανα.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Έχει γνώση και ευθύνη γιατί έχει υπάρξει σε αυτό το Υπουργείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ακούστε λίγο. Αφήστε τη γνώση και την ευθύνη. Κι εγώ ήμουν Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης...

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Να την αφήσουμε. Να την αφήσετε εσείς γιατί ξέρετε να αφήνετε τις ευθύνες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ακούστε λίγο, αυτήν τη στιγμή είναι Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Εσείς αφήνετε τις ευθύνες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Αν θέλετε να ρωτήσετε οτιδήποτε επί του νομοσχεδίου, να κάνετε παρατήρηση ή παρέμβαση, να την κάνετε, αν όχι...

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ό,τι θέλω θα ρωτήσω. Και τι έφαγε χθες μπορώ να ρωτήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Λυπάμαι δεν θα σας δώσω τον λόγο άλλο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Δεν θα μου δώσετε τον λόγο; Αλήθεια;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Βεβαίως, βεβαίως. Είμαστε σε συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ο Υπουργός ερωτάται για ζήτημα που δεν είναι των αρμοδιοτήτων του. Έχουμε ημερήσια διάταξη.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ήταν, ήταν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ακούστε με λίγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ, ως τι ομιλείτε εσείς τώρα;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ως Κοινοβουλευτικός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Υπάρχει Κοινοβουλευτικός. Δεν ομιλείτε.

Κύριε Καζαμία, δεν δικαιούστε να ομιλείτε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ως Κοινοβουλευτικός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Η Κοινοβουλευτικός δικαιούται να μιλήσει. Παρακαλώ, επιτέλους, να τηρήσουμε τον Κανονισμό. Δικαιούται να μιλήσει μόνο η Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, όχι ο κ. Καζαμίας που ήταν εισηγητής.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: ...είναι αυτό που κάνετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Εάν δεν αναφερθείτε επί του νομοσχεδίου, θα σας αφαιρεθεί ο λόγος.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Τι λέτε; Αλήθεια;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Όπως το λέω.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Εγώ δεν θα αναφερθώ επί του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Δεν έχετε τον λόγο, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Αλήθεια; Να καταγραφεί για άλλη μια φορά αυτό που κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών».

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

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, ένα άρθρο, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ 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 Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
ΣΠ�αΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ
Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ
Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ
Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών
Προοίμιο
Άρθρο 1 Ορισμοί
Άρθρο 2 Εξαιρούμενα Πλοία
Άρθρο 3 Ελευθερία Ναυσιπλοΐας
Άρθρο 4 Συμμόρφωση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις
Άρθρο 5 Μεταχείριση των Πλοίων
Άρθρο 6 Δραστηριότητες που Δεν Υπόκεινται στη Συμφωνία
Άρθρο 7 Μεταφορά Εσόδων
Άρθρο 8 Εκπροσώπηση Ναυτιλιακών Εταιρειών
Άρθρο 9 Εθνικοί Κανόνες
Άρθρο 10 Διευκόλυνση των Θαλάσσιων Μεταφορών
Άρθρο 11 Έγγραφα Πλοίου
Άρθρο 12 Έγγραφα Ναυτικών
Άρθρο 13 Άσκηση Ποινικής Δίωξης
Άρθρο 14 Μεταχείριση Πλοίων σε Περίπτωση Ανάγκης
Άρθρο 15 Τεχνική Συνεργασία και Ανταλλαγή Πληροφοριών και Εμπειρογνωμοσύνης
Άρθρο 16 Διαβουλεύσεις
Άρθρο 17 Επίλυση Διαφορών
Άρθρο 18 Θέση σε ισχύ και Τροποποίηση της Συμφωνίας
Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών, που υπογράφηκε στο Λονδίνο, στις 8 Δεκεμβρίου 2021, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην ελληνική, την αραβική και την αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Συμφωνία Συνεργασίας
Μεταξύ
Της Κυβέρνησης της
Ελληνικής Δημοκρατίας
και
Της Κυβέρνησης του
Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας
Στον Τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας (εφεξής αναφερόμενες στην παρούσα ως **Συμβαλλόμενα Μέρη**).

Επιθυμώντας να ενισχύσουν και να αναπτύξουν τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των δύο χωρών, βάσει της γενικής Συμφωνίας συνεργασίας σε τομείς οικονομικούς, εμπορικούς, επενδυτικούς, επιστημονικούς, τεχνικούς, πολιτιστικούς, νεολαίας και άθλησης, και να καταβάλουν προσπάθειες για την προώθηση και τη διευκόλυνση της εμπορικής ναυτιλιακής κίνησης μεταξύ των δύο χωρών, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις μεταφορές επιβατών και για την ενθάρρυνση του εμπορίου μεταξύ τους, για την εξυπηρέτηση αμοιβαίων συμφερόντων των δύο χωρών και για την περαιτέρω ενίσχυση των δεσμών φιλίας μεταξύ τους,

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που έχουν τεθεί από το διεθνές δίκαιο και ειδικότερα από τις Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις στις οποίες τα δύο Μέρη είναι μέλη,

Λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας που απορρέουν από τη συμμετοχή της ως Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις δεσμεύσεις του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας που απορρέουν από την ιδιότητα του ως μέλους σε περιφερειακούς και διεθνείς οργανισμούς,

Αποφάσισαν ως ακολούθως:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, οι παρόντες όροι έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

1- **Η Αρμόδια Αρχή Θαλάσσιων Μεταφορών**
   α- Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Ελληνικής Δημοκρατίας
   β- Η Γενική Αρχή Μεταφορών του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας.
2- **Πλοίο Συμβαλλόμενου Μέρους:** Σημαίνει οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο, νηολογημένο στο έδαφος ενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη και που φέρει τη σημαία του σύμφωνα με τους αντίστοιχους νόμους και κανονισμούς.
3- **Ναυτιλιακή Εταιρεία**: μία οικονομική οντότητα που έχει την καταστατική της έδρα και έχει αδειοδοτηθεί στην επικράτεια οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους ή/και έχει αδειοδοτημένο γραφείο ή την κεντρική της διοίκηση ή τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων της στην επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους, δραστηριοποιούμενη στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα με τους αντίστοιχους εθνικούς νόμους και κανονισμούς.
   Δικαιούχοι των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας είναι επίσης οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Ελληνικής Δημοκρατίας ή του

Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας και ελέγχονται από υπηκόους της Ελληνικής Δημοκρατίας ή του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, εάν τα πλοία τους είναι νηολογημένα στην Ελληνική Δημοκρατία ή στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας σύμφωνα με την αντίστοιχη νομοθεσία τους.

4- **Μέλος του Πληρώματος:** Σημαίνει ο πλοίαρχος ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται με οποιαδήποτε ιδιότητα επί του πλοίου εκτελώντας καθήκοντα και υπηρεσίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου και το όνομα του οποίου περιλαμβάνεται στην κατάσταση του πληρώματος, σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

5- **Ακτοπλοΐα**: Σημαίνει μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 2
Εξαιρούμενα Πλοία

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν ισχύουν για:

1- Πολεμικά πλοία.
2- Πλοία που εκτελούν μη θεσμοθετημένες λειτουργίες.
3- Πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.
4- Αλιευτικά πλοία.
5- Υδρογραφικά, ωκεανογραφικά και πλοία επιστημονικής έρευνας , αθλητικά και σκάφη αναψυχής.

Άρθρο 3
Ελευθερία Ναυσιπλοΐας

1- Τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη διευκολύνουν, ενισχύουν και αναπτύσσουν την κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων μεταξύ των χωρών τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.

2- Τα πλοία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να πλέουν μεταξύ των λιμένων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι ανοιχτοί στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, και να μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων τρίτης χώρας. Αυτό έχει εφαρμογή επίσης για πλοία που διαχειρίζονται από ναυτιλιακές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας.

3- Τα Συμβαλλόμενα Μέρη βασίζουν την ανάπτυξη των ναυτιλιακών τους σχέσεων, στις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Τα Μέρη απέχουν από κάθε ενέργεια που μπορεί να είναι επιβλαβής για την ανεμπόδιστη συμμετοχή των πλοίων τους σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

4- Τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, από την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, θα απέχουν από την εφαρμογή μονομερών διοικητικών ή τεχνικών διαδικασιών από οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή από οποιοδήποτε μέτρο που συνεπάγεται άμεσο περιορισμό ή διακριτική μεταχείριση στα δικαιώματα που παρέχει η παρούσα Συμφωνία.

5- Τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι τα πλοία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν τα ίδια πλεονεκτήματα με εκείνα που φέρουν τη σημαία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 4
Συμμόρφωση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις

1- Τα πλοία των δύο Συμβαλλομένων Μερών που δραστηριοποιούνται μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων τους πρέπει να συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις στις οποίες και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη είναι μέρη, καθώς και με τους διεθνείς δεσμευτικούς κανόνες που εφαρμόζονται ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις μεταφορές επικίνδυνων υλικών καθώς και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας του πληρώματος του πλοίου.

2- Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Μερών, που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες που ισχύουν σχετικές με ναυτιλιακά θέματα και ιδίως τις υποχρεώσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας που απορρέουν από τη συμμετοχή της ως Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5
Μεταχείριση των Πλοίων

1- Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στα πλοία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, στους λιμένες, στα χωρικά ύδατα και στις άλλες θαλάσσιες ζώνες που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, την ίδια μεταχείριση την οποία παρέχει στα δικά του πλοία που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σε ό,τι αφορά την πρόσβαση στους λιμένες, τη διαμονή και την αναχώρηση, τη χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων για τη μεταφορά φορτίων και επιβατών και την πληρωμή οιωνδήποτε τελών και φόρων, υπό τον όρο ότι αυτό δεν παραβιάζει τους εφαρμοστέους κανονισμούς του εκάστοτε Συμβαλλόμενου Μέρους.

2- Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου:
α- δεν θα εφαρμόζονται σε λιμάνια που δεν είναι ανοιχτά για την είσοδο ξένων πλοίων.
β- δεν θα επηρεάζουν τους κανονισμούς που αφορούν στην είσοδο και παραμονή αλλοδαπών.

γ- δεν θα εφαρμόζονται για δραστηριότητες, που επιφυλάσσονται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του ή για τις δικές του επιχειρήσεις και οργανισμούς, συμπεριλαμβάνοντας ειδικότερα τη θαλάσσια αλιεία, την πλοήγηση, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή και τη συνδρομή στη θάλασσα,

δ- δεν θα υποχρεώνει καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να επεκτείνει στα πλοία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους εξαίρεση από απαιτήσεις για υποχρεωτική πλοήγηση, που παρέχεται στα δικά του πλοία.

ε- δεν θα εφαρμόζονται στη μετανάστευση και στη μεταφορά μεταναστών.

Άρθρο 6
Δραστηριότητες που Δεν Υπόκεινται στη Συμφωνία

1- Η παρούσα Συμφωνία δεν θίγει τους κανονισμούς που ισχύουν σε οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος όσον αφορά τα ακόλουθα:

α- Την οικονομική αποζημίωση για την επιθαλάσσια αρωγή και τη διάσωση, για υπηρεσίες οποιουδήποτε είδους σχετιζόμενες με διασωθέντα αγαθά, για ρυμούλκηση, ανάσυρση, πλοήγηση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχεται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Συμβαλλόμενου Μέρους, άλλες εταιρείες ή πολίτες.

β- τις θαλάσσιες ερευνητικές δραστηριότητες.

γ- την υδρογραφική έρευνα των χωρικών υδάτων του Συμβαλλόμενου Μέρους.

δ- την ακτοπλοΐα σε σχέση με τα πλοία των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

2- Η πλεύση ενός πλοίου οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με σκοπό τη φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου ή επιβατών από ή προς αυτό το Μέρος δεν θεωρείται ενδομεταφορά (ακτοπλοΐα), εκτός εάν τα εν λόγω εμπορεύματα ή επιβάτες μεταφέρονται μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του εν λόγω Μέρους.

Άρθρο 7
Μεταφορά Εσόδων

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να χρησιμοποιούν κάθε έσοδα από ναυτιλιακές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης και της διεξαγωγής αρχικών και τερματικών μεταφορών που συνδέονται με αυτές και πραγματοποιούνται στο έδαφος του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους για καταβολή τελών που σχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες, ή να εμβάζουν στο εξωτερικό σε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα σύμφωνα με την ισχύουσα επίσημη ισοτιμία και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Άρθρο 8
Εκπροσώπηση Ναυτιλιακών Εταιρειών

1- Σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να ιδρύουν υποκαταστήματα στην επικράτειά του.

2- Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, κατά τη διαδικασία ίδρυσης υποκαταστημάτων και της απασχόλησης του προσωπικού, θα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς και την εφαρμοστέα νομοθεσία του Μέρους υποδοχής.

3- Όταν η συμμετοχή ενός μέλους του προσωπικού σε υποκατάστημα που έχει συσταθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν είναι σύμφωνη με την εθνική νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Μέρους υποδοχής, όπως περιγράφεται στη παραπάνω παράγραφο (2), το τελευταίο θα μπορεί να ζητήσει τον επαναπατρισμό αυτού του προσώπου και το άλλο Μέρος οφείλει να συμμορφωθεί.

Άρθρο 9
Εθνικοί Κανόνες

1- Τα πλοία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, όταν παραμένουν στους λιμένες, στα χωρικά ύδατα και άλλες θαλάσσιες περιοχές υπό τη δικαιοδοσία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, θα τηρούν όλους τους κανόνες και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται από αυτό το Μέρος.

2- Οι επιβάτες και οι ναυτιλιακές εταιρείες καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς που ισχύουν στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, τη παραμονή και την αναχώρηση των επιβατών και του πληρώματος των πλοίων, καθώς και την εισαγωγή, εξαγωγή και αποθήκευση εμπορευμάτων συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων που αφορούν την άδεια εξόδου στη ξηρά, τη μετανάστευση, τα τελωνεία, τη φορολογία και τους περιορισμούς στην επικοινωνία (καραντίνα).

Άρθρο 10
Διευκόλυνση των Θαλάσσιων Μεταφορών

Τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη λαμβάνουν, στο πλαίσιο της νομοθεσίας και των κανονισμών που ισχύουν από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών, για την αποφυγή κάθε περιττής παράτασης του χρόνου παραμονής, και για την επιτάχυνση και απλοποίηση, όπου είναι δυνατόν, της διεξαγωγής αστυνομικών, υγειονομικών, τελωνειακών και άλλων διατυπώσεων που τηρούνται στους λιμένες, καθώς και τη διευκόλυνση της χρήσης του υπάρχοντος εξοπλισμού για τη διάθεση των αποβλήτων.

Άρθρο 11
Έγγραφα Πλοίου

1- Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνωρίζει τα έγγραφα πλοίου που εκδίδονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σύμφωνα με τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις. Όσον αφορά τις διαδικασίες ασφάλειας ναυσιπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν τα σχετικά πιστοποιητικά των πλοίων τους που έχουν εκδοθεί αμφότερα, με την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά αυτά είναι σύμφωνα με τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις που είναι σε ισχύ.

2- Τα πλοία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, που έχουν εφοδιασθεί με το Πιστοποιητικό Καταμέτρησης Χωρητικότητας σύμφωνα με την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση Καταμέτρησης Χωρητικότητας 1969, εξαιρούνται από περαιτέρω ανακαταμέτρηση στα λιμάνια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση που η χωρητικότητα ενός πλοίου αποτελεί τη βάση για τον υπολογισμό οιονδήποτε χρεώσεων, τελών και φόρων, η ένδειξη της χωρητικότητας στο Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης Χωρητικότητας θα λαμβάνεται υπόψη ως βάση αυτού.

3- Εκτός από την αναγκαστική πώληση λόγω δικαστικής απόφασης τα πλοία καθενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη δεν μπορούν να εγγραφούν στο Νηολόγιο του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, χωρίς την προσκόμιση πιστοποιητικού, που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του Μέρους από το οποίο τα πλοία προέρχονται, με το οποίο θα βεβαιώνεται ότι τα πλοία έχουν διαγραφεί από το Νηολόγιο του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 12
Έγγραφα Ναυτικών

1- Κάθε αποδεικτικό ταυτότητας μελών του πληρώματος είτε είναι υπήκοοι ενός εκ των δυο Συμβαλλομένων Μερών είτε τρίτης χώρας που τους επιτρέπει να διέρχονται από τα σύνορα του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους, με την θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, αναγνωρίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, υπό τον όρο ότι αυτό πληροί τις εθνικές απαιτήσεις νομοθεσίας ως έγγραφο για τη διέλευση των συνόρων. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώνει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος για την αναγνώρισή του.
Τα εν λόγω αποδεικτικά ταυτότητας είναι :
- στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας:
το Ελληνικό Ναυτικό Φυλλάδιο συνοδευόμενο από το Ελληνικό Διαβατήριο.
- στην περίπτωση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας:
το Ναυτικό Φυλλάδιο και το Σαουδαραβικό Διαβατήριο.

2- Οι αρμόδιες αρχές στους λιμένες των Συμβαλλόμενων Μερών παρέχουν τις αναγκαίες διευκολύνσεις στα μέλη του πληρώματος του πλοίου του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά τη διάρκεια της παραμονής στους λιμένες τους και αναγνωρίζουν τα ταξιδιωτικά τους έγγραφα που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες

αρχές για τη διέλευση των συνόρων σύμφωνα με τις εθνικές σχετικές απαιτήσεις και είναι αποδεκτά από τα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ενημερώνει, δια της διπλωματικής οδού, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος για αυτές τις απαιτήσεις, και τα μέλη του πληρώματος τηρούν τους νόμους και κανονισμούς που εφαρμόζονται στους λιμένες αυτούς.

3- Ναυτικοί που επιβαίνουν σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, κάτοχοι ισχυόντων αποδεικτικών ταυτότητας ναυτικού επιτρέπεται να εισέρχονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά, κατά τη διάρκεια της παραμονής των πλοίων στην περιοχή του λιμένα όπου αυτό καταπλέει ή σε γειτονικούς δήμους του άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους, χωρίς προξενική θεώρηση (visa) και χωρίς να παρουσιάζονται σε σημείο διέλευσης των συνόρων, υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοίαρχος υποβάλλει στις αρμόδιες αρχές του λιμένα, κατάσταση πληρώματος σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν στο λιμένα αυτό. Ωστόσο, με γνώμονα την εκτίμηση των κινδύνων που σχετίζονται με την εσωτερική ασφάλεια και την παράνομη μετανάστευση, οι ναυτικοί, υπόκεινται στις διαδικασίες οι οποίες προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία των Συμβαλλόμενων Μερών.

4- Οι αρμόδιες αρχές ενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν στα μέλη πληρώματος πλοίων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που εισάγονται σε νοσοκομείο στο έδαφος Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα να παραμείνουν για όσο απαιτείται για νοσοκομειακή περίθαλψη. Οι νόμοι και οι κανονισμοί των Συμβαλλομένων Μερών για την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση των αλλοδαπών, δε θίγονται.

5- Οι κάτοχοι των εγγράφων ταυτότητας ναυτικού, που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, επιτρέπεται να εισέρχονται ή να εξέρχονται από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως επιβάτες με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο με σκοπό να συναντήσουν το πλοίο τους ή να μετακινηθούν σε άλλο πλοίο, ή να διέλθουν τράνζιτ στην περίπτωση που πηγαίνουν να συναντήσουν το πλοίο τους σε άλλη χώρα, ή να επαναπατριστούν ή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή για οποιονδήποτε άλλο σκοπό, που θα γίνεται αποδεκτός από τις Αρχές του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους. Στις παραπάνω περιπτώσεις, οι ναυτικοί πρέπει να έχουν τις αντίστοιχες προξενικές θεωρήσεις (visa) του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, όπου απαιτούνται, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, που θα χορηγούνται από τις αρμόδιες αρχές το συντομότερο δυνατό.

6- Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί την είσοδο στην επικράτειά του σε πρόσωπα τα οποία θεωρεί ανεπιθύμητα, ακόμη και εάν αυτά είναι κάτοχοι πιστοποιητικών ταυτότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

7- Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος καταβάλλει κάθε προσπάθεια να διευκολύνει τον επαναπατρισμό των υπηκόων του που έχουν εισέλθει στην επικράτεια του άλλου Μέρους, από ένα πλοίο του πρώτου Μέρους, όταν δεν συντρέχουν, ή παύουν να ισχύουν οι προϋποθέσεις της εισόδου και της διαμονής του που εφαρμόζονται στην επικράτεια του άλλου Μέρους.

Άρθρο 13
Άσκηση Ποινικής Δίωξης

1- Οι διατάξεις του άρθρου 27 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) εφαρμόζονται σε περίπτωση κατά την οποία έχει διαπραχθεί οποιοδήποτε αδίκημα επί πλοίου ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, ενόσω το πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα του έτερου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2- Κατά την άσκηση της ποινικής, αστικής και πειθαρχικής δικαιοδοσίας του, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της καθυστερήσεως στην αναχώρηση του πλοίου.

3- Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διερευνά ένα θαλάσσιο συμβάν ή περιστατικό στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, θα πρέπει να δίνεται η δέουσα προσοχή για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO και του ILO.

Άρθρο 14
Μεταχείριση Πλοίων σε Περίπτωση Ανάγκης

1- Εάν ένα πλοίο οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών έχει ναυαγήσει ή έχει υποστεί ζημίες στο φορτίο του ή έχει προσαράξει ή έχει τεθεί σε κίνδυνο για οιονδήποτε λόγο στα χωρικά ύδατα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, οι αρχές του τελευταίου Συμβαλλόμενου Μέρους θα παράσχουν στα μέλη του πληρώματος, τους επιβάτες καθώς και στο ίδιο το πλοίο και το φορτίο του την ίδια βοήθεια/αρωγή και προστασία που παρέχει στα πλοία του.

2- Τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να συνεργαστούν, κατόπιν αιτήματος και σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις, για την προαγωγή της ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, για τα οποία τουλάχιστον ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών, είναι υπεύθυνο υπό την έννοια του Κώδικα του IMO για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων. Όπου είναι αναγκαίο, η συνεργασία αυτή συνίσταται στη διευκόλυνση εξαγωγής συμπερασμάτων, όπως προβλέπεται στον ανωτέρω Κώδικα.

3- Σε περίπτωση οιουδήποτε περιστατικού ατυχήματος εξ αυτών που περιγράφονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, το Συμβαλλόμενο Μέρος, στου οποίου τα χωρικά ύδατα έχει συμβεί το ατύχημα, θα απέχει από την είσπραξη εισαγωγικών δασμών, συμπεριλαμβανομένων των δασμών τοπικής παραγωγής επί του φορτίου, εξοπλισμού, υλικών, προμηθειών και λοιπών συμπληρωματικών ειδών, εκτός αν τα υλικά αυτά θα χρησιμοποιηθούν ή καταναλωθούν στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους στου οποίου τα χωρικά ύδατα έχει συμβεί το ατύχημα.

4- Τα περιεχόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου δεν αποκλείουν την εφαρμογή των νόμων και κανονισμών που έχουν τεθεί σε ισχύ από το Συμβαλλόμενο Μέρος, στου οποίου τα χωρικά ύδατα έχει συμβεί το ατύχημα, αναφορικά με την προσωρινή αποθήκευση αγαθών.

5- Το πλοίο, που εξόκειλε ή ναυάγησε, καθώς επίσης και όλα τα μέρη ή υπολείμματα ή εξαρτήματα και όλες οι συσκευές, εξοπλισμός, εφόδια και εμπορεύματα, τα οποία διασώθηκαν, συμπεριλαμβανομένων εκείνων τα οποία ρίχτηκαν στη θάλασσα από τέτοια πλοία ή από πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο ή το προϊόν της πώλησής τους, εάν πουλήθηκαν, καθώς επίσης και όλα τα έγγραφα που βρέθηκαν στο πλοίο που εξόκειλε ή ναυάγησε ή που ανήκαν σε αυτό, παραδίδονται στον πλοιοκτήτη ή τους αντιπροσώπους του οποτεδήποτε ζητηθούν από αυτούς.

Άρθρο 15
Τεχνική Συνεργασία και Ανταλλαγή Πληροφοριών και Εμπειρογνωμοσύνης

1- Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, εντός των ορίων της σχετικής εθνικής νομοθεσίας, συνεχίζουν τις προσπάθειές τους για τη διατήρηση και την ανάπτυξη μόνιμης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των χωρών τους. Ειδικότερα, τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να διαβουλεύονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ των αρμόδιων αρχών τους για ναυτιλιακά θέματα.

2- Οι αρμόδιες αρχές ναυτιλιακές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών επιδιώκουν τα ακόλουθα:

α-να ενισχύουν την αμοιβαία ανταλλαγή εμπειρογνωμοσύνης και πληροφοριών, να αναπτύσσουν και να προωθούν τις επαφές μεταξύ των αντίστοιχων ναυτιλιακών Υπηρεσιών και οργανισμών που θα συμβάλλουν σε πιο αποτελεσματικές και περαιτέρω αναπτυγμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες.

β-να διευκολύνουν τη μεταφορά τεχνολογίας, ώστε να συμβάλλουν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ανάπτυξης του τομέα αυτού και στις δύο χώρες.

γ- να ενθαρρύνουν τις σπουδές και την εκπαίδευση στον τομέα της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της προσφοράς υποτροφιών για στελέχη του ναυτιλιακού τομέα στις δύο χώρες.

δ- να παρέχουν εγκαταστάσεις κατασκευής και συντήρησης πλοίων στις δύο χώρες.

ε- να ενθαρρύνουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα ναυτιλιακά ιδρύματα σε καθεμιά από τις δύο Χώρες να συζητήσουν την ανάπτυξη κατάλληλων μέσων συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά τεχνικά θέματα και κατάρτιση.

3- Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να παρέχουν μεταξύ τους, εντός των ορίων των δυνατοτήτων τους, τεχνική βοήθεια για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, τα Συμβαλλόμενα Μέρη προωθούν και ενθαρρύνουν την ανάπτυξη επαφών και συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων και οργανισμών που ασχολούνται ή έχουν σχέση με τη ναυτιλία.

Άρθρο 16
Διαβουλεύσεις

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στο πλαίσιο της Μικτής Επιτροπής Ελληνικής Δημοκρατίας - Σαουδικής Αραβίας, εξετάζουν περαιτέρω την προώθηση των αμοιβαίων σχέσεων στον ναυτιλιακό τομέα, ξεπερνώντας τις δυσκολίες που ενδέχεται να αντιμετωπίσει η εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας. Επίσης, υποβάλλουν προτάσεις για την ανάπτυξη και ενίσχυση των κοινών προγραμμάτων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και την αύξηση του όγκου τους, συντονίζουν τις αντίστοιχες απόψεις τους σε διεθνή ναυτιλιακά συνέδρια και εξετάζουν τις προτάσεις που υποβάλλονται για την τροποποίηση οποιουδήποτε άρθρου της παρούσας Συμφωνίας, όταν προκύπτει ανάγκη.

Άρθρο 17
Επίλυση Διαφορών

Οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας θα επιλύεται μέσω φιλικών διαπραγματεύσεων και διαβουλεύσεων μέσω διπλωματικών διαύλων.

Άρθρο 18
Θέση σε ισχύ και Τροποποίηση της Συμφωνίας

1- Η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ τριάντα (30) ημέρες μετά την ημερομηνία της τελευταίας γραπτής ανακοίνωσης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για την ολοκλήρωση των αναγκαίων εσωτερικών νομικών διαδικασιών. Η Συμφωνία αυτή θα παραμείνει σε ισχύ για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών και θα ανανεώνεται αυτομάτως για επιπλέον περιόδους πέντε (5) ετών, εκτός αν κάποιο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενημερώσει το άλλο τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της Συμφωνίας, αναφορικά με τη βούληση του να την τερματίσει.

2- Η παρούσα Συμφωνία δύναται να τροποποιηθεί με την αμοιβαία έγγραφη συναίνεση των Συμβαλλομένων Μερών. Τέτοιου είδους τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο.

Έγινε σε δύο πρωτότυπα αντίγραφα στο Λονδίνο, την 04/05/1443 Η, που αντιστοιχεί στην 08/12/2021, στην Ελληνική, Αραβική και Αγγλική γλώσσα, ενώ όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση διαφοράς στην ερμηνεία, κατισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας	Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας
Ιωάννης Πλακιωτάκης	SaiehAl-Jasser
Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Υπουργός Μεταφορών και Υπηρεσιών Εφοδιαστικής

14

اتفاقية تعاون

بين

حكومة جمهورية اليونان

و

حكومة المملكة العربية السعودية

في مجال النقل البحري

حكومة جمهورية اليونان و حكومة المملكة العربية السعودية (يشار إليهما في هذه الاتفاقية **بالطرفين المتعاقدين**).

رغبة منهما في تعزيز النقل البحري وتطويره بين البلدين ، وانطلاقاً من الاتفاقية العامة للتعاون الاقتصادي والتجاري والاستثماري والعلمي والتقني والثقافي والشبابي والرياضي بينهما ، وسعياً إلى تنمية حركة مرور السفن التجارية بين البلدين وتسهيلها لغرض نقل البضائع والأشخاص ، وتشجيع التبادل التجاري بينهما بما يحقق مصلحة البلدين ويسهم في تعزيز أواصر الصداقة بينهما .

وإذ تضع في اعتبارها المبادئ المنصوص عليها في القانون الدولي ولا سيما في اتفاقيات النقل البحري الدولية التي يكون الطرفان أعضاء فيها.

كما يؤخذ في الاعتبار التزامات جمهورية اليونان الناشئة عن عضويتها في الاتحاد الأوروبي وكذلك التزامات المملكة العربية السعودية الناشئة من عضويتها في المنظمات الإقليمية والدولية.

فقد اتفقتا على الاتي:

المادة الأولى
تعريفات

لأغراض هذه الاتفاقية تعني المصطلحات الآتية المعاني التالية:

1- **سلطة النقل البحري المختصة:**

أ- وزارة الشؤون البحرية وسياسة الجزر في جمهورية اليونان .

ب- الهيئة العامة للنقل في المملكة العربية السعودية .

2- **سفينة طرف متعاقد:** تعني أي سفينة تجارية مسجلة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وترفع علمها وفقاً للأنظمة والقوانين المراعاة فيه.

3- **مؤسسة الشحن:** كيان اقتصادي له مقره المسجل ومرخص له في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين و/أو يكون له مكتب تشغيل مسجل أو إدارته المركزية أو مكان عمله الرئيسي في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الذي يشترك في النقل البحري الدولي، وفقا للقوانين واللوائح الوطنية لكل منها. يمكن أن يكون المستفيدين من أحكام هذه الاتفاقية أيضا شركات شحن

خارججمهورية اليونانوالملكة العربية السعودية ، إذا كانت سفنها مسجلة في البلدين وفقاً لتشريعاتها .

4- **عضو الطاقم**: الربان أو أي شخص يعمل أو مرتبط بأية صفة على متن السفينة في الواجبات والخدمات المتصلة بإدارة السفينة ويدرج اسمه في قائمة الطاقم ، وفقاً للوائح المطبقة في الطرف المتعاقد الآخر.

5- **الملاحة الساحلية الداخلية**: وتعني نقل البضائع والركاب بين موانئ أحد طرفي الاتفاقية.

المادة الثانية
السفن المستثناة

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على:

1- السفن الحربية.
2- السفن التي تقوم بأعمال غير قانونية.
3- السفن التي تستخدم لأغراض غير تجارية.
4- سفن الصيد.
5- السفن المستخدمة لأغراض أبحاث جغرافية المحيطات، والجغرافية المائية، والبحث العلمي والرياضة والنزهة.

المادة الثالثة
حرية المرور

1-يسعى الطرفان المتعاقدان إلى تسهيل حركة مرور سفنهما التجارية وتعزيزها وتنميتها بين بلديهما لأجل نقل البضائع والأشخاص.

2-سفن الطرف المتعاقد مخولة للإبحار بين موانئ الطرف المتعاقد الآخر المفتوحة للتجارة الدولية لنقل البضائع والركاب بين هذه الموانئ وموانئ دولة ثالثة، وينطبق ذلك أيضاً على السفن التي تقوم بتشغيلها مؤسساتالشحن التابعة لطرف متعاقد ترفع علم دولة ثالثة.

3-يقوم الطرفان المتعاقدان بتأسيس علاقات الشحن الخاصة بهما على أساس مبدأ المنافسة الحرة والنزيهة وحرية تقديم خدمات النقل البحري الدولي، ويجب أن يمتنع الطرفان عن أي عمل قد يضر بالمشاركة المطلقة لسفنهم في خدمات النقل البحري الدولي.

4-يجب على الطرفين المتعاقدين عند دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ الامتناع عن تنفيذ أية إجراءات إدارية أو فنية من جانب واحد أو تنفيذ أي إجراء قد يؤدي إلى قيد مباشر أو آثار تمييزية على أحكام هذه الاتفاقية.

5-يؤكد الطرفان المتعاقدان أن سفن كل طرف متعاقد تمنح نفس المزايا كما لو كانت ترفع علم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الرابعة

التوافق مع الاتفاقيات الدولية الأخرى

1- تخضع سفن الطرفين المتعاقدين العاملة بين موانئهما لأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي يكون كلا الطرفين منضماً إليها، والقواعد الدولية الملزمة التي دخلت حيز النفاذ وبخاصة فيما يتعلق بسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية ونقل المواد الخطرة وظروف معيشة أعضاء طاقم السفينة وظروف عملهم.

2- لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية على حقوق والتزامات الطرفين المتعاقدين الناشئة عن المعاهدات والاتفاقيات الدولية السارية المتعلقة بالمسائل البحرية، وخاصة التزامات جمهورية اليونان الناشئة عن عضويتها في الاتحاد الأوروبي.

المادة الخامسة

معاملة السفن

1- يمنح كل طرف من الطرفين المتعاقدين في موانئه وبحاره الإقليمية والمياه الخاضعة لولايته سفن الطرف المتعاقد الآخر المعاملة نفسها التي يمنحها لسفنه العاملة في حركة المرور البحرية الدولية فيما يتعلق بالوصول إلى الموانئ وخلال مكوثها ومغادرتها وفي استخدام تسهيلات الموانئ لنقل البضائع والمسافرين وفي دفع أي استحقاقات أو رسوم ، دون الاخلال بالأنظمة واللوائح المعمول بها لدى كل طرف .

2- الاحكام الواردة في الفقرة رقم (1) من هذه المادة:

أ- لن تنطبق على الموانئ التي لا تستقبل السفن الأجنبية.

ب- لن تؤثر على التنظيمات الخاصة بدخول وبقاء الأجانب .

ج- لن تنطبق على الممارسات الخاصة لكل طرف من طرفي الاتفاقية تجاه السفن التي تحمل علم دولته أو الشركات والمؤسسات، بما في ذلك، وعلى وجه الخصوص الملاحة الساحلية والصيد البحري والإرشاد والقطر والإنقاذ والمساعدات البحرية.

د- لن تلزم أي من طرفي الاتفاقية على أعفاء سفن الطرف الآخر من متطلبات الارشاد الإلزامية والممنوحة للسفن الخاصة به.

ه- لن تنطبق على الهجرة ونقل المهاجرين.

المادة السادسة

النشاطات التي لا تخضع للاتفاقية

1- لا تخل هذه الاتفاقية بالأنظمة السارية لدى الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالآتي:

أ- المقابل المادي لتقديم خدمات الإنقاذ وتعويضاته وما يتعلق بالبضائع المنقذة والقطر والسحب والإرشاد الملاحي والخدمات الأخرى المخصصة لشركات النقل البحري للطرفالمتعاقد أو لشركات أخرى أو لمواطنيه.

ب- نشاطات البحوث البحرية.

ج- المسح الجغرافيللبحار الإقليمية للطرف المتعاقد.

د- الملاحة الساحلية الخاصة بسفن الطرفين المتعاقدين.

2- لا يعد ملاحة ساحلية إبحار سفينة أحد الطرفين المتعاقدين بين موانئ الطرف المتعاقد الآخر لأجل تحميل أو تفريغ حمولة أو مسافرين من خارج ذلك الطرف أو إليه ما لم يتم نقل تلك الحمولة أو المسافرين بين ميناءين تابعين لذلك الطرف.

المادة السابعة

المعاملات المالية

يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات الشحن المنتمية إلى الطرف المتعاقد الآخر الحق في استخدام إيرادات خدمات النقل البحري - شاملاً الادارة وإجراءات النقل الاولي والنهائي ذات الصلة بذلك - التي تتحقق في إقليم الطرف المتعاقد الأول لدفع مستحقات ذات علاقة بالنقل البحري، أو تحويل هذه الإيرادات إلى الخارج بعملة قابلة للتحويل وبسعر الصرف الرسمي دون تأخير بسبب غير مقبول.

المادة الثامنة

تمثيل مؤسسات الشحن

1- وفقاً لأنظمته وقوانينه،يمنح كل طرف متعاقد شركات النقل البحري التابعة للطرف المتعاقد الاخر الحق في تأسيس مكاتب فرعية في أراضيه.

2- على كل طرف متعاقد عند تأسيس مكاتب فرعية وتوظيف العاملين فيها، التقيد بالأنظمة والقوانين المعمول بها لدى الطرف المضيف.

3- عندما تكون مشاركة أحد الموظفين في مكتب فرعي أنشاه الطرف المتعاقد الآخر لا تتطابق مع التشريعات الوطنية للطرف المتعاقد المضيف المنصوص عليها في الفقرة (2) أعلاه، فإن للطرف الأخير أن يطلب إعادة هذا الشخص ويجب أن يمتثل الطرف الآخر بذلك.

المادة التاسعة

القواعد المحلية

1- تخضع سفن الطرف المتعاقد أثناء وجودها في موانئ الطرف المتعاقد الآخر أو البحار الإقليمية أو المياه الخاضعة لولايته لجميع الأنظمة والقوانين المعمول بها لدى هذا الطرف.

2- يلتزم المسافرون ومؤسسات الشحن العائدة لأحد الطرفين المتعاقدين بمراعاة الأنظمة والقوانين والإجراءات السارية لدى الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بدخول المسافرين وطاقم السفينة ومكوثهم ومغادرتهم واستيراد البضائع وتصديرها وتخزينها، بما في ذلك الأحكام ذات العلاقة بمغادرة الشاطئ والهجرة والجوازات والضرائب والحجر الصحي.

المادة العاشرة

تسهيلات النقل البحري

يقوم الطرفان المتعاقدان ضمن نطاق القوانين والأنظمة السارية لدى أي الطرفينالمتعاقدين باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لتسهيل حركة المرور البحري وتعزيز النقل البحري لتجنب أي إطالة غير ضرورية لوقت الانتظار، وتدر الإمكان تسريع وتسهيل الاجراءات الجمركية والإجراءات الأخرى التي يجب التقيد بها في الموانئ، وكذلك تسهيل استخدام المعدات المتوافرة للتخلص من النفايات.

المادة الحادية عشر

وثائق السفن

1- يعترف كل طرف متعاقد بوثائق السفينة التي على ظهرها التي يصدرها الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، وفيما يتعلق بإجراءات السلامة، يتعين على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات ذات الصلة من سفنها التي تقدمها لهم، بشرط ان تكون هذه الشهادات وفقاً للاتفاقيات الدولية ذات الصلة المعمول بها.

2- تعفى سفن الطرف المتعاقد التي تحمل شهادة الحمولة الدولية السارية المفعول الصادرة وفق أحكام الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام (1969م) من أي قياسات حمولة اضافية في موانئ الطرف المتعاقد الآخر في حالة كون الحمولة لسفينة معينة تشكل أساس الحساب لمقدار الأجور والرسوم والضرائب أو معلومات الحمولة المبينة في شهادة الحمولة الدولية، ويجب اعتبارها الأساس لذلك.

3- بصرف النظر عن البيع القسري الناجم عن قرار من المحاكم، لا يمكن تسجيل سفن أي من الطرفين المتعاقدين في سجل الطرف المتعاقد الآخر دون تقديم شهادة صادرة عن السلطات المختصة من أن السفن قد تم شطبها من سجل هذا الطرف المتعاقد.

المادة الثانية عشرة
معاملة طاقم السفينة

1- أي وثيقة شخصية للبحارة سواء من مواطني الطرف المتعاقد أو دولة ثالثة يحق لهم بها عبور حدود الطرف المتعاقد الآخر بعد سريان مفعول هذه الاتفاقية، ويجب الاعتراف بها من الطرف المتعاقد الآخر بشرط تلبية الشروط الوطنية المعترف بها كوثيقة عبور حدودية، وعلى كل طرف متعاقد إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر باعترافه بها. وثائق الهوية هي:

- بالنسبةللجمهورية اليونانية:

سجل الخدمة البحرية اليوناني يرافقه جواز السفر يوناني.

- بالنسبةللمملكة العربية السعودية:

سجل الخدمة البحرية أو جواز السفر السعودي.

2- تقوم السلطات المختصة بموانئ الطرف المتعاقد بتقديم التسهيلات الضرورية لطاقم سفينة الطرف المتعاقد الآخر عند وجوده في موانئها، والاعتراف بوثائق السفر الصادرة بمعرفة السلطات المختصة لاستخدامها في عبور الحدود وفقاً للمتطلبات الوطنية المقبولة من جانب الطرفين المتعاقدين، على أن يبلغ كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الأخر بهذه المتطلبات عبر القنوات الدبلوماسية وعلى الطاقم التقيد باللوائح والقواعد السارية في تلك الموانئ.

3- يسمح للبحارة على متن السفن التي ترفع علم أي من الطرفين المتعاقدين الذين يحملون وثيقة هويةبحارة صالحة بالدخول إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر دون تأشيرات لفترة مؤقتة أثناء بقاء سفنهم راسية في الموانئ أوما حولها لهذا الطرف المتعاقد الآخر، ودون الحاجة إلى تقديم أنفسهم عند نقاط الحدود، شريطة أن يقدم القبطان قائمة الطاقم إلى السلطات المختصة في

الميناء وفقا للوائح المعمول بها في هذا الميناء. ومع ذلك، يخضع البحارة للإجراءات المنصوص عليها في التشريعات الوطنية للطرفين المتعاقدين وفقا لتقييم مخاطر الأمن الداخلي والهجرة غير الشرعية.

4- تمنح السلطات المختصة لدى كل طرف متعاقد عضو طاقم السفينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الذي أدخل إلى المستشفى في أراضي الطرف المتعاقد الحق في أن يمكث ما دام أن ذلك ضروري لغرض العلاج في التنويم الداخلي، ولا يؤثر على قوانين وأنظمة الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول وبقاء ومغادرة الأجانب.

5- يُسمح لحاملي وثائق هوية البحارة المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة بدخول أو مغادرة أراضي الطرف المتعاقد الآخر كركاب بأية وسيلة من وسائل النقل بغرض الانضمام لسفينتهم أو الانتقال لسفينة أخرى أو العبور للانضمام إلى سفينتهم في بلد آخر أو للعودة إلى الوطن أو في حالة الطوارئ أو لأي غرض آخر توافق عليه سلطات هذا الطرف المتعاقد الآخر. يجب في هذه الحالات أن يكون لدى البحارة المذكورين التأشيرات المقبولة من الطرف المتعاقد الآخر عند الضرورة وفقاً للقانون الوطني لكل طرف متعاقد، والذي يجب أن تمنحها السلطات المختصة في أقصر وقت ممكن.

6- لكل من الطرفين المتعاقدين أن يحتفظ بحقه في رفض دخول الأشخاص غير المرغوب فيهم إلى إقليمه حتى لو كانوا يحملون أحدي الوثائق المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة.

7- يبذل كلا الطرفان قصارى جهده لتسهيل إعادة رعاياه إلى وطنهم بعد أن دخلوا أراضي الطرف الآخر من سفينة تابعة للطرف الأول عندما لا يفي هذا الشخص بشروط الدخول أو الإقامة أو أخل بها في إقليم الطرف الآخر.

المادة الثالثة عشرة

ممارسة الولاية القضائية الجنائية

1- يسري نص المادة (27) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982م) في حال ارتكاب أي جريمة على ظهر سفينة طرف متعاقد أثناء وجودها في مياه الطرف المتعاقد الآخر .

2- يتخذ كل طرف متعاقد جميع التدابير اللازمة لضمان عدم تأخر مغادرة السفينة عند ممارسة سلطتهالجزائية والمدنيةوالتأديبية.

3- عندما يقوم طرف متعاقد بالتحقيق في حادث أو حادثة بحريةمع سفينة ترفع علم الطرف المتعاقد الآخر فإنه ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب للمعاملة العادلة للبحارة مع مراعاة المبادئ التوجيهية ذات الصلة من المنظمة البحرية الدولية / منظمة العمل الدولية.

المادة الرابعة عشرة

معاملة السفن في حالات الطوارئ

1- إذا حدث لسفينة طرف متعاقد حادثة غرق أو تحطم أو عانت من أضرار فيها أو في حمولتها أو جنحت أو عانت من ضائقة لسبب آخر في البحار الإقليمية للطرف المتعاقد الآخر، فعلى سلطات هذا الطرف أن تقدم لأعضاء طاقم السفينة والمسافرين وكذلك السفينة وحمولتها نفس المساعدة والحماية اللتين تقدمان لسفنه.

2- يتعهد الطرفان بالتعاون، بناء على الطلب ووفقا للإجراءات المنصوص عليها في أحكامها القانونية الوطنية لتعزيز سلامة السفن وحماية البيئة البحرية ، في التحقيق في تلك الخسائر البحرية التي يكون أحد الطرفين على الأقل مسؤولاً عنها حسب مدونة التحقيق في الحوادث البحرية . وعند الضرورة، يكون هذا التعاون على وجه الخصوص، يهدف إلى تسهيل الاستنتاجات على النحو المنصوص عليه في تلك المدونة.

3- في حالة وقوع حادث من الحوادث المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة، يمتنع الطرف المتعاقد الذي وقع الحادث في بحاره الإقليمية عن تحصيل رسوم الاستيراد بما في ذلك ضريبة الإنتاج المحلي على البضائع والمعدات والمواد والإمدادات وغيرها من الملحقات إلا إذا كانت هذه المواد ستستخدم أو تستهلك في إقليم الطرف الذي وقع الحادث في بحاره الإقليمية.

4- لا يمنع ما ورد في الفقرة (3) من هذه المادة من تطبيق الأنظمة والقوانين السارية لدى الطرف المتعاقد الذي وقع الحادث في بحاره الإقليمية فيما يتعلق بالتخزين المؤقت للبضائع في المستودعات.

5- بالنسبة للسفن الجانحة أو الغارقة جزئياً أو كلياً وكذلك اجزاءها أو حطامها أو ملحقاتها وجميع أجهزتها وتجهيزات ومؤنها وبضائعها التي تم انقاذها، بما في ذلك تلك التي ألقيت في البحر من قبل مثل هذه السفن أو أي سفن في حالة استغاثة، أو عائداتها في حالة بيعها، بالإضافة إلى جميع الوثائق والمستندات التي يتم العثور عليها على متن السفينة الجانحة أو الغارقة أو تعود اليها، فيتم تسليمها للمالك أو ممثلية في حالة المطالبة بذلك.

المادة الخامسة عشرة

التعاون الفني وتبادل المعلومات والخبرات

1-يستمر الطرفان في جهودهما نحو الحفاظ على العلاقات المتبادلة ودعم التعاون الدائم فيما بين السلطات المختصة في كلا البلدين، وذلك في حدود التشريعات واللوائح الوطنية الخاصة بكل منهما، وبشكل خاص اتفق طرفا الاتفاقية على تبادل الاستشارات والمعلومات فيما بين السلطات المختصة ذات العلاقة بالشئون البحرية.

2-تعمل سلطتا النقل البحري المختصتان لدى الطرفين المتعاقدين على ما يأتي:

أ- زيادة تبادل الخبرات والمعلومات بينهما، وتنمية وتشجيع الاتصالات بين هيئات ومؤسسات النقل البحري التابعة لكل منهما بما يسهم في رفع كفاية خدمات النقل البحري وتطويره.

ب- تسهيل نقل التقنية بما يسهم في رفع كفاية هذا القطاع وتطويره في كلا البلدين.

ج- تشجيع الدراسات والتدريب البحري بما في ذلك تقديم منح دراسية للكوادر البحرية في كلا البلدين.

د- تقديم التسهيلات لبناء السفن وصيانتها في كلا البلدين.

ه- تشجيع شركات النقل البحري والمعاهد البحرية في أي من البلدين لبحث تطوير سبل التعاون خاصة فيما يتعلق بمسائل التقنية والتدريب.

3-اتفق الطرفان على تزويد كل منهما الآخر، في حدود امكانيتهما، بالمساعدة الفنية من اجل تطوير النقل البحري، ولهذا الغرض ينبغي على الطرفين تعزيز وتشجيع التواصل والتعاون فيما بينهما في مجال النقل البحري والشركات والمؤسسات ذات العلاقة .

المادة السادسة عشرة

الاستشارات

يتابع الطرفان المتعاقدان -في إطار اللجنة اليونانية السعودية المشتركة- النظر في تنمية العلاقات بينهما في مجال النقل البحري، وتذليل الصعاب التي قد تعترض تنفيذ بنود هذه الاتفاقية، وتقديم المقترحات الهادفة إلى تطوير برامج النقل المشترك بينهما وزيادة حجمه، وتنسيق مواقف البلدين في المؤتمرات الملاحية الدولية، وكذلك النظر في المقترحات الخاصة بتعديل أي من مواد هذه الاتفاقية كلما دعت الحاجة إلى ذلك .

المادة السابعة عشرة

تسوية الخلاف

يسوّى أي خلاف أو نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها عن طريق المفاوضات والمشاورات الودية من خلال القنوات الدبلوماسية.

المادة الثامنة عشرة

سريان الاتفاقية

1- تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور (ثلاثين) يوماً من تاريخ أخر إشعار متبادل عبر القنوات الدبلوماسية يؤكد استكمال الطرفين المتعاقدين الإجراءات النظامية الداخلية اللازمة للموافقة عليها، وتظل هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة خمس سنوات ، وتتجدد تلقائياً لمدة خمس سنوات متعاقبة، مالم يبلغ أحد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر كتابياً قبل نهاية مدة الاتفاقية بستة أشهر على الأقل برغبته في إنهائها .

2- يجوز تعديل هذه الاتفاقية بموافقة مكتوبة متبادلة من الطرفين المتعاقدين. ويبدأ نفاذ أي من هذه التعديلات وفقاً للإجراء المنصوص عليه في هذه المادة.

حررت في مدينة **لندن** بتاريخ 04 / 05 / 1443هـ الموافق 08 /12/ 2021م، من ثلاث نسخ طبق الأصل باللغات العربيةواليونانية والإنجليزية، وجميع النصوص متساوية في الحجية . وفي حالة وجود اختلاف في التفسير فإن النص الإنجليزي هو السائد .

عن حكومة
جمهورية اليونان

يوانيس بلاكيوناكيس

وزير الشئون البحرية وسياســـةالجزر

عن حكومة
المملكة العربية السعودية

صالح بن ناصر الجاسر

وزير النقل والخدمات اللوجستية

Cooperation Agreement
Between
The Government of
The Hellenic Republic
And
The Government of
The Kingdom of Saudi Arabia
In The Field of Maritime Transport

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to as the **Contracting Parties)**

Desiring to enhance and develop maritime transport between the two countries, on the basis of the general Agreement for cooperation in economic, trade, investment, scientific , technical, cultural, youth and sports fields between them, and pursue efforts to promote and facilitate commercial shipping traffic between the two countries, for both cargo and passenger transport and to encourage trade between them to serve mutual interest of the two countries and further strengthen friendship ties between them,

Bearing in mind the principles laid down in international law and particularly in international shipping conventions of which both Parties are members,

Considering the commitments of the Hellenic Republic arising from its membership in the European Union and the commitments of the Kingdom of Saudi Arabia arising from its membership in regional and international organizations,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, these terms shall have the following meanings:

1- **The Competent Maritime Transport Authority**
a- The Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy in the Hellenic Republic.
b- Transport General Authority in The Kingdom of Saudi Arabia.

2- **Vessel of a Contracting Party:** Means any commercial vessel, registered in the territory of one of the two Contracting Parties and flying its flag according to the respective rules and regulations.

3- **Shipping Enterprise**: an economic entity which has its registered seat and is licensed in the territory of either Contracting Party and/or having a registered operation office or its central administration or its principal place of business in the territory of that Contracting Party, engaged in international maritime transport, in accordance with their respective national laws and regulations.
Beneficiaries of the provisions of this Agreement shall also be shipping enterprises established outside the Hellenic Republic or the Kingdom of Saudi

Arabia and controlled by nationals of the Hellenic Republic or the Kingdom of Saudi Arabia, if their vessels are registered in the Hellenic Republic or in the Kingdom of Saudi Arabia in accordance with their respective legislation.

4- **Member of the Crew:** Means Master or any Person who is employed or engaged or works in any capacity on board the vessel in duties and services connected with the running of the vessel and whose name is included in the crew list, according to the regulations applied in the other Contracting Party.

5- **Cabotage:** Means transport of goods and passengers between the ports of one of the Contracting Parties.

Article 2
Excluded Vessels

The provisions of this Agreement shall not apply to:

1- Warships.
2- Vessels performing non statutory functions.
3- Vessels used for non-commercial purposes.
4- Fishing vessels.
5- Hydrographic, oceanographic and scientific research vessels, sport and pleasure vessels.

Article 3
Freedom of Shipping

1- The two Contracting Parties shall facilitate, enhance and develop the traffic of the commercial vessels between their countries for cargo and passenger transport.

2- The vessels of each Contracting Party shall be entitled to sail between the ports of the other Contracting Party which are open to international seaborne trade, and transport of both cargo and passengers between such ports and the ports of a third country. This shall also apply to vessels operated by shipping enterprises of a Contracting Party flying the flag of a third country.

3- The Contracting Parties shall base the development of their shipping relations, on the principles of free and fair competition and the freedom to provide international maritime transport services. The Parties shall refrain from any action that might be detrimental to the unrestricted participation of their vessels in international maritime transport services.

4- The two Contracting Parties, upon entry into force of the present Agreement, shall abstain from implementing unilateral administrative or technical procedures from either Contracting Party, or any measure entailing direct restriction or discriminatory effects upon, the rights conferred by this Agreement.

5- The Contracting Parties confirm that the vessels of each Contracting Party shall be granted the same advantages as if they were flying the flag of the other Contracting Party.

Article 4
Compliance with other International Conventions

1- The vessels of the two Contracting Parties operating between their seaports shall comply with the international agreements and conventions to which both Contracting parties are parties, and with the international binding rules applied especially regarding maritime safety, the protection of the marine environment, the transport of hazardous materials as well as the living and working conditions of the vessel's crew.

2- The provisions of this Agreement do not affect the rights and obligations of the Contracting Parties, arising from international conventions and agreements in force related to maritime matters and particularly the Hellenic Republic's obligations arising from its membership to the European Union.

Article 5
Treatment of Vessels

1- Each Contracting Party shall, in its ports, territorial sea, and other maritime zones under its jurisdiction, grant the vessels of the other Contracting Party the same treatment as offered to its vessels engaged in international maritime traffic, in respect of access to ports, stay and departure, the use of port facilities for cargo and passenger transport and payment of any dues and charges, provided that this does not violate the applicable rules and regulationsin each Party.

2- The provisions of paragraph 1 of this article:
   a- shall not apply to ports not open to the entry of foreign vessels;
   b- shall not affect the regulations concerning entry and stay of foreigners;

c- shall not apply to activities reserved by each Contracting Party for their national flag vessels or enterprises and organizations, including in particular sea fishing, pilotage, towage, salvage and maritime assistance;
d- shall not oblige either of the Contracting Parties to extend to vessels of the other Contracting Party exception from compulsory pilotage requirements granted to its own vessels;
e- shall not apply to immigration and transportation of immigrants.

Article 6
Activities that are not Subject to the Agreement

1- This Agreement shall not affect the regulations put in force by either Contracting Party with regard to the following:
   a- Financial compensation for salvage and rescue, services for any matters related to rescued goods, for towage, hauling, pilotage and any other services rendered to Shipping Companies of the Contracting Party, other companies or citizens.
   b- Marine research activities.
   c- The hydrographical survey of the territorial sea of the Contracting Party.
   d- The cabotage in respect of the vessels of the two Contracting Parties.

2- The sailing of a vessel of either Contracting Party between the ports of the other Contracting Party for the purpose of loading or unloading of cargo or passengers from or to that Party shall not be deemed as national cabotage unless such goods or passengers are transported between two or more seaports of that Party.

Article 7
Revenues Transfer

Each Contracting Party shall grant the Shipping companies of the other Contracting Party the right to use any revenues from Shipping Services including the management and conduct of initial and terminal haulage connected therewith and realized in the territory of the first Contracting Party for the payment of any dues related to shipping activities, or transmitting such revenues abroad in convertible currency at the official rate of exchange and without unacceptable delay.

Article 8
Representation of Shipping Enterprise

1- In accordance with its laws and regulations, each Contracting Party shall grant the shipping enterprises of the other Contracting Party the right to establish branch offices in its territory.

2- Each Contracting Party, while in the process of establishing branch offices and the employment of the staff, shall comply with the regulations and applicable laws of the host Party.

3- When the participation of a member of the staff in a branch office established by the other Contracting Party is not in conformity with the national legislation of the host Contracting Party as provided in paragraph (2) above, the latter can ask for the repatriation of this person, and the other Party has to comply with it.

Article 9
National Rules

1- The vessels of either Contracting Party, while staying in the ports, the territorial sea and other seas under the jurisdiction of the other Contracting Party, shall abide by all rules and regulations applied by this Party.

2- The passengers and shipping enterprises of either Contracting Party shall comply with rules and regulations put in force in the territory of the other Contracting Party regarding the entry, stay and departure of passengers and crew as well as the import, export and storage of goods including the provisions concerning shore leave, immigration, customs, taxation, and quarantine.

Article 10
Facilitation of Maritime Transport

The two Contracting Parties shall take, within the scope of laws and regulations in force by either Contracting Party, all necessary measures to facilitate maritime traffic and promote seaborne transport, to avoid any unnecessary prolongation of lay times, and to expedite and simplify, wherever possible, the carrying out of police, sanitary, customs and other formalities to be observed in ports as well as to facilitate the use of existing equipment's for the disposal of waste materials.

Article 11
Vessel Documents

1- Each Contracting Party shall recognize the vessel documents issued by the other Contracting Party in accordance with the relevant international conventions. As far as the safety procedures are concerned, the Contracting Parties shall recognize the relevant certificates of their vessels provided by them, on condition that these certificates are in accordance with the relevant international conventions in force.

2- Vessels of either Contracting Party carrying a valid International Tonnage Certificate 1969 issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, shall be exempted from any further tonnage measurement in the ports of the other Contracting Party. In case the tonnage of a given vessel is to be the basis for calculating the amount of any charges, fees, and taxes, the tonnage notation given in the International Tonnage Certificate shall be taken as such basis.

3- Apart from a forced sale resulting from a decision of the Courts, the vessels of either of the two Contracting Parties cannot be registered in the Registry of the other Contracting Party without presentation of a certificate, issued by the competent authorities from which the vessels originate, stipulating that the vessels have been deleted from the Registry of this Contracting Party.

Article 12
Seafarers' Documents

1- Any identity document of the members of the crew, whether they are citizens of one of the two Contracting Parties or of a third country entitling them to cross the borders of the other Contracting Party after entry into force of this Agreement, shall be recognized by the other Contracting Party on condition of meeting the national prerequisites as a document to cross the borders. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party of his recognition. These identity documents are:
- in the case of the Hellenic Republic:
the Greek Seaman's book accompanied by the Greek passport;
- in the case of the Kingdom of Saudi Arabia:
the seaman's record book and the Saudi Passport.

2- The competent authorities at the seaports of either Contracting Party shall provide the necessary facilities for the members of the crew of the vessel of the other Contracting Party while staying in its ports, and recognize their travel documents issued by the competent authorities to be used for border crossing under the respective national prerequisites and accepted by both

Contracting Parties. Each Contracting Party shall inform the other Contracting Party of these requirements through diplomatic channels, and the members of the crew shall adhere to the rules and regulations applicable at these ports.

3- Seafarers on board vessels flying the flag of either Contracting Party holding a valid seafarer's identity document shall be permitted to enter the territory of the other Contracting Party for a temporary shore leave during the stay of their vessels in the area of the port, where their ships call or in the adjacent municipalities of that other Contracting Party without visas, and without presenting themselves at a border crossing point, provided that the masters submit a crew list to the competent authorities of the port in accordance with the regulations in force in that port. However, according to the assessment of the risks of internal security and illegal immigration, seafarers shall be subject to procedures provided for in the national legislation of the Contracting Parties.

4- The competent authorities of either Contracting Party shall grant the crew member of the other Contracting Party who is admitted to hospital in the territory of the Contracting Party the right to stay as long as it is deemed necessary for in-patient medical treatment. The law and regulations of the two Contracting Parties governing the entry, stay and departure of foreigners shall remain unaffected.

5- Holders of the seamen's identity documents specified in paragraph 1 of this article are permitted to enter or leave the territory of the other Contracting Party as passengers by any means of transport for the purpose of joining their vessel or transferring to another vessel, passing in transit to join their vessel in another country or for repatriation or in a case of emergency or for any other purpose approved by the authorities of this other Contracting Party. In these cases, the said seamen must have corresponding visas of the other Contracting Party, where necessary, in accordance with the national law of each Contracting Party, which shall be granted by the competent authorities within the shortest possible time.

6- Each Contracting Party reserves the right to refuse the entry of undesirable persons to its territory even if such persons hold one of the identity documents referred to in paragraph (1) of this article.

7- Either Party shall make every effort to facilitate repatriation of its own nationals having entered the territory of the other Party from a vessel of the

first Party when such person does not meet, or has ceased to meet, the conditions of entry or stay applicable in the territory of the other Party.

Article 13
Exercise of Criminal Jurisdiction

1- The provisions of Article 27 of the UN Convention on the Law of the Sea (1982), apply in the case of any offence committed on board of a vessel of a Contracting Party while the vessel is within the territorial sea of the other Contracting Party.

2- In exercising their penal, civil and disciplinary jurisdiction, each Contracting Party shall take all necessary measures in order not to delay the departure of the vessel.

3- When a Contracting Party investigates a maritime accident or incident that involves a vessel flying the flag of the other Contracting Party, due consideration should be given to the fair treatment of seafarers taking into account the relevant IMO/ILO guidelines.

Article 14
Vessels Treatment in Case of Emergency

1- If a vessel of either Contracting Party is shipwrecked or has suffered damages to its cargo or grounded or distressed for whatever reason in the territorial sea of the other Contracting Party, the authorities of this Contracting Party shall render to the crew members, passengers as well as to the vessel and its cargo the same assistance and protection provided to its vessels.

2- Both Contracting Parties undertake to co-operate, upon the request and in accordance with the procedures provided for by its national legal provisions to promote vessel safety and the protection of the marine environment, in the investigation of those maritime casualties for which at least one of the Contracting Parties has determined to be responsible in terms of the IMO Casualty Investigation Code. Where necessary, such co-operation is, in particular proceeding intended to facilitate the conclusions as provided for in that Code.

3- Upon the occurrence of any of the accidents indicated in paragraph (1) of this article, the Contracting Party, in whose territorial sea the accident occurred shall refrain from collecting import duties, including local production duties on cargo, equipment, materials, supplies and other supplements unless such materials would be used or consumed in the territory of the Contracting Party in whose territorial sea the accident occurred.

4- The contents of paragraph (3) of this article shall not preclude the application of the rules and regulations put in force by the Contracting Party in whose territorial sea the accident occurred with respect to temporary warehousing of goods.

5- The vessel so stranded or wrecked as well as all in its parts, debris or accessories and all appliances, rigging, provisions and goods salvaged, including those jettisoned by such vessels or by vessels in distress, or the proceeds thereof if sold, as well as all documents found aboard the stranded or wrecked vessel or belonging to it, shall be delivered to the owner or his representatives when claimed by them.

Article 15
Technical Co-operation and Exchange of Information and Expertise

1- The Contracting Parties, within the limits of the respective national legislation, shall continue their efforts to maintain and develop a permanent cooperation between the competent authorities of their countries. In particular, the two Contracting Parties agree to consult and exchange information between their competent authorities on maritime affairs.

2- The competent maritime transport authorities of both Contracting Parties shall pursue the following:
   a- Enhance mutual exchange of expertise and information, develop and promote contacts between their respective shipping agencies and organizations which would contribute to more efficient and further developed shipping services.
   b- Facilitate technology transfer to contribute to improving the efficiency and development of this sector in both countries.
   c- Encourage studies and maritime training including the offer of scholarships for maritime staff in both countries.
   d- Provide facilities for ship building and maintenance in both countries.

e- Encourage Shipping Companies and maritime institutions in either of the two Countries to discuss the development of appropriate means of co-operation particularly with regard to technical matters and training.

3- The Contracting Parties agree to provide one another, within the limits of their ability, with technical assistance for the development of maritime transport. For this purpose, the Contracting Parties shall promote and encourage development of contacts and cooperation between their shipping and related enterprises and organizations.

Article 16
Consultations

Both Contracting Parties shall, within the framework of Hellenic Saudi Joint Commission, further consider promoting mutual relations in maritime field, overcoming the difficulties which may encounter the implementation of the provisions of this Agreement. They shall also submit proposals for developing and enhancing joint transport programs and increasing its volume and coordinate their respective standpoints in the international maritime conferences and review the proposals made for amending any article in this Agreement when the need arises.

Article 17
Settlement of Disputes

Any dispute relating to the interpretation or implementation of this Agreement shall be settled via amicable negotiations and consultations through diplomatic channels.

Article 18
Entry into Force and Amendment of the Agreement

1- This Agreement shall enter into force after (30) days from the date of the last written notification by which the Contracting Parties inform each other of the completion of the necessary internal legal procedures. This Agreement shall be valid for five consecutive years, and shall be automatically renewed thereafter for successive five-year periods unless either of the two Contracting Parties notifies the other Contracting Party at least six months before the expiry date of the Agreement of its intention to terminate it.

2- This Agreement may be amended by mutual written consent of the Contracting Parties. Any such amendments shall enter into force according to the procedure provided in this article.

Done at London on 04/05/1443H, corresponding to 08/12/2021 in duplicate in Greek, Arabic and English languages, all texts are equally authentic.

In case of divergent interpretations, the English text shall prevail.

For the Government of The Hellenic Republic	For the Government of The Kingdom of Saudi Arabia
Ioannis Plakiotakis	Saleh Al-Jasser
Minister For Maritime Affairs and Insular Policy	Minister of Transport and Logistic Services

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παρ. 1 του άρθρου 18 αυτής.

Αθήνα,.....2025

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
2. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
3. ΥΓΕΙΑΣ
4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
6. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
7. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
8. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΛΟΥ
9. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Με τη συναίνεση του Σώματος διακόπτουμε τη συνεδρίαση για σήμερα και ώρα 12.00' το μεσημέρι για τη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

(Κατά τη διάρκεια της διακοπής την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Επαναλαμβάνεται η διακοπείσα συνεδρίαση.

Πριν πάμε στην ημερήσια διάταξη αυτής της συνεδρίασης, θέλω να κάνω κάποιες ανακοινώσεις προς το Σώμα.

Οι Ανεξάρτητοι Βουλευτές κύριοι Γεώργιος Μανούσος, Κωνσταντίνος Φλώρος, Ιωάννης Δημητροκάλλης και Διονύσιος Βαλτογιάννης κατέθεσαν σήμερα, 15 Μαΐου 2025, πρόταση νόμου: «Προστασία δικαιωμάτων δόμησης και διατήρηση οικοδομησιμότητας εντός περιοχών πρώην αναγνωρισμένων οικισμών».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ο πρώην Πρωθυπουργός και Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Γεώργιος Παπανδρέου ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ομοίως, ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Επίσης, ο Βουλευτής της Νίκης κ. Σπυρίδων Τσιρώνης ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Επανερχόμαστε τώρα στην ημερήσια διάταξη.

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 Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως αυτής της συμφωνίας -το τονίζω πάντα αυτό, ανεξάρτητα της διαδικασίας που ακολουθούμε-, καθώς και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά, 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;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συμφώνησε.

Κατά της κυρώσεως ψήφισε μόνο το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, υπέρ ψήφισε η Νέα Δημοκρατία και όλες οι άλλες Κοινοβουλευτικές Ομάδες κρατούν επιφύλαξη. Το ξανατονίζω και θα το πω -για τον εαυτό μου τουλάχιστον- ότι η επιφύλαξη δεν είναι άρνηση. Είναι μία λέξη η οποία δεν υπάρχει και στην ορολογία του Κανονισμού, αλλά εν πάση περιπτώσει, εγώ θα ρωτώ από τα κόμματα που κρατούν επιφύλαξη, ποιος θέλει να πάρει τον λόγο και δεν θα εμποδίσω κανέναν από το να πάρει τον λόγο για πέντε λεπτά.

Πριν, όμως, ξεκινήσουμε τη διαδικασία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Λύκειο της Ελληνογαλλικής Σχολής Αγίας Παρασκευής.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλείται στο Βήμα ο ειδικός αγορητής του κόμματος Σπαρτιάτες κ. Ιωάννης Κόντης.

Ορίστε, κύριε Κόντη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σίγουρα, κύριε Πρόεδρε, επιφυλασσόμεθα στις επιτροπές ακριβώς για αυτόν τον λόγο, είναι γνωστό, μέχρι κι αυτό να απαγορευθεί κάποια στιγμή. Πάντως είναι και ο μόνος τρόπος να μπορούμε να πούμε δυο κουβέντες για ένα νομοσχέδιο ή μια σύμβαση στην Ολομέλεια, χωρίς να είμαστε αρνητικοί.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι είμαστε σίγουρα θετικοί σε οποιαδήποτε σύμβαση ειδικά εμείς -κι εγώ προσωπικά που έχω και τη σχέση με τη Βραζιλία- που γίνεται με τη Βραζιλία, αλλά και σε οποιουδήποτε άλλου είδους συμβάσεις που αφορούν ζεύξη αεροπορική με μακρινές χώρες. Να θυμίσω, όμως, ότι πριν χρόνια η Βραζιλία είχε απευθείας σύνδεση με την Ελλάδα -το είπαμε και στην επιτροπή- κι έτσι το ταξίδι από είκοσι και τριάντα ώρες που είναι μέσω ζεύξεων από την Ευρώπη, ήταν απλά δωδεκάωρο και επέτρεπε και μεταφορές προϊόντων. Μέχρι και φαγκρί έφερναν τότε εισαγωγείς ψαριού από τη Βραζιλία, το οποίο ήταν και πολύ καλής ποιότητας. Ήταν πακεταρισμένα και γινόταν μια μεγάλη εισαγωγή, κάτι που έχει σταματήσει τώρα με τις ενδιάμεσες στάσεις που υπάρχουν.

Η Βραζιλία είναι μια χώρα η οποία έχει είκοσι αεροπορικούς φορείς αυτή τη στιγμή, είκοσι αεροπορικές εταιρείες. Οι περισσότερες βέβαια δρουν στη Νότια Αμερική ή και στο εσωτερικό της. Να πούμε ότι είναι μια χώρα που έχει τρία αεροδρόμια, ένα στο Σάο Πάολο και δύο έχει το Ρίο. Από το Ρίο φεύγουν κάθε τρία λεπτά πτήσεις και για το Σάο Πάολο. Είναι σαν ταξί, ας πούμε, παρόλο που η απόσταση είναι σαν το Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Είναι μία χώρα εξοικειωμένη με τα αεροπλάνα. Οι μετακινήσεις γίνονται στο εσωτερικό της και τις τεράστιες αποστάσεις που έχει αεροπορικώς κατά κύριο λόγο, οι εμπορικές γίνονται σίγουρα με τρένα και με άλλους τρόπους.

Πρέπει, λοιπόν, να μεγαλώσουμε όσο μπορούμε αυτή τη συ-

νεργασία της ζεύξης με τη Βραζιλία και να δούμε αν μπορούμε να επανέλθουμε σε προηγούμενα καθεστώτα, γιατί μετά την πτώχευση του κρατικού φορέα της Βραζιλίας, έχασε τη σύνδεσή της σε όλα τα αεροδρόμια της Ευρώπης στα slots που κατέχει σε όλο τον κόσμο. Αυτό είναι κάτι για το οποίο είδα να υπάρχει αντίρρηση στην επιτροπή από κάποιες παρατάξεις που έλεγαν ότι δίνουμε το δικαίωμα σε άλλες εταιρείες να έρθουν στην Ελλάδα και να απολαμβάνουν των ιδίων προνομίων. Δεν είναι τα προνόμια. Δυστυχώς ή ευτυχώς είναι ο τρόπος με τον οποίο μετακινείται σήμερα η κάθε αεροπορική εταιρεία της Βραζιλίας, η οποία έχει μοιρασμένους κωδικούς. Δηλαδή, μέχρι τη Γαλλία πηγαίνει σαν αεροπορική μετά έρχεται μέχρι εδώ σαν Air France ή KLM ή από την Ισπανία σαν Iberia. Είναι αυτός ο τρόπος που σήμερα έχει την επικοινωνία με την Ευρώπη και σίγουρα και με τον υπόλοιπο κόσμο. Δεν είμαστε εμείς αυτοί που θα απαγορεύσουμε το να έρχονται οι τουρίστες ή τα εμπορεύματα από εκεί.

Να πω ότι είναι μια χώρα, η οποία -χωρίς να υπάρχουν στατιστικά στοιχεία- γνωρίζω ότι έχει ένα τεράστιο ενδιαφέρον τουριστικού προορισμού για την Ελλάδα, γιατί το συνδυάζουν και με άλλες χώρες από όπου κατάγονται πολλοί Βραζιλιάνοι, όπως ο Λίβανος, το Ισραήλ, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ισπανία. Έρχονται στην Ελλάδα, αγαπούν την Ελλάδα και πιστεύουμε ότι αν αυτό ξανάγινε -λέω, έστω για δύο φορές την εβδομάδα ή τρεις που υπήρχε παλιότερα-, θα έχουμε τη δυνατότητα άφιξης πολλών και καλών τουριστών.

Οι Βραζιλιάνοι τουρίστες είναι τουρίστες οι οποίοι κατά μέσο όρο, από ό,τι υπάρχουν στατιστικές, σε ένα δεκαήμερο ταξίδι χαλάνε 5.000 δολάρια όταν πηγαίνουν στην Αμερική ή στην Ευρώπη. Είναι τουρίστες-καταναλωτές, τουρίστες που θέλουν να μείνουν σε καλά μέρη και δεν είναι τουρίστες με σακίδιο ή αυτοί που συνήθως βλέπουμε στη χώρα. Μιλάμε για αρκετές χιλιάδες, οι οποίοι μπορούν να βοηθήσουν με πολλούς τρόπους.

Όπως επίσης και επιχειρηματικά, ξέρουμε ότι είναι μια τεράστια δύναμη. Η Βραζιλία, παράγει τα πάντα, δεν εισάγει από την εποχή που είχε το πρόβλημα με το «Plano Collor». Εισάγει πολύ λίγα προϊόντα και εξάγει τα περισσότερα. Εξάγει με θαλάσσιες μεταφορές αυτοκίνητα στην Ιταλία. Η Auto Latina, το μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής αυτοκινήτων στον κόσμο, φτιάχνει το 60% των αυτοκινήτων της Fiat.

Εν πάση περιπτώσει, είναι χώρα με την οποία θέλουμε να έχουμε συνεργασία, όχι μόνο αυτή, πολύ περισσότερες που μπορούν να υπάρξουν, έστω με την απαρχή κάποιων. Κάναμε πρόσφατα την αθλητική και πολιτιστική συμφωνία. Μακάρι να τη δούμε να υπάρχει και να μη μείνει μόνο στα χαρτιά. Γιατί πολλές συμφωνίες κάνουμε, αλλά θέλουμε να δούμε πόσες από αυτές γίνονται πράξη.

Δεν θα πω παραπάνω. Εμείς στηρίζουμε τη σύμβαση και ψηφίζουμε υπέρ.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εγώ σας ευχαριστώ και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Θα καλέσω τώρα τον ειδικό αγορητή από τη Νίκη κ. Κομνηνό Δελβερούδη.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα συμφωνία αφορά στις αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ της χώρας μας και της Βραζιλίας και αποσκοπεί, κατά τα προαναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση, στην ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο χωρών μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας τους.

Ωστόσο, ενώ το Υπουργείο και η Κυβέρνηση, όπως μας είπαν στη συνεδρίαση της επιτροπής, κρίνουν ότι η αεροπορική σύνδεση με τη Βραζιλία είναι μια πολύ σοβαρή και σημαντική υπόθεση καθώς η Βραζιλία είναι πολύ μεγάλη χώρα με πολύ μεγάλη βιομηχανική παραγωγή και μπορεί η σύνδεση αυτή να ενισχύσει σημαντικά τον τουρισμό στην Ελλάδα, δεν καταλάβαμε πώς φέρνετε τη συμφωνία αυτή προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή μετά από δύο και πλέον χρόνια, δεδομένου ότι η συμφωνία αυτή έχει υπογραφεί από τις 6 Φεβρουαρίου του 2023 στη Βραζιλία.

Αυτό αποδεικνύει την έλλειψη στοιχειώδους σοβαρότητας της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Όμως, μακάρι να ήταν μόνο η συμφωνία με τη Βραζιλία. Διότι, όταν εδώ και δύο χρόνια διαδραματίζεται μπροστά μας αυτό το κακοπαιγμένο σίριαλ των Τεμπών που έχει στήσει η Κυβέρνηση -γιατί θα αποδειχθεί η κακή σκηνοθεσία και θα φανερωθεί η αλήθεια αργά ή γρήγορα-, είναι αλήθεια ότι δεν μπορεί να μας απασχολούν τώρα τα δύο χρόνια καθυστέρησης της κύρωσης της παρούσας συμφωνίας. Όμως, όλα σχετίζονται μεταξύ τους. Τι εννοώ;

Γνωρίζετε πολύ καλά στην Κυβέρνηση ότι ο κίνδυνος για τα «αεροπορικά Τέμπη» -σε εισαγωγικά- βρίσκεται μπροστά μας λόγω της αδιαφορίας της Κυβέρνησης στις συνεχείς προειδοποιήσεις των εργαζομένων για κίνδυνο δυστυχήματος.

Το 2020 ο νέος τότε Υπουργός Κώστας Καραμανλής έφερε τον ν.4757, αποσπώντας τις αεροπορικές αρχές από τα αεροδρόμια και αφαιρώντας αρμοδιότητες από τους αερολιμενικούς. Δημιουργήθηκε έτσι μια συρρικνωμένη αρχή, περιορισμένη σε μια υπηρεσία με ανύπαρκτη παρουσία στους αερολιμένες της χώρας, ακριβώς εκεί όπου υφίστανται και τα μεγάλα θέματα ασφάλειας των πτήσεων και γενικά το αεροπορικό έργο.

Ενώ, λοιπόν, δημιουργήθηκε μία αρχή για τον έλεγχο και την εποπτεία των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν, αφαιρέθηκαν από τα αεροδρόμια τα αρμόδια όργανα για τον έλεγχο για τον οποίο δημιουργήθηκε η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, αφού καταργούνται οι αεροπορικές αρχές αεροδρομίων που αρχικά λειτουργούσαν υπό την ΥΠΑ και από προσωπικό με πολύχρονη επιστημονική κατάρτιση, γνώση, εμπειρία και εξειδίκευση στα θέματα αεροπορικής ασφάλειας, τους αερολιμενικούς, που καθημερινά, με συστηματικούς και δειγματοληπτικούς αερολιμενικούς ελέγχους εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων τους στα ελληνικά αεροδρόμια, διασφάλιζαν την εφαρμογή των κανονισμών και της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Σε αυτό έρχονται να προστεθούν οι σοβαρές καταγγελίες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για την ασφάλεια των πτήσεων εξαιτίας του παρωχημένου εξοπλισμού και της υποστελέχωσης τμημάτων.

Τον περασμένο, μάλιστα, Απρίλιο ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας υπογράμμισε πως, παρά την αυξημένη κίνηση στους αερολιμένες της χώρας, οι ελεγκτές συνεχίζουν να εργάζονται με απαρχαιωμένο εξοπλισμό και με σοβαρές ελλείψεις προσωπικού.

Επεσήμανε ιδιαιτέρως ότι στην τερματική της Αθήνας, που διαχειρίζεται τις αφίξεις - αναχωρήσεις στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», το σύστημα προειδοποίησης εμπλοκών είναι μη επιχειρησιακό, με αποτέλεσμα ο ελεγκτής που εργάζεται να μη λαμβάνει ειδοποίηση από το σύστημα ότι τα αεροσκάφη βρίσκονται σε πορεία σύγκρουσης, κάτι που η ένωση έχει καταγγείλει μετά από την πολύνεκρη αεροπορική τραγωδία στην Ουάσιγκτον.

Μάλιστα, από έρευνα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακάλυψε δέκα πολιτικά και τέσσερα στρατιωτικά αεροδρόμια μικτής χρήσης στην Ελλάδα που δεν διαθέτουν τις ευρωπαϊκές πιστοποιήσεις ασφάλειας. Παρ' όλα αυτά, λειτουργούν.

Για τον λόγο αυτό η Κομισιόν, στις 14 Ιουλίου του 2023, αποφάσισε να εγκαλέσει την Ελλάδα αποστέλλοντας προειδοποιητική επιστολή για μη συμμόρφωση της χώρας μας με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων εποπτείας στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την επαλήθευση της συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερομεταφορών, καθώς και για μη συμμόρφωση με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πιστοποίηση των αεροδρομίων.

Επίσης, στις 24 Απριλίου του 2024 η Κομισιόν απέστειλε προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα επειδή δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει τη δημοσίευση διαδικασιών λειτουργίας για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων στους ελληνικούς αερολιμένες, όπως απαιτείται στον σχετικό εκτελεστικό κανονισμό της επιτροπής.

Τι έχει γίνει με αυτά τα σοβαρά ζητήματα ασφαλείας; Συμμορφωθήκαμε μήπως; Πώς, λοιπόν, θα μπορέσουμε να ανταποκριθούμε σε επιπλέον πτήσεις από άλλες χώρες, εν προκειμένω από

τη Βραζιλία, όταν η υποστελέχωση βρίσκεται σε τέτοια επίπεδα που δεν επιτρέπουν την εξυπηρέτηση της ζήτησης της αεροπορικής κίνησης; Πώς θα το διασφαλίσετε αυτό, κύριοι της Κυβέρνησης και αρμόδιοι Υπουργοί;

Ως προς την υπό συζήτηση συμφωνία, εμείς επισημάναμε και στην επιτροπή ότι πράγματι η Βραζιλία είναι μια χώρα με την οποία θα πρέπει να επιδιώκουμε την ενίσχυση των σχέσεών μας σε πολλά επίπεδα, όπως είναι ο πολιτισμός, ο τουρισμός, το εμπόριο και οι αεροπορικές μεταφορές.

Εκφράσαμε ωστόσο και τις έντονες ανησυχίες μας για την προβλεπόμενη δυνατότητα συνεργασίας της Βραζιλίας με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών, οι οποίες θα μπορούν να πετάνε σε ελληνικό έδαφος, και ιδίως πάνω από στρατιωτικού και εθνικού ενδιαφέροντος σημεία, χωρίς να έχει προηγηθεί έλεγχος και έγκριση, φυσικά, για τις συνεργασίες αυτές από το έτερο συμβαλλόμενο κράτος, δηλαδή από την Ελλάδα.

Αυτό δεν διασφαλίζεται με την παρούσα συμφωνία και δεν λάβαμε και απάντηση από τον αρμόδιο Υπουργό για το συγκεκριμένο ζήτημα κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής γι' αυτά τα ζητήματα εθνικής ασφάλειας της χώρας μας και τους κινδύνους που ελλοχεύουν σε τέτοιες προδιατυπωμένες συμφωνίες, που συνάπτονται, φυσικά, τα τελευταία έτη μεταξύ της χώρας μας και άλλων, τρίτων χωρών.

Για τους παραπάνω λόγους, η Νίκη δεν μπορεί να ψηφίσει υπέρ αυτής της κύρωσης με τη Βραζιλία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρία Αθανασίου, θέλετε να πάρετε τον λόγο;

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης κ. Μαρία Αθανασίου.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, η εν λόγω συμφωνία σκοπεύει στην περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Βραζιλίας όσον αφορά στις αεροπορικές μεταφορές μέσω της εκτέλεσης τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών.

Η Βραζιλία παγκοσμίως είναι η δέκατη μεγαλύτερη οικονομία σε δυναμικό αγοράς και η ένατη σε αγοραστική δύναμη. Αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία της αμερικανικής ηπείρου, με πρώτες τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Βραζιλία, λοιπόν, παρουσιάζει τεράστια οικονομικά μεγέθη, αλλά παράλληλα και τεράστια κοινωνικά και οικονομικά χάσματα μεταξύ του πληθυσμού της.

Ο Υπουργός Εξωτερικών της Βραζιλίας πέρυσι δήλωσε ότι οι δύο χώρες έχουν εμπορικές σχέσεις οι οποίες φτάνουν τα 500 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Η Βραζιλία είναι αναπτυσσόμενη οικονομία, με τεράστιους φυσικούς και πλουτοπαραγωγικούς πόρους, αλλά και με μεγάλο πληθυσμό νεαρής ηλικίας, οι οποίοι αποτελούν παράλληλα και πλούσιο εργατικό δυναμικό.

Στην αγορά της χώρας, αγορά σχεδόν διακοσίων τριών εκατομμυρίων καταναλωτών, κατέχει σημαντική μερίδα ο τομέας των υπηρεσιών και η βιομηχανία, τομείς οι οποίοι αποτελούν άνω του 90% του ΑΕΠ της χώρας. Παράλληλα, ο αγροτικός τομέας συμβάλλει με 6,5% περίπου.

Κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις έρχεται η Κυβέρνηση να εισαγάγει την εν λόγω συμφωνία ύστερα από σειρά παρόμοιων συμφωνιών με αντίστοιχες χώρες. Απαραίτητες οι συσφίξεις των σχέσεων, ωστόσο η Κυβέρνηση οφείλει να δώσει βάση σε τομείς όπως η διασφάλιση της ασφάλειας των πτήσεων, της τήρησης των διεθνών κανόνων αξιοπλοΐας, της συμμετοχής στη συμφωνία αξιόπιστων αεροπορικών εταιρειών οι οποίες θα προάγουν το πνεύμα συνεργασίας και προόδου των σχέσεων μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών.

Έτσι, λοιπόν, στο άρθρο 2, στο οποίο ορίζονται τα δικαιώματα που παραχωρεί το ένα μέρος στο άλλο για τη διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών, ένα σημείο το οποίο πρέπει να ελέγχεται με έμφαση είναι και η αξιοπιστία των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών εκάστου μέρους. Μάλιστα, από τη στιγμή κατά την οποία προβλέπεται και η δυνατότητα πολλαπλού διορισμού αεροπορικών εταιρειών και από τα δύο μέρη για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές, ο έλεγχος αυτός γίνεται πιο αναγκαίος, μιας και τα δικαιώματα τα οποία παραχωρούνται είναι η πτήση χωρίς προσγείωση πάνω από την επικράτεια του μέρους που του παραχωρεί δικαιώματα, η στάθμευση στην επικράτεια των συμβαλλομένων μερών για μη εμπορικούς σκοπούς, αλλά και για την αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Έτσι, ο απαραίτητος έλεγχος χρειάζεται να επικεντρωθεί και στο ποιες αεροπορικές εταιρείες θα αποκτούν αυτά τα προνόμια, καθώς και στο αν αυτές μπορούν να ανταπεξέλθουν στις αυστηρές προϋποθέσεις αξιοπιστίας.

Ερχόμενοι τώρα στα άρθρα 7 και 8, ασφάλεια πτήσεων και αεροπορική ασφάλεια, η έλλειψη ελέγχων, η διάσπαση και η ασάφεια των αρμοδιοτήτων, καθώς και η συνεχόμενη υποστελέχωση των υπηρεσιών των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας θέτουν σε σοβαρότατο κίνδυνο την ασφάλεια των αερομεταφορών. Ιδιαίτερα οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας επισημαίνουν την ακαταλληλότητα λόγω ξεπερασμένων τεχνολογιών, αλλά και παλαιότητας του εξοπλισμού επιτήρησης και επικοινωνιών, με κίνδυνο ακόμα και τη σύγκρουση αεροσκαφών στον αέρα.

Στο άρθρο 10 προβλέπεται η αμοιβαία απαλλαγή από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, από τέλη επιθεώρησης, λοιπούς φόρους και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων κ.λπ. για τις ορισμένες αεροπορικές εταιρείες κατά την άσκηση των συμφωνημένων υπηρεσιών.

Επίσης, η Ελλάδα δύναται να επιβάλει φόρους, εισφορές, τέλη κ.λπ. επί των καυσίμων που παρέχονται στην επικράτειά της και τα οποία προορίζονται για πτήσεις αεροσκαφών εταιρείας Βραζιλίας, εάν εκτελεί δρομολόγια εσωτερικών πτήσεων είτε και πτήσεων εξωτερικού, ενώ εν προκειμένω το κριτήριο θα πρέπει να είναι το οικονομικό όφελος για την πατρίδα μας.

Η προηγούμενη εμπειρία διδάσκει το αντίθετο. Συγκεκριμένα, αναφέρομαι στο άρθρο 11 στο οποίο προβλέπεται μεταξύ των μερών να υπάρχει θεμιτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον, ούτως ώστε οι αεροπορικές εταιρείες των μερών να ανταγωνίζονται δίκαια και ισότιμα, όπως επίσης και η δυνατότητα χορήγησης δημόσιων επιδοτήσεων υπό προϋποθέσεις και με συνθήκες διαφάνειας.

Το σημείο του προβληματισμού μας είναι οι ίδιες οι επιδοτήσεις και το κατά πόσο μπορεί αυτές να είναι διαφανείς. Ας θυμηθούμε την κρατική ενίσχυση στην Aegean ύψους 120 εκατομμυρίων ευρώ, τα οποία της χορηγήθηκαν όχι στο πλαίσιο ανακεφαλαιοποίησης, όπως έγινε σε άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες, αλλά ως άμεση επιχορήγηση για την κάλυψη των απωλειών από τα περιοριστικά μέτρα του 2020 για την αντιμετώπιση της πανδημίας. Από αυτήν την επιχορήγηση το ελληνικό δημόσιο επιβαρύνθηκε κατά σχεδόν 35 εκατομμύρια ευρώ από την υλοποίηση του σχεδίου κρατικής ενίσχυσης της Aegean, διότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα πάρει πίσω μόνο 85,4 εκατομμύρια ευρώ.

Κύριοι, καλές είναι οι διμερείς συμφωνίες, ωστόσο απαιτείται από την Κυβέρνηση να λαμβάνει μέτρα διασφάλισης της ασφάλειας των πτήσεων με την επαρκή στελέχωση σε προσωπικό και τεχνολογικό εξοπλισμό, καθώς και να διασφαλίζει ότι οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες συμμετέχουν πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ασφαλή διενέργεια των πτήσεων και την τήρηση των διεθνών κανόνων αξιοπλοΐας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε την κ. Αθανασίου.

Θα καλέσω στο Βήμα τον ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πρόκειται, φυσικά, για μια συμφωνία αεροπορική με τη Βραζιλία στη βάση της αρχής της αμοιβαιότητας. Έχουν ψηφιστεί και άλλες παρόμοιες στο παρελθόν. Είναι γνωστό, επίσης, ότι στη χώρα μας εδώ και χρόνια δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μονάχα ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες, βέβαια, συχνά-πυκνά επιδοτούνται και με αρκετά μάλιστα εκα-

τομμύρια ευρώ από το ελληνικό κράτος, όπως έγινε παραδείγματος χάριν στην πανδημία, όταν τότε επιδοτήθηκαν με πολλά κρατικά εκατομμύρια και ταυτόχρονα έκαναν απολύσεις. Τα συμφέροντα, λοιπόν, αυτών των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών εξυπηρετεί η σημερινή αεροπορική συμφωνία πρώτα και κύρια, καθώς, φυσικά, και τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του ελληνικού κεφαλαίου, του εμπορικού, του τουριστικού και άλλων.

Χαρακτηριστικά, στην αιτιολογική έκθεση της συμφωνίας αναφέρεται ότι αυτή αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων και αυτό ακριβώς, δηλαδή η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων, εξηγεί και το γιατί συμπίπτουν τα αστικά κόμματα, η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ, ο ΣΥΡΙΖΑ και τα υπόλοιπα, σε αυτού του είδους τις συμφωνίες τις οποίες υπογράφουν και συνήθως υπερψηφίζουν.

Όταν στην αιτιολογική έκθεση αναγράφεται ότι η συμφωνία διασφαλίζει τα ελληνικά συμφέροντα σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο, αυτό σημαίνει ότι το ελληνικό κράτος όχι μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές και κατά δεύτερο λόγο στον τουρισμό και το εμπόριο, αλλά μεριμνά και εγγυάται και για την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών αεροπορικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό, παραδείγματος χάριν με το άρθρο 10, στο οποίο προβλέπεται αμοιβαία απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς και από οποιαδήποτε φορολογία. Αυτό δεν είναι αμελητέο ούτε μπορεί να το προσπερνά κανείς τόσο εύκολα, όταν έχει τσακιστεί ο λαός από την άγρια φορολεηλασία.

Μάλιστα, στην ειδική έκθεση αναγράφεται και το εξής: «Αυτή η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού», που δεν είναι βέβαια άλλες από τα συνήθη φορολογικά υποζύγια, δηλαδή τις λαϊκές οικογένειες. Το κράτος επίσης, σύμφωνα με τη συμφωνία, μεριμνά και για την τήρηση των κανόνων του λεγόμενου υγιούς και θεμιτού καπιταλιστικού ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο κλάδο, τον αεροπορικό, αν δεχτεί βεβαίως κανείς ότι εδώ μπορούν να υπάρχουν τέτοιοι κανόνες και όχι ο κανόνας του δικαίου του ισχυρότερου, ο μόνος άλλωστε κανόνας ο οποίος λειτουργεί πραγματικά σε αυτήν τη ζούγκλα του αδυσώπητου καπιταλιστικού ανταγωνισμού.

Στην αεροπορική συμφωνία που συζητάμε γίνεται επίσης λόγος και για την ασφάλεια των πτήσεων. Δεν θα αναφερθώ –το κάναμε στην επιτροπή- στα αλλεπάλληλα αεροπορικά δυστυχήματα διεθνώς σε καπιταλιστικές χώρες ανεπτυγμένες, παραδείγματος χάριν στις ΗΠΑ, η πλειοψηφία των οποίων δυστυχημάτων σχετίζεται άμεσα με τον αυξημένο αεροπορικό φόρτο, σε συνδυασμό, βεβαίως, και με τις αποδεκατισμένες, υποστελεχωμένες υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας.

Θα αναφερθούμε, όμως –κι ας ενοχλείται η Κυβέρνηση-, στο τι καταγγέλλουν στη χώρα μας οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στην υπηρεσία της πολιτικής αεροπορίας. Ενώ, λοιπόν, η ενάερια κυκλοφορία -λένε οι άνθρωποι- αυξάνεται σταθερά και υπάρχουν μέρες που ξεπερνά τις 4.500 πτήσεις, το πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού διογκώνεται, ιδιαίτερα σε κρίσιμες μονάδες όπως στο κέντρο ελέγχου περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας που παρακολουθεί, βέβαια, και τις περισσότερες πτήσεις μέσα στον FIR. Σε αυτόν τον τομέα η κίνηση διπλασιάστηκε σε σχέση με αυτήν που υπήρχε το 2004, αλλά το προσωπικό μειώθηκε την ίδια στιγμή στο μισό, με ελάχιστες προσλήψεις τα τελευταία χρόνια.

Φτηνό υποκατάστατο μπορεί να είναι, αλλά σίγουρα δεν αποτελεί λύση και απάντηση στο πρόβλημα της υποστελέχωσης, η υποκατάσταση της φυσικής παρουσίας εργαζομένων στους πύργους ελέγχου με ψηφιακά συστήματα απομακρυσμένου ελέγχου, καθώς αυξάνουν και τον κίνδυνο κυβερνοεπιθέσεων που μπορούν να αλλοιώσουν, παραδείγματος χάριν, την εικόνα στο μόνιτορ ενός ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

Όσο για το υλικοτεχνικά μέσα, τα ραντάρ και τα συστήματα απεικόνισης των δεδομένων, καθώς και τα συστήματα επικοινωνιών μεταξύ των εργαζομένων ή με τους πιλότους, παραδέχτηκε και ο ίδιος ο Υπουργός προχθές στην επιτροπή ότι είναι απαρχαιωμένα και δεν αντιστοιχούν στις σημερινές σύγχρονες δυνατότητες και ανάγκες. Μάλιστα, ήδη κάποια έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας και υπάρχει περίπτωση να σταματήσουν να λειτουργούν και άλλα λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, όπως καταγγέλλουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, ενώ παράλληλα προετοιμάζεται η ιδιωτικοποίηση τεχνικών υπηρεσιών που συντηρούν τον εξοπλισμό και διορθώνουν βλάβες. Μέσα σε τέτοιες συνθήκες δουλειάς και ασφάλειας των πτήσεων η Κυβέρνηση νομίζουμε ότι δεν έχει το δικαίωμα να αγνοεί την αγωνιώδη προειδοποίηση των εργαζομένων για «τα Τέμπη του αέρα» ούτε πολύ περισσότερο να προσβάλει -αυτό πια κι αν δεν πρέπει να γίνεται- ως παράνομη την απεργία των εργαζομένων της πολιτικής αεροπορίας που ζητάνε τα μέτρα ασφαλείας. Αυτό είναι πέρυσι, το 2024.

Όσο για τους εργαζόμενους των αεροδρομίων που για όλες αυτές τις αεροπορικές συμφωνίες είναι αόρατοι κυριολεκτικά, δεν υπάρχουν, κυριαρχεί η τεράστια υποστελέχωση σε όλες τις εταιρείες, στο αεροδρόμιο, τις αποσκευές, το check-in κ.λπ., κάτι που σημαίνει εντατικοποίηση, ωράρια εξαντλητικά χωρίς διάλειμμα, υποχρεωτικές υπερωρίες, ρεπό δουλεμένα, βάρδιες ακανόνιστες. Και όλα αυτά, ξέρετε, σμπαραλιάζουν τη ζωή των εργαζομένων και αυξάνουν, σε συνδυασμό και με την ελλιπή εκπαίδευση και τον ελαττωματικό, όπως είπαμε και ασυντήρητο εξοπλισμό, τα εργατικά ατυχήματα και τις επαγγελματικές ασθένειες. Στο αεροδρόμιο της Αθήνας με τις πολλές διακρίσεις και τα ρεκόρ κάθε χρόνο, τα σωματεία των εργαζομένων καταγράφουν εκατοντάδες ατυχήματα, ενώ είχαμε πρόσφατα και τον τρίτο θάνατο εργαζόμενου από το 2022.

Οι υπηρεσίες ελέγχου της επιθεώρησης εργασίας; Αφήστε καλύτερα. Είναι υποστελεχωμένες. Στον δε μεγαλύτερο εργασιακό χώρο της Αθήνας, γιατί αυτός είναι ο μεγαλύτερος εργασιακός χώρος της Αθήνας, το αεροδρόμιο, εργάζονται περισσότεροι από 15.000 εργαζόμενοι και σε καθημερινή βάση το επισκέπτονται περισσότεροι από 60.000 επιβάτες. Εκεί, λοιπόν, υπάρχει μόνο ένας σταθμός πρώτων βοηθειών και ένα ασθενοφόρο. Μόνο ένα για τη μεταφορά επιβατών ή εργαζομένων σε σταθμό πρώτων βοηθειών. Στην δε όλη περιοχή της Ανατολικής Αττικής η οποία περιλαμβάνει εκτός από το αεροδρόμιο και άλλα δύο λιμάνια, εκατοντάδες ξενοδοχεία, τουριστικές επιχειρήσεις και μεγάλες και μικρές βιομηχανικές μονάδες και ζώνες, δεν υπάρχει ούτε ένα δημόσιο γενικό νοσοκομείο, ενώ τα κέντρα υγείας στην περιοχή υπολειτουργούν.

Με βάση όλα όσα αναφέραμε καταλαβαίνουμε γιατί το ΚΚΕ καταψηφίζει την αεροπορική συμφωνία με τη Βραζιλία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δελή.

Να καλέσω στο Βήμα την ειδική αγορήτρια της Νέας Αριστεράς, την κ. Θεοπίστη Πέρκα.

Κυρία Πέρκα, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ δεν θα μπορούσα σήμερα να μην ξεκινήσω με το θέμα των ημερών που έχει να κάνει με το δυστύχημα των Τεμπών, έγκλημα, και τα πορίσματα που βλέπουμε στο φως της δημοσιότητας. Και, κυρίως, με τη μεγάλη χαρά που τα υποδέχονται, στην αρχή πάντα, τα κυβερνητικά στελέχη. Έτσι έγινε και με το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Ήταν Ευαγγέλιο. Ώσπου πέρασε αυτό. Δικαιωθήκανε. Κατάλαβαν σε ποια σημεία ακριβώς το πόρισμα ήταν απέναντι στο αφήγημα της Κυβέρνησης και άρχισαν μετά να το αφαιρούν. Με βοήθεια και της ιταλικής κυβέρνησης σε ό,τι αφορά την κ. Μελόνι και το Πανεπιστήμιο της Πίζας, ίσως; Ή ίσως με τη συμφωνία προχθές του Πρωθυπουργού, μείον 240 εκατομμύρια οι επενδύσεις της Hellenic Train από ένα αρχικό μνημόνιο το οποίο, φυσικά, ποτέ δεν τηρήθηκε;

Και έρχεται και το πόρισμα του κ. Καρώνη και χαίρονται πάλι όλοι. Να σας πω τι γίνεται τώρα. Το μόνο που καταφέρνει να κάνει αυτή η Κυβέρνηση με μεγάλη επιτυχία είναι να προκαλεί σύγχυση. Μπερδεύεται και ο κόσμος. Μπερδεύονται όλοι. Διάβασα το πόρισμα όλο, κύριε Υπουργέ και νομίζω πως κι εσείς και τα κυβερνητικά στελέχη πρέπει να κάνετε το ίδιο. Το non paper που κυκλοφορεί είναι λάθος.

Ξέρετε τι λέει ο κ. Καρώνης; Απορρίπτει αυτή την πρώτη φήμη –όχι φήμη, εμπεριστατωμένη με έναν τρόπο- ότι τα έλαια σιλικόνης προκάλεσαν την πυρόσφαιρα. Το απορρίπτει αυτό. Ας μπει η κ. Αδειλίνη τώρα να κάνει έρευνα και εισαγγελική παρέμβαση γι' αυτούς που υποστήριζαν αυτό. Γιατί έχει κάνει για τους άλλους. Πάει αυτό. Τι λέει, όμως, εκτός του ότι λέει πολύ καθαρά ότι τα έλαια σιλικόνης συμμετείχαν στην πυρκαγιά πιθανότατα λόγω υψηλών θερμοκρασιών; Μετά την ανάπτυξη της πύρινης σφαίρας. Καθαρότατα.

Τι άλλο, όμως, λέει και δεν το λέει καθόλου καθαρά; Καταλαβαίνουμε τι πιέσεις ασκήθηκαν δεκατέσσερις μήνες περιμένοντας το πόρισμα. Κάνει λόγο για ύπαρξη ηλεκτρικού τόξου που με κάποιες συνθήκες... Αλλά το «κάπως» ούτε το υπολογίζει ούτε μας λέει πως μπορεί να δημιουργήθηκε, ούτε ποια είναι η ποσότητα ούτε ποιο είναι το σημείο. Υπάρχει μια μεγάλη ασάφεια. Δίνει ένα σημείο να πει η Κυβέρνηση «να, μπορεί να έγινε το ηλεκτρικό...» από εκνέφωμα. Από σταγονίδια.

Έχουν καταρρεύσει όλοι οι θεσμοί. Βάζετε χέρι και στην επιστήμη; Δεν είναι του ΕΜΠ συνολικά. Είναι του κ. Καρώνη η ευθύνη γιατί πάει και διδάσκει φοιτητές. Και αύριο μεθαύριο θα τους λέει «βάλτε και λίγο νερό στο κρασί σας γιατί πρέπει το πόρισμα και αυτό που θα βγάλουμε, να ταιριάζει». Αλλά υπάρχει και ο Κωνσταντόπουλος του ΑΠΘ ο οποίος έχει ξεκάθαρο πόρισμα, ξεκάθαρη άποψη και μιλάει για άλλο εύφλεκτο φορτίο, του οποίου την πιθανότητα δεν απορρίπτει ο κ. Καρώνης. Αυτά δεν τα λέτε, όμως.

Ακούστε λίγο. Πρώτον, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε επιτέλους το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, το οποίο πράγματι είναι ένα κρατικό πόρισμα το οποίο δεν έχει μεταφραστεί ακόμη. Θέλουμε να το δούμε μεταφρασμένο και θέλουμε να δούμε αν αυτά τα σημεία που δεν σας βολεύουν θα υπάρχουν. Και αν δεν υπάρχουν θέλω να δω την αντίδραση του κ. Ακού, του δεύτερου σε τάξη στελέχους του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, του ERA, ο οποίος είχε απειλήσει τον κ. Παπαδημητρίου «αν δεν το βγάλεις θα δώσω συνέντευξη Τύπου». Για μένα είναι αρκετό το πόρισμα, οι μελέτες που έγιναν και οι δοκιμές που έγιναν. Για να δω πώς θα αντιδράσει και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός σε μια τέτοια ενδεχόμενη κατάσταση.

Πολλά θα μπορούσαμε να πούμε. Τελειώνω, όμως, με αυτό. Είναι σίγουρο ότι έγινε σύγκρουση, ενώ υπάρχει διπλή γραμμή. Το ένα τρένο πέφτει πάνω στο άλλο. Κινείται για 14 λεπτά. Υπάρχει σίγουρα το μπάζωμα, υπάρχει σίγουρα η συγκάλυψη με τα ηχητικά κ.τ.λ..

Για τη σύμβαση δεν έχω να πω πολλά. Δεν έχουμε πρόβλημα. Αλλά είπατε κάποια πράγματα, κύριε Υπουργέ, εχθές και θέλω να σας απαντήσω. Ξεκινώ με τη διάσωση της Aegean. Πράγματι. Είπατε ότι είναι πρακτική που ακολουθήθηκε πανευρωπαϊκά. Όντως. Μόνο που η κρατική στήριξη στην Ευρώπη παρείχε εγγυήσεις στα δημόσια. Δηλαδή, η Γερμανία λάμβανε 20% των μετοχών της Lufthansa, μέρος στο διοικητικό συμβούλιο με δύο άτομα, δικαίωμα αρνησικυρίας και υποχρέωνε τη διοίκηση να μη δίνει μπόνους στα στελέχη. Η Νέα Δημοκρατία έδωσε κρατική στήριξη στην Aegean χωρίς καμία απολύτως δημόσια εγγύηση. Να μη μιλήσω για τη Fraport κ.λπ..

Για «τα αεροπορικά Τέμπη» θέλω να σας διευκρινίσω ότι αυτό δεν το είπαν οι συνδικαλιστές ή εμείς. Αυτό το είπε ο κ. Τσίτουρας. Το έχει αναφέρει ο κ. Τσίτουρας, ο οποίος παρεμπιπτόντως δεν έχει αναγνωρίσει το πτυχίο του, ασκεί διοίκηση, αλλά για άλλους ασχολείστε. Είπατε ότι κάνετε βήματα προς την ασφάλεια των πτήσεων και χρησιμοποιήσατε, μάλιστα, τη λέξη «υπερβολή». Δεν είπατε, όμως, κουβέντα πραγματικά γι' αυτό το ιδιαίτερο, πάλι, που συμβαίνει στη χώρα μας να μην υπάρχουν οι αεροπορικές αρχές τοπικά. Δεν υπάρχει αυτό πουθενά. Πέντε χρόνια, λοιπόν, έχουμε μια συρρικνωμένη αθηνοκεντρική ΑΠΑ. Και εδώ τίθενται, βεβαίως, ζητήματα ασφαλείας. Ως προς τα διεθνή πρότυπα είπαμε ότι η χώρα μας είναι στο 74,9%, η Γαλλία στο 97,4%. Αυτά όλα είναι στοιχεία του ΑΕΚΑΟ.

Να σας πω και κάτι. Υπάρχουν και συμβάντα. Από τις 7-1-2022 που ξεκίνησε η ΑΠΑ τη λειτουργία της έχουν πέσει τρία ιδιωτικά αεροπλάνα, δύο ιδιωτικά ελικόπτερα με πέντε νεκρούς, ένας νεκρός στη Θήβα, ένας νεκρός στο Ηράκλειο, ένας νεκρός από πτώση στη Σάμο, ένας νεκρός από πτώση ελικοπτέρου στην Εύβοια. Φανταστείτε πόσα «αεροπορικά Τέμπη» θα είχαμε ζήσει αν αυτά τα πέντε ιπτάμενα σκάφη έπεφταν αντί για τη θάλασσα σε πολυπληθείς ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, σε οικισμούς κ.τ.λ..

Και έχουμε κι άλλα συμβάντα που η αρχή ήταν απούσα. Η αρχή πρέπει να είναι εκεί για να παρεμβαίνει.

Δύο τρία χαρακτηριστικά θα αναφέρω: Τον περασμένο Αύγουστο στο αεροδρόμιο της Σαντορίνης, έπειτα από εισαγγελική παρέμβαση σταμάτησαν πτήσεις ιδιωτικών ελικοπτέρων επειδή κρίθηκαν επικίνδυνες. Παρενέβη, δηλαδή, εισαγγελέας για θέματα ασφάλειας πτήσεων ελικοπτέρων και όχι οι αρμόδιοι. Ξέρετε πολύ καλά ότι στα αεροδρόμια αρμόδια αρχή είναι η αεροπορική αρχή. Δεν υπήρχε, όμως. Δεύτερο παράδειγμα, το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης με εκατόν δεκαεννέα επιβάτες που εγκαταλείφθηκαν. Είναι πάρα πολλά τα παραδείγματα.

Χαρακτηριστικό συμβάν το περιστατικό με τον Υπουργό κ. Δένδια όπου η έλλειψη εποπτείας διαδικασίας VIP οδήγησε σε σοβαρό τραυματισμό εργαζομένου στη Θεσσαλονίκη ή το συμβάν με τη μη διενέργεια αλκομέτρησης σε πλήρωμα αεροσκάφους, που πήγε η ίδια η εταιρεία απέναντι στο πλήρωμα. Υπάρχει θάνατος σαρανταεπτάχρονου εργαζόμενου ηλεκτρονικού μηχανικού ασφάλειας εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος χάθηκε υπερφορτωμένος με ευθύνες λόγω υποστελέχωσης. Στις ίδιες συνθήκες υπάρχουν άλλοι σαράντα τέσσερις εργαζόμενοι.

Λέω, λοιπόν, πως ούτε λαϊκίζουμε ούτε υπερβάλλουμε. Υπάρχει πρόβλημα. Το λέμε κάθε φορά για τις αεροπορικές. Και ένα βασικό, πέρα από την υποστελέχωση, που είναι πια το μότο σε όλον τον δημόσιο τομέα, είναι η απουσία των τοπικών αεροπορικών αρχών, στα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας οι εργαζόμενοι μιλούν για απαρχαιωμένο, παρωχημένο και ελλιπή τεχνολογικά ξεπερασμένο εξοπλισμό. Εσείς μας μιλάτε για κολοσσιαίο έργο, αλλά από εξαγγελίες έχουμε χορτάσει. Δεν έχει γίνει τίποτα όλα αυτά τα χρόνια και φοβόμαστε ότι θα παραμείνουν εξαγγελίες.

Το τρίτο τρίμηνο είπατε ότι θα έχουμε πλήρη κάλυψη του εθνικού εναέριου χώρου με ραντάρ. Ο Σύλλογος Οικονομικών Υπαλλήλων της ΥΠΑ, όμως, λέει ότι αυτό έχει κολλήσει. Και να ξεκολλήσει, δεν υπάρχει το κονδύλι των 30 εκατομμυρίων ευρώ που θεωρητικά είχε εξασφαλίσει το ΤΕΑ. Δεν μπορεί να καλύψει ληξιπρόθεσμες προθεσμίες, υποχρεώσεις, κ.λπ..

Κλείνοντας, όπως είπα και στην επιτροπή, δεν είμαστε αντίθετοι με την αεροπορική συμφωνία. Το θέμα, όμως, δεν είναι η εκάστοτε συμφωνία, αλλά ότι είναι καθήκον του κράτους να εγγυηθεί το βέλτιστο δυνατό επίπεδο ασφάλειας στον αεροπορικό χώρο. Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια δεν έχουμε αυτά τα δείγματα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Να καλέσω τώρα στο Βήμα τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Σταύρο Μιχαηλίδη.

Ορίστε, κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για την κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας θα μπορούσε να αποτελέσει μια καλή ευκαιρία για τον απολογισμό αντίστοιχων κυρώσεων που έχουν υπογραφεί στο παρελθόν. Για παράδειγμα, πρόσφατα η Ελλάδα προχώρησε σε συμφωνίες με την Κίνα, το 2024, καθώς και με Αίγυπτο, Κατάρ, Χιλή και Χιλή το 2022. Γενικότερα, σε τέτοιου είδους διεθνείς συμφωνίες δεν μπορούν να υπάρξουν αντιρρήσεις, όμως για να έχει παραγωγικό αποτέλεσμα η συζήτηση θα έχει ενδιαφέρον η παρουσίαση στοιχείων σε σχέση με προηγούμενες συμφωνίες.

Τα κύρια ερωτήματα είναι αν επιτεύχθηκε ο στόχος τους, αν τα προσδοκώμενα οφέλη για τη χώρα μας επιβεβαιώθηκαν και αν έχουν εντοπιστεί προβληματικά σημεία, τα οποία οφείλουμε να λάβουμε υπ' όψιν και να εξετάσουμε την αλλαγή τους στο μέλλον. Αναμένεται σε αυτό το στάδιο της κοινοβουλευτικής διαδικασίας η παρουσίαση αυτών των στοιχείων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για την Κύρωση

Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών με τη Βραζιλία μάς δίνει τη δυνατότητα να αναφερθούμε και σε αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στη σχετική Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου τέθηκε με απόλυτη υπευθυνότητα το ζήτημα της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές. Άλλωστε, με ανακοινώσεις και έγγραφά τους, οι εργαζόμενοι στην αεροναυτιλία κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου, θέτοντας ζητήματα ασφάλειας. Ακούστηκαν εδώ από προηγούμενους ομιλητές -δεν θέλω να τα επαναλάβω- παρά πολύ σκληρές εκφράσεις και παρομοιάσεις με τραγικά ατυχήματα σε άλλες μορφές μεταφορών, όπως τα τρένα.

Η απάντηση του κυρίου Υφυπουργού στη συζήτηση στην επιτροπή ήταν ότι δεν τίθεται θέμα ασφάλειας. Όμως, τα όσα ανέφερε και ειδικότερα σχετικά με τον σχεδιασμό για την ενίσχυση του προσωπικού και την αναβάθμιση των συστημάτων ασφαλείας, γεννούν έντονο προβληματισμό, καθώς όλες οι παρεμβάσεις έχουν χρονικό ορίζοντα υλοποίησης στο μέλλον.

Την ίδια στιγμή, στο πεδίο, στα αεροδρόμια της χώρας παρατηρούνται ιδιαίτερα προβλήματα. Και σε αυτό το σημείο, θέλω να αναφερθώ στο τι συμβαίνει στο αεροδρόμιο του τόπου μου, τη Χίο, ένα αεροδρόμιο που ο παριστάμενος Υφυπουργός το έχει χαρακτηρίσει στοιχειωμένο, όπως έχει χαρακτηρίσει στοιχειωμένα και τα άλλα μεγάλα έργα του τόπου μου, όπως είναι το φράγμα Κόρης Γεφύρι. Πραγματικά, δεν μπορώ να σκεφτώ πιο αναποτελεσματική πολιτική ηγεσία Υπουργείου, όπου σε έξι χρόνια έχει αστοχήσει σε ένα νησί στο 100% των έργων που έχει ευθύνη και είναι τόσο απόλυτα συνυφασμένα αυτά τα έργα με το μέλλον του νησιού μου, της Χίου. Είναι πραγματικά απερίγραπτο.

Πέραν τούτου, έχω κάνει, κύριε Ταχιάο -που δεν με προσέχετε αλλά μάλλον ακούτε- από τον Γενάρη ερώτηση για προβλήματα ασφάλειας του αεροδρομίου και δεν είσαστε σε θέση να απαντήσετε, παρ' όλο που έχουν περάσει τέσσερις μήνες. Επαναλαμβάνω, έχω καταθέσει ερώτηση για θέμα ασφάλειας του αεροδρομίου και δεν απαντάτε. Σας αφήνω στην κρίση στου ελληνικού λαού.

Και θέλετε να σας πω και κάτι άλλο, αφού ακούτε καλά; Έχω άπειρες φωτογραφίες. Ερωτήθηκε από προηγούμενο συνάδελφο: Υπάρχει έλεγχος στις αεροπορικές μεταφορές; Προχθές κλειστήκαμε μέσα στο αεροπλάνο -εκείνα τα ελικοφόρα με τα οποία πάω στον τόπο μου- και αφού κλειστήκαμε και το πλήρωμα είπε boarding completed, ήρθε το βυτίο και κοτσάρισε για να κάνει πετρέλευση. Δυο φορές μου έχει τύχει. Τη μια κατέρρευσε και η μάνικα και μας έβγαλαν έξω γιατί χυνόντουσαν τα αεροπορικά καύσιμα. Και άλλες τρεις φορές έχω ταξιδέψει με το ίδιο αεροπλάνο -έχω φωτογραφίες που φαίνεται και το νηολόγιό του- όπου όταν προσγειωνόμαστε, το τελευταίο που λέει η αεροσυνοδός είναι «Προσέχετε, να κρατηθείτε από τους χειραγωγούς όταν βγαίνετε». Και στα τρία δρομολόγια δεν υπήρχε χειραγωγός γιατί είχε αφαιρεθεί.

Στη ναυτιλία, αν είχαμε τέτοιο περιστατικό σοβαρό όπως αυτό να σου λέει «πρόσεχε τον χειραγωγό» και ο χειραγωγός να λείπει ή να παίρνεις πετρέλευση σε επιβατικά πλοία και να είναι οι επιβάτες μέσα, δεν θα κουνούσε. Και εσείς το ανέχεστε. Φαίνεται ότι έχετε χάσει απολύτως τον έλεγχο. Κοιτάξτε, λοιπόν, μην παίζετε, διότι αυτά που λέω εγώ καταγράφονται.

Η Κυβέρνηση οφείλει με τις ενέργειές της να διασφαλίσει την ομαλότητα στον τομέα των αερομεταφορών. Να φροντίσει να λάβει υπ' όψιν της τις επισημάνσεις των εργαζομένων, να διασφαλίσει την αναβάθμιση των υποδομών, να στελεχώσει κατάλληλα και με επαρκές προσωπικό τις κρίσιμες υπηρεσίες και να ενισχύσει τον κλάδο με σύγχρονα συστήματα ασφαλείας και εξοπλισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σημαντικό η χώρα μας να προχωρά επίσημα σε συνεργασίες με άλλες χώρες σε τομείς όπως η έρευνα και η τεχνολογία, το εμπόριο, οι επενδύσεις, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, αλλά και οι μεταφορές, όπως συμβαίνει με την παρούσα κύρωση την οποία θα υπερψηφίσουμε. Τονίζεται ότι τα σαράντα έξι αεροδρόμια της χώρας μας πρέπει στο σύνολό τους να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες και να καλύπτουν υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Αυτό είναι σημαντικό τόσο για τη διασφάλιση της εύρυθμης μετακίνησης των συμπολιτών μας όσο και για την τουριστική ζωή της χώρας.

Σε συνέχεια των στοιχείων που παρατέθηκαν, οφείλετε να επιδείξετε αυξημένη και περισσότερο στοχευμένη μέριμνα. Και πριν πω «ευχαριστώ που μας ακούσατε», θα ήθελα στην ομιλία σας, κύριε Υπουργέ, να μας αναφέρετε τελικά -ούτε κι αυτό το έχετε απαντήσει- εάν τα δεκατέσσερα αεροδρόμια μεταξύ των οποίων και της Χίου, μετά από τις καταγγελίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν πιστοποιηθεί ή ταξιδεύουμε σε αεροδρόμια που έχουν ελλείψεις ακόμα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μιχαηλίδη.

Να καλέσω τώρα στο Βήμα τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Δημήτριο Καλογερόπουλο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, ήρθε σήμερα ως νόμος, ως κύρωση Συμφωνίας των Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας κάτι που είναι η παράγραφος 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος και η ενσωμάτωση των διεθνών συμφωνιών που χρήζουν νομοθετικής κύρωσης στην ελληνική έννομη τάξη. Πραγματοποιείται με τον ειδικό νόμο, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 28 και την παράγραφο 2 του άρθρου 36 του Συντάγματος, η ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο χωρών μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας τους, η θέσπιση και λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών των δύο χωρών και πέραν αυτών, η ρύθμιση ζητημάτων ανταγωνισμού και η απαγόρευση κρατικών επιδοτήσεων που νοθεύουν την αγορά και επιβάλλουν διαφάνεια στις οικονομικές σχέσεις, η εν γένει αναβάθμιση των αεροπορικών σχέσεων της χώρας μας με τη Βραζιλία, η ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ των δύο πλευρών, ώστε να καταστεί πιο επιχειρησιακή η αεροπορική τους συνεργασία, η διασφάλιση των εθνικών μας συμφερόντων σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο.

Ειδικότερα, ο σκοπός και οι ως άνω περιγραφόμενες εκφάνσεις αυτού επιτυγχάνονται μέσω των δικαιωμάτων κίνησης που παρέχουν οι συμβαλλόμενοι ο ένας στον άλλον, όπως περιγράφεται στο άρθρο 2 και, συγκεκριμένα, δικαίωμα υπερπτήσης του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους –πρώτη ελευθερία- δικαίωμα προσγείωσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς –δεύτερη ελευθερία- δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρομών της συμφωνίας για αποβίβαση –τρίτη ελευθερία- και επιβίβαση –τέταρτη ελευθερία- διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείων.

Επίσης, αναφέρεται ότι εκτός των διορισμένων εταιρειών, όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών απολαμβάνουν το δικαίωμα υπερπτήσης και στάθμευσης για μη εμπορικούς σκοπούς –πρώτη και δεύτερη ελευθερία- ενώ γίνεται ρητή αναφορά στην εξαίρεση του δικαιώματος ενδομεταφοράς, δηλαδή του δικαιώματος ή του προνομίου που εκχωρεί ένα κράτος - δικαιοπάροχος στους αερομεταφορείς άλλου κράτους-δικαιοδόχου να προσφέρουν υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του εδάφους του δικαιοπάροχου κράτους και του εδάφους τρίτης χώρας. Αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων, αερομεταφορών των εργαζομένων αυτών, Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών και πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων, τους καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δύο κρατών.

Τα προσδοκώμενα οφέλη βραχυπρόθεσμα είναι να επιτυγχάνεται η αεροπορική σύνδεση των δύο χωρών μέσω εμπορικών συνεργασιών, δηλαδή μέσω σύναψης συμφωνιών χρήσης κοινού κώδικα μεταξύ αερομεταφορέων των δύο πλευρών με αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν δρομολόγια στη χώρα μας. Εξυπηρετούνται, γενικότερα, ο τουρισμός και η εμπορευματική κίνηση και, ειδικότερα, αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας.

Έμφαση δίνεται στην ασφάλεια των πτήσεων με διατάξεις για

ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία σε περιπτώσεις απειλών ή παράνομων ενεργειών, με την ταυτόχρονη εφαρμογή διεθνών προτύπων. Μακροπρόθεσμα εξασφαλίζεται η ανάπτυξη του διμερούς θεσμικού πλαισίου αερομεταφορών που θα αποφέρει την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών μέσω των ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Βραζιλίας. Δημιουργούνται μέσω της δυνατότητας σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αερομεταφορέων των δύο πλευρών και αερομεταφορέων τρίτων χωρών οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Βραζιλίας.

Αναμένεται να ενισχυθεί η συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών σχέσεων.

Εκείνο που ανέφερε ειδικά ο συνάδελφος του ΚΚΕ ότι υπάρχουν θέματα που αφορούν την αεροπλοΐα είναι γεγονός και, μάλιστα, κυρίως υπεύθυνη είναι η ΥΠΑ στο διάστημα αυτό, διότι υπήρξαν και καθυστερήσεις. Μας έχει ενημερώσει πλήρως και εκεί θα απαντήσει ο κύριος Υφυπουργός –δεν είναι της δικής μου αρμοδιότητας- γιατί η κινδυνολογία έχει και τα όριά της.

Θα ήθελα να καταθέσω εδώ στα Πρακτικά το Δελτίο Τύπου το οποίο είχε βγάλει τώρα το 2025 η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και αφορά σε όλα τα ζητήματα εκείνα που λέτε, δηλαδή, πρώτον, για τη δυνατότητα προσέγγισης των αεροσκαφών, για την ενίσχυση του προσωπικού, για θέματα πυρασφάλειας και ούτω καθεξής. Δηλαδή, γίνεται μια πλήρης αναδιοργάνωση, που πιστεύεται ότι μέχρι το τέλος του 2027 θα είναι σε πλήρη διαδικασία.

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

Χωρίς να έχω τίποτε άλλο να πω, αγαπητοί συνάδελφοι, πιστεύω ότι είναι μια μεγάλη χώρα η Βραζιλία, υπάρχει μεγάλη κοινότητα Βραζιλιάνων στην Ελλάδα η οποία δραστηριοποιείται και επιχειρηματικά και νομίζω ότι αυτή η σύνδεση είναι προς όφελος της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καλογερόπουλο και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Θα ήθελα να καλέσω τώρα στο Βήμα την κ. Γεωργία Κεφαλά, ειδική αγορήτρια της Πλεύσης Ελευθερίας.

Να πω ότι στη συνέχεια τον λόγο θα πάρει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς κ. Ευτυχία Αχτσιόγλου και αμέσως μετά τον λόγο θα πάρει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

Στη συνέχεια θα πάρει τον λόγο όποιος το επιθυμεί εκ των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν καταλάβαμε, κύριε Πρόεδρε. Ή θα προηγούνται οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι ή όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κατά τον Κανονισμό ομιλεί ή ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ή ο Πρόεδρος του κόμματος. Πάντως, και με τη σειρά, κύριε Παππά, επειδή πάμε από το τέλος προς την αρχή...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν ξέρω, έγινε αντιληπτό; Ελύθη η παρεξήγηση;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Απολύτως! Ελύθη και προχωρούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μπράβο!

Ορίστε, κυρία Κεφαλά, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προχωρούμε από τη μία παρεξήγηση στην άλλη.

Καλή σας ημέρα! Καλημέρα και στα παιδιά που μας παρακολουθούν!

Θα ξεκινήσω από μια αναφορά που έκανε ο κ. Ταχιάος στην επιτροπή χθες ότι όλοι στην Πλεύση Ελευθερίας είμαστε εθνικοί εισαγγελείς και διακόπτουμε τις ομιλίες των άλλων.

Έτσι μας είπατε, κύριε Ταχιάο. Η αλήθεια είναι ότι είμαστε συνηθισμένοι τόσον καιρό στις πολιτικές ανακρίβειες και στις διαστρεβλώσεις του δικού σας κόμματος, αλλά νομίζουμε ότι σήμερα πραγματικά ξεπεράσατε τον εαυτό σας. Φτάσατε σε δυσθεώρητα ύψη στην αποφυγή ευθύνης και στη στέρηση του λόγου. Πραγματικά ήταν ένα γεγονός το οποίο δεν το έχουμε ξαναζήσει αυτό που ζήσαμε στην προηγούμενη σύμβαση, όπου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ήθελα να θέσω ένα θέμα στον κ. Κικίλια και μου αφαιρέθηκε ο λόγος.

Τόσο πολύ σας τρομάζει να ακούτε για την ανεπάρκειά σας. Εκεί τελικά καταλήγουμε. Όμως, πλέον έχουμε φτάσει σε μία αυτοκρατορία. Αυτό δεν είναι Κοινοβούλιο. Ο κ. Γεωργαντάς μάλλον είναι αυτοκράτορας και αφαιρεί και τον λόγο όποτε θέλει. Δεν τα έχουμε ξαναδεί αυτά τα φαινόμενα. Ας προχωρήσουμε παρ' όλα αυτά στη σύμβαση.

Βεβαίως, θα ήθελα να αναφερθώ και στο συμβάν για το οποίο μου αφαιρέθηκε ο λόγος και που δημιουργήθηκε τόσο μεγάλη αναταραχή στην Έδρα και στα κοινοβουλευτικά έδρανα της Κυβέρνησης. Αυτό ήταν ο θάνατος του τετράχρονου αγοριού, του τετράχρονου Γερμανού στη Νέδα. Για άλλη μια φορά ζήσαμε την τεράστια καθυστέρηση των αρμόδιων φορέων. Στις 14.00' η ώρα έγινε αναφορά του συμβάντος στον αριθμό «112», ο οποίος για άλλη μια φορά δεν λειτούργησε σωστά διότι ζητούσε στίγμα το «112». Από πού και ως πού ζητούσε στίγμα το «112», εφόσον το παίρνει αυτομάτως, δεν μπορούμε να καταλάβουμε. Χάνεται, λοιπόν, πολύτιμος χρόνος και γύρω στις 14.00' έρχεται η ΕΜΑΚ για να δώσει τις πρώτες βοήθειες και να διασώσει το μικρό αγόρι, το οποίο ήδη είχαν διασώσει οι γονείς του και το είχαν βάλει σε ασφαλές σημείο. Το ελικόπτερο που τους διαβεβαίωσαν ότι έρχεται και έρχεται πάρα πολύ γρήγορα, ήρθε μετά από τρεις ώρες από το συμβάν.

Οπότε καταλαβαίνετε ότι από τον θάνατο του Θεοφάνη δεν έχει περάσει ούτε μία μέρα. Δεν έχει γίνει καμία διόρθωση. Τα πράγματα γίνονται μόνο χειρότερα. Το αγόρι είχε μεταφερθεί σε ασφαλές σημείο από τους γονείς του για άλλη μια φορά και παρ' όλα αυτά, πάλι δεν μπορέσαμε να είμαστε επαρκείς.

Για εμένα θα έπρεπε να έχετε μηνύσεις για όλα αυτά τα συμβάντα, ακόμα και για τα Τέμπη και την πλημμελή διάσωση που δείξατε και εκεί και σε όλες τις περιπτώσεις.

Στο καλό, κύριε Ταχιάο! Ξέρουμε ότι μπορεί να σας ενοχλούν όλα αυτά, αλλά θα σας τα λέμε. Θα είμαστε εδώ. Η Πλεύση Ελευθερίας θα είναι εδώ και θα σας τα λέει συνεχώς. Δεν γλιτώνετε με τίποτα!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κάτι άλλο λέω στον συνάδελφο, όχι για σας.

ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ: Α, χαίρομαι που δεν σας ενοχλώ!

Να περάσω λοιπόν και στη σύμβαση. Η Βραζιλία βρίσκεται σε εξαιρετική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Είναι κάτι που το αναφέραμε και στην επιτροπή. Φυσικά, μία τέτοια συμφωνία φαίνεται ελκυστική με την πρώτη ματιά. Ορδές τουριστών έρχονται στη χώρα. Γιατί να μην προχωρήσουμε, λοιπόν, σε αυτή τη σύμβαση;

Η απελευθέρωση των αγορών είναι το μεγάλο ζητούμενο για την παράταξή σας, δηλαδή να κινείται το χρήμα. Όμως, όπως αναλύσαμε και στην επιτροπή, στη σύμβαση αυτή δεν διασφαλίζεται καμία συμμετρία ευκαιριών ανάμεσα στις δύο χώρες και δεν περιλαμβάνει επαρκή προστατευτικά μέτρα για τις ελληνικές εταιρείες.

Μαλώνοντας ξανά την Αντιπολίτευση, κύριε Ταχιάο, -που λείπετε, δεν ξέρουμε τι σας ενοχλεί, αλλά όχι εμείς- μας είπατε πως δεν ξέρετε με ποιο τρόπο αντιλαμβανόμαστε το οικονομικό όφελος ή τη χασούρα. Μας είπατε «και τι έγινε τελικά αν η Βραζιλία έρθει με απεριόριστες πτήσεις, απεριόριστες δραστηριότητες, διευκολύνσεις, φοροαπαλλαγές κ.λπ., δεν θα έχουμε έσοδα, δεν θα είναι καλό για τη χώρα;». Έσοδα θα έχουμε, αλλά εμείς ρωτάμε τι θα γίνει με τις δικές μας εταιρίες που βάλατε απροστάτευτες μέσα σε μία δοκιμασία και αναρωτιόμαστε, πραγματικά, αν είναι τόσο δύσκολο να θέσετε κάποια μέτρα ή δεν σας νοιάζει, επειδή συνήθως επεμβαίνει ο κρατικός μηχανισμός, για να σώσει τις αεροπορικές, βάζοντας χέρι στα κρατικά ταμεία; Μάλλον

αυτό θα είναι. Γιατί, όταν βάζετε στην αεροπορική αγορά της Ελλάδας μια χώρα που έχει περισσότερες αεροπορικές δυνατότητες, έναν κολοσσό ανάπτυξης, όπως είναι η Βραζιλία, με διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης από την Ελλάδα, με κρατικές επενδύσεις σε υποδομές και εκσυγχρονισμό στόλου, χωρίς καμία οριοθέτηση, δίνοντας δικαιώματα τρίτης και τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας με πτήσεις από Βραζιλία σε Ελλάδα και από την Ελλάδα σε τρίτες χώρες, οπωσδήποτε οι αεροπορικές εταιρείες της Ελλάδας χάνουν το φιλέτο των διεθνών πτήσεων, που τόσο πολύ επιθυμούμε για την ανάπτυξη των δικών μας αερομεταφορέων.

Ανάλογα παραδείγματα υπάρχουν σε όλο τον κόσμο, με απελευθέρωση της αγοράς που οδήγησε στην κυριαρχία των μεγάλων εταιρειών, ενώ οι μικρότεροι παίκτες εξαφανίζονται. Αυτή είναι η διαδοχή.

Προτείναμε μια πρόβλεψη - ρήτρα σταδιακής εφαρμογής της συμφωνίας, αλλά δεν σας αρέσει. Θέλετε τα χρήματα να πέφτουν γρήγορα, αδιαφορώντας για τη βιωσιμότητα των σχεδίων σας, αδιαφορώντας για την εγχώρια επιχειρηματικότητα, όπως αδιαφορείτε και για την ασφάλεια. Μας είπατε πως υπερβάλλουμε, πως ακούμε τις προειδοποιήσεις των αρμόδιων φορέων για την ασφάλεια στις πτήσεις. Μας είπατε πως σας ενοχλεί να χρησιμοποιούμε τη φράση «Τέμπη του αέρα». Ναι μεν οι υλικοτεχνικές υποδομές δεν είναι σε καλή κατάσταση -το παραδεχτήκατε και ο ίδιος- ναι μεν υπάρχει υποστελέχωση -το είπατε και ο ίδιος- αλλά θα προσλάβουμε κάποια άτομα. Άρα, υπάρχει συνείδηση της κατάστασης και παραδοχή των προβλημάτων, αλλά δεν έγινε τίποτα.

Πώς είναι δυνατόν να λένε αυτές τις φράσεις μετά από όλη αυτή τη θεσμική περιδίνηση που έχετε ρίξει τη χώρα; Πώς γίνεται μετά από όλα όσα έχουν συμβεί να λέει κάποιος πως η πρόβλεψη, ώστε να μη χαθεί έστω και μια ζωή είναι υπερβολή; Και όμως, δεν μαθαίνετε ποτέ!

Τι γίνεται με την περίφημη υπόθεση που είχατε στα χέρια σας, μηνυτήρια αναφορά από εργαζόμενους, κατατεθειμένη στην οικονομική εισαγγελία από τον Οκτώβριο του 2022 για τις επισκευές των C130 που δινόντουσαν σε αναρμόδιους ιδιωτικούς φορείς; Τι γίνεται με τα ατυχήματα που γίνονται σωρηδόν από λάθος στη συντήρηση; Δεν μας έχετε απαντήσει ποτέ πώς προβλέπεται να δοθούν αυτές οι λύσεις σε αυτά τα προβλήματα. Τι μέτρα έχετε πάρει για να μη συμβαίνουν αυτά τα λάθη κατ' επανάληψη; Απολύτως κανένα.

Αντί από μόνοι σας να ερευνάτε πώς δεν θα επαναλάβουμε και άλλα τέτοια μοιραία λάθη, μας λέτε με πραγματικό θράσος πως ατυχήματα γίνονται και σε άλλες χώρες. Φυσικά και γίνονται και σε άλλες χώρες. Και μαντέψτε: Γίνονται για τους ίδιους λόγους, για τα χρήματα. Αυξημένα δρομολόγια, ελάχιστες προσλήψεις ελεγκτών στην Ιαπωνία. Έλλειψη προσωπικού 54% στην Αμερική. Εκεί, τουλάχιστον, όταν συμβαίνει οποιοδήποτε συμβάν, ερευνάται σωστά. Δεν λένε σκύβουμε το κεφάλι στους συγγενείς και προχωράνε παρακάτω.

Μας είπατε ακόμα μια φορά για τον ανθρώπινο παράγοντα. Εκεί, όμως, υπάρχουν συστήματα που λειτουργούν. Εδώ ό,τι λειτουργεί, είναι βασισμένο μόνο στον ανθρώπινο παράγοντα που φυσικά κάνει λάθη. Η ανακοίνωση των εναέριων ελεγκτών, που η ΥΠΑ κατηγορεί για κακό συνδικαλισμό λέει πως η αποφυγή συμβάντων επαφίεται αποκλειστικά στην επιχειρησιακή δεινότητα του ελεγκτή. Τα συστήματα συναγερμού εναέριας σύγκρουσης δεν είναι παρά μετατροποιημένα, άρα, δεν μπορούν να λειτουργήσουν.

Τα ακούτε όλα αυτά; Όχι. Μας λέτε μόνο για το πόρισμα κι εγώ θέλω να σας κάνω την εξής ερώτηση: Πώς είναι δυνατόν οι πυροσβέστες να είχαν εσωτερικά χημικά εγκαύματα μέσα από τη στολή τους, εφόσον δεν υπήρχε καμία άλλη ουσία, όπως μας λέτε; Απαντήστε το αυτό.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Κεφαλά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», τριάντα τρεις μαθήτριες και μαθητές και έξι συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2ο Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο Ιεράπετρας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Σας παρακολουθεί και η Βουλευτής του νομού σας, η κ. Κατερίνα Σπυριδάκη, και ευχαριστώ και εγώ, γιατί μου στέλνει χαιρετισμούς ο παππούς κάποιου παιδιού, το οποίο δεν το γνώριζα και μου το μετέφερε η κ. Σπυριδάκη. Ανταποδίδω, λοιπόν, τους χαιρετισμούς!

Επίσης, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 16 Μαΐου 2025.

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

1.Η με αριθμό 856/6-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αργολίδας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Γεωργίου Γαβρήλου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Τραγικές ελλείψεις σε προσωπικό στην Αστυνομική Διεύθυνση Αργολίδας».

2.Η με αριθμό 875/12-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικόλαου Παπαναστάση προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης με θέμα: «Αποδοχή γνωματεύσεων ανωτάτων υγειονομικών επιτροπών των Ενόπλων Δυνάμεων από τον e-ΕΦΚΑ».

3.Η με αριθμό 865/9-5-2025 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αχαΐας της της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς κ. Αθανασίας Αναγνωστοπούλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών με θέμα: «Το Ισραήλ βομβάρδισε διεθνή ανθρωπιστική αποστολή σε διεθνή ύδατα».

4.Η με αριθμό 889/12-5-2025 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ελένης Καραγεωργοπούλου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Η απαγόρευση συμμετοχής του πρώην διευθυντή του σχολείου φυλακών ανηλίκων Αυλώνας, Πέτρου Δαμιανού, σε ετήσιο εκπαιδευτικό πρόγραμμα».

Όπως ήδη προανέφερα, να καλέσω τώρα στο Βήμα την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο της Νέας Αριστεράς, την κ. Ευτυχία Αχτσιόγλου και αμέσως μετά τον λόγο, όπως ήδη προείπα, θα πάρει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

Ορίστε, κυρία Αχτσιόγλου. έχετε τον λόγο.

ΕΦΗ ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Ταχιάο, από προχθές που δημοσιεύθηκε το Πόρισμα του κ. Καρώνη, του Καθηγητή της Σχολής Χημικών Μηχανικών, έχετε επιδοθεί συνολικά στην Κυβέρνηση σε μία εκτεταμένη επικοινωνιακή επίθεση. Ο κ. Μαρινάκης, ο Εκπρόσωπος της Κυβέρνησης, απαίτησε άκουσον-άκουσον να τους ζητήσουμε συγγνώμη οι της Αντιπολίτευσης, γιατί απαιτούμε εδώ και δυόμισι χρόνια την αλήθεια για το έγκλημα των Τεμπών. Συγγνώμη η Αντιπολίτευση από την Κυβέρνηση για τη συγκάλυψη στην οποία προχωρεί η Κυβέρνηση!

Ο δε κ. Φλωρίδης μίλησε για ενταφιασμό της συνωμοσιολογίας. Ποιος; Ο κ. Φλωρίδης! Ο κ. Φλωρίδης, που μετά τη χυδαιότητα για τα μπάζα, έπλεξε το αφήγημα περί συνωμοσιολογίας, λέγοντας ότι ξένες δυνάμεις εντός και εκτός χώρας επιμένουν στο έγκλημα των Τεμπών, γιατί διεκδικούν να αποσταθεροποιήσουν την Κυβέρνηση. Αυτός ο άνθρωπος -ο ίδιος- μιλάει για ενταφιασμό της συνωμοσιολογίας. Ο πρώτος συνωμοσιολόγος!

Εγώ θεωρώ ότι και εδώ μέσα και έξω υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι ακόμη ασπάζονται τους βασικούς κανόνες της λογικής και εγώ σε αυτούς τους κανόνες θα αναφερθώ. Να δούμε λίγο πρώτα απ' όλα τι λέει αυτό το πόρισμα;

Πρώτον, το πόρισμα Καρώνη δεν δίνει σαφή εικόνα για το τι προκάλεσε την έκρηξη. Δεν απαντάει με σαφήνεια στο τι έφταιξε γι' αυτή την έκρηξη.

Δεύτερον, δεν αποκλείει, όπως ψευδώς είπε ο Εκπρόσωπος της Κυβέρνησης, την ύπαρξη άλλου εύφλεκτου υλικού. Δεν την

αποκλείει. Λέει «δεν φαίνεται να υπήρχε». Και από πού το βγάζει αυτό το «δεν φαίνεται να υπήρχε»; Επικαλούμενος τα βίντεο τα οποία του δόθηκαν. Λέει ότι «εγώ από αυτά τα βίντεο είδα ότι δεν φαίνεται να υπήρχε κάποιο άλλο εύφλεκτο υλικό». Δεν θέτει, λοιπόν, κάποιο επιστημονικό επιχείρημα για την μη ύπαρξη εύφλεκτου φορτίου. Λέει «επικαλούμαι τα βίντεο». Τα βίντεο των οποίων η ιστορία είναι πέρα για πέρα αμαρτωλή, όπως όλοι γνωρίζουμε. Εμφανίστηκαν στη δημοσιότητα δύο χρόνια μετά και όλως τυχαίως λίγες μέρες αφού ο κ. Μητσοτάκης είπε «εύχομαι να έρθουν στη δημοσιότητα κάποια βίντεο» και δύο χρόνια μετά ήρθαν. Τα βίντεο τα οποία υπάλληλος της εταιρείας σεκιούριτι είπε ότι τα είχε εντοπίσει, τα είχε αποθηκεύσει, τα είχε καταγράψει, τα είχε παραδώσει στη διοίκηση ήδη από το Νοέμβριο του 2024 κι αυτά εμφανίστηκαν τον Φεβρουάριο του 2025. Ποτέ μέχρι σήμερα δεν εμφανίστηκε δε βίντεο από τον εμπορικό σταθμό και από τη φόρτωση της αμαξοστοιχίας.

Τρίτον, το πόρισμα αυτό του κ. Καρώνη εικάζει ότι τα έλαια σιλικόνης μπορεί να συμμετείχαν στη φωτιά, αλλά λέει ότι αυτά τα έλαια σιλικόνης σε φυσιολογικές συνθήκες δεν μπορούν να σχηματίσουν πύρινη σφαίρα.

Αυτά λέει μέχρι στιγμής το πόρισμα. Δηλαδή, δεν ξεκαθαρίζει κάτι, ούτε επ' ουδενί οδηγεί σε αυτά τα συμπεράσματα, τα οποία επικαλέστηκε η Κυβέρνηση πανηγυρικώ τω λόγω και τω τρόπω. Ένα πράγμα στην πραγματικότητα μόνο εξυπηρέτησε αυτό το πόρισμα: Να δώσει στην Κυβέρνηση την αφορμή, για να κάνει μια γενικευμένη επίθεση εναντίον οποιουδήποτε ζητά την αλήθεια.

Πέμπτο στοιχείο. Η συγκάλυψη -για την οποία σας κατηγορεί όλη η κοινωνία, στην πραγματικότητα- δεν συνδέεται αποκλειστικά με την ύπαρξη ή μη ύπαρξη εύφλεκτου υλικού. Αυτό το λέτε εσείς, αυτό το φτιάξατε εσείς, τη διαστρέβλωση, για να μπορείτε να υπεκφύγετε. Η συγκάλυψη συνδέεται με μια σειρά από ενέργειες ή παραλείψεις, οι οποίες είναι ήδη τετελεσμένες από την Κυβέρνηση. Συνδέεται με τις δηλώσεις Μητσοτάκη, λίγες ημέρες μετά το έγκλημα: «Εδώ είναι μόνο ανθρώπινο λάθος». Συνδέεται με τη διαρροή παραποιημένων ηχητικών στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τα οποία μετά τα επικαλείται ο κ. Μητσοτάκης, για να πει: «Να, το ανθρώπινο λάθος». Συνδέεται με την αφαίρεση υλικών από τον τόπο του εγκλήματος. Συνδέεται με το μπάζωμα, για το οποίο η Κυβέρνηση έδωσε εντολή, πλήρωσε, εκτέλεσε, δημοσίευσε με δελτίο τύπου. Συνδέεται με την αλλοίωση του χώρου της σύγκρουσης. Συνδέεται με την εξεταστική της «ντροπής», που έγινε και δεν κλήθηκαν μάρτυρες. Συνδέεται με την προανακριτική της «ντροπής» του κ. Τριαντόπουλου. Συνδέεται με την άλλη προανακριτική της «ντροπής», που φαίνεται ότι πάλι ετοιμάζεται η κοινοβουλευτική Πλειοψηφία να κάνει για τον κ. Καραμανλή.

Με όλα αυτά, λοιπόν, συνδέεται. Άρα, είναι ήδη τετελεσμένο. Τίποτα από αυτά δεν αποσύρετε με την επίκληση του πορίσματος, ακόμη και αν το επικαλείστε εν μέρει ή διαστρεβλωμένα.

Έκτο στοιχείο. Τίποτα από όσα λέτε ή επιχειρείτε να εμφανίσετε ότι λέει το πόρισμα δεν αφαιρεί τις ευθύνες του κ. Καραμανλή. Τίποτα! Είναι απολύτως ασύνδετα το τι έκανε ή τι δεν έκανε ο κ. Καραμανλής. Και εδώ μιλάμε για σοβαρά πλημμελήματα ή και κακουργήματα: διατάραξη συγκοινωνιών, έκθεση σε κίνδυνο ζωής των επιβατών, ανθρωποκτονία από αμέλεια. Κατ' ουδένα τρόπο το πόρισμα δεν αλλάζει τις σοβαρές ενδείξεις -για να είμαι και νομικά ακριβής- για την τέλεση αυτών των αδικημάτων από τον κ. Καραμανλή.

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

Έβδομο σημείο: Το γεγονός ότι το πόρισμα διαφοροποιείται από το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ -στην πραγματικότητα, διαφοροποιείται ως προς τις υποθέσεις, αφού το ένα λέει «εικάζω ότι υπήρχε άλλη εύφλεκτη ουσία» και το άλλο λέει «δεν φαίνεται να υπήρχε άλλη εύφλεκτη ουσία»-, το μόνο που κάνει είναι να αποδεικνύει ότι αυτή τη στιγμή, δυόμισι χρόνια μετά, δεν έχουμε σοβαρή επιστημονική απάντηση για την έκρηξη. Γιατί; Διότι είχαμε κυβερνητικούς χειρισμούς, οι οποίοι δεν επέτρεψαν να έχουμε σοβαρή απάντηση. Κυβερνητικούς χειρισμούς, οι οποίοι οδήγησαν στη συσκότιση, ακριβώς επειδή αλλοιώθηκε ο χώρος του εγκλήματος.

Το αποτέλεσμα μετά από όλο αυτό είναι δύο πράγματα. Πρώτον, να ενισχύεται η τρομακτική έλλειψη εμπιστοσύνης των πολιτών προς όλους τους θεσμούς -πλήρης απαξίωση πλέον του θεσμικού πλαισίου, δεν εμπιστεύονται τίποτα- και δεύτερον, να προκαλείται σύγχυση. Και η σύγχυση δεν είναι παράπλευρη απώλεια. Η σύγχυση είναι στόχος. Είναι στόχος της Κυβέρνησης να προκαλέσει σύγχυση στην κοινή γνώμη, προκειμένου στο τέλος να συσκοτισθούν ευθύνες, υπεύθυνοι και αιτίες.

Συμπληρωματικά σε όλα αυτά είναι οι τρομακτικές παρεμβάσεις στην Δικαιοσύνη, οι οποίες έχουν και ανταπόδοση -το τανγκό θέλει δύο εδώ και χορεύεται από δύο- και έχουν οδηγήσει σε μια πρωτοφανή καταβαράθρωση και των θεσμών εντός της δικαιοσύνης.

Ακούμε τον Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Φλωρίδη, ως αυτόκλητο εισαγγελέα, να απειλεί τους πραγματογνώμονες, που ανέδειξαν το ζήτημα της πύρινης σφαίρας. Βλέπουμε την κ. Κλάπα να πολιτικολογεί υπέρ της Κυβέρνησης και να λέει δημοσίως ότι «κάποιοι εκμεταλλεύονται τον πόνο των θυμάτων». Πού τα ξαναείδαμε αυτά, Πρόεδρος του Αρείου Πάγου να λέει δημοσίως αυτά τα πράγματα; Βλέπουμε την κ. Βλάχου, η οποία είχε εγκρίνει περί τις είκοσι τρεις χιλιάδες επισυνδέσεις στο σκάνδαλο των υποκλοπών τώρα -μάλλον ως πολιτική ανταμοιβή- να αναβαθμίζεται σε θέση Αντιεισαγγελέα του Αρείου Πάγου. Βλέπουμε την κ. Αδειλίνη, με παρεμβάσεις σε βάρος συγγενών θυμάτων, που τους προέτρεπε να πάνε στην εκκλησία -εάν θυμάστε- και να τα αφήσουν αυτά που ψάχνουν, να κληρώνεται τώρα να χειριστεί την υπόθεση Τριαντόπουλου και ο Υπουργός Δικαιοσύνης να αρνείται να την εξαιρέσει. Χθες είδαμε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Δικαιοσύνης τον κ. Φλωρίδη να αλλάζει και τους όρους και τις προϋποθέσεις εντοπιότητας για τη Λάρισα, για να μπορέσει να μεθοδευτεί και η σύνθεση εκεί των δικαστικών λειτουργών, οι οποίοι θα κρίνουν το έγκλημα.

Άρα, εδώ έχουμε μια συνθήκη πρωτοφανούς θεσμικής καταβαράθρωσης. Η εντύπωση, που προσπαθεί να καλλιεργήσει η Κυβέρνηση, ότι υπερίπταται αυτών και θα τα δουν οι επιστήμονες και η δικαιοσύνη, είναι μια απάτη. Στην πραγματικότητα η Κυβέρνηση κινεί τα νήματα της υπόθεσης σε όλα τα επίπεδα από την πρώτη στιγμή και τα κινεί και τα κατευθύνει με μόνο εργαλείο ένα πράγμα: την πολιτική της ισχύ, το γεγονός ότι έχει εκατόν πενήντα πέντε Βουλευτές. Μόνο αυτό. Και αυτό είναι το απύθμενο θράσος της διάλυσης όλου του θεσμικού πλαισίου που υφίσταται αυτή τη στιγμή η χώρα.

Γι' αυτό και κλείνω με το εξής: Η μόνη προϋπόθεση, κύρια προϋπόθεση, βασική προϋπόθεση για να υπάρξει δικαιοσύνη, αποκάλυψη αλήθειας αλλά και τελικά θεσμική ισορροπία και δημοκρατική ισορροπία σε αυτή τη χώρα είναι να φύγει αυτή η Κυβέρνηση. Τίποτα από αυτά δεν μπορεί να επιτευχθεί με την παραμονή σας πια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Αχτσιόγλου.

Καλείται στο Βήμα η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

Έχουν ζητήσει, επίσης, τον λόγο ο κ. Παππάς, ο κ. Χήτας. Θα έρθει και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Χρηστίδης. Στο τέλος θα λάβει τον λόγο ο κ. Μηταράκης.

Κυρία Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ευχαριστώ πολύ.

Δεν ξέρω πόσα ακόμη θα ζήσουμε, αλλά να είστε βέβαιοι ότι εμείς θα είμαστε εδώ. Βλέπω ότι και σήμερα η Κοινοβουλευτική μας Ομάδα είναι η πολυπληθέστερη στην Αίθουσα και απορώ, πώς καταφέρνει η προπαγάνδα να λέει ότι δεν έχει Βουλευτές η Πλεύση Ελευθερίας. Μα, είμαστε πέντε Βουλευτές εδώ τώρα και εσείς είστε ένας.

Κοιτάτε πίσω σας, κύριε Μηταράκη, αλλά κανένας δεν είναι. Ένας είστε.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Εκπροσωπώ την παράταξη.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εκπροσωπείτε την παράταξη και αυτό τα λέει όλα, πόσο παρατεταγμένη είναι η παράταξη αυτή.

Αυτά τα οποία συμβαίνουν αυτές τις ημέρες καταγράφονται στις πιο μαύρες σελίδες της Ιστορίας και θα σας συνοδεύουν. Είναι βέβαιο αυτό.

Χθες ο Υπουργός Δικαιοσύνης φρόντισε σε ένα νομοσχέδιο με πάρα πολλά προβλήματα και ζητήματα, που αφορούν στην απονομή της δικαιοσύνης, να προστεθεί την τελευταία στιγμή, το βράδυ της Τρίτης -γιατί τη νύχτα δράτε εσείς- τροπολογία-ντροπολογία με «γκρίζες» διατάξεις για το πόθεν έσχες συγγενών πολιτικών προσώπων, πολιτικών αρχηγών και κυβερνητικών προσώπων.

Ποιον θέλετε να διευκολύνετε και τι ακριβώς φοβάστε, την ώρα που αποκαλύπτονται οι τριγωνικές συναλλαγές με κρατικό χρήμα, με την Ομάδα Αλήθειας και με εν ενεργεία Υπουργούς σας; Πώς είναι δυνατόν να μην ντρέπεστε καθόλου να φέρνετε τροπολογία για τις υποχρεώσεις «Πόθεν Έσχες» και να λέτε ότι εξαιρούνται από την υποχρέωση «Πόθεν Έσχες» οι συγγενείς, την ώρα που είναι βασικός κανόνας του ελέγχου του «Πόθεν Έσχες» ακριβώς η περιουσιακή και επιχειρηματική δραστηριοποίηση των συγγενών, που συχνότατα λειτουργούν ως παρένθετα πρόσωπα;

Και γιατί ο κ. Φλωρίδης χθες δεν μίλησε, παρά μόνο στο τέλος; Μάλιστα, επειδή πληροφορήθηκε ότι ερχόμουν από στιγμή σε στιγμή από τη Λάρισα, από τον εφέτη ειδικό ανακριτή, είπε και στον κ. Μπούγα, να μην μιλήσει, ώστε να μην προλάβει κανείς να αντιλέξει στα όσα λέει το Υπουργείο.

Το Υπουργείο εχθές δεν μίλησε όλη μέρα -εκτός από τις απρέπειες που εκστόμισε, στις οποίες θα αναφερθώ- και περάσατε νομοθεσία ξεπλύματος δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι, αν μη τι άλλο, ελεγκτέες, που αφορούν συγγενείς δικούς σας προφανώς. Και δεν έχει έρθει ένας να πει «το κάναμε γι' αυτό».

Είναι όμως ενδιαφέρον ότι αυτή τη στιγμή με αφορμή ένα λεγόμενο «πόρισμα» ενός επιστήμονα, που ειλικρινά είναι ντροπιαστικό πώς υπαναχώρησε στις πιέσεις. Καταλαβαίνουμε πολύ καλά. Ένας επιστήμονας κάνει δεκατέσσερις μήνες για να καταθέσει μία έκθεση επιστημονική, για την οποία έχει διεξαγάγει πείραμα επιστημονικό τον Δεκέμβριο και το πείραμα το επιστημονικό αποδεικνύει ότι αυτό που η Κυβέρνηση θέλει να προαγάγει ως σενάριο, αυτό που είπε ο κ. Μητσοτάκης στη συνέντευξή του στον κ. Θεοδωράκη στις 21 Μαρτίου του 2023, ότι τα λάδια μηχανής δημιούργησαν αυτή την τεράστια πυρόσφαιρα, ένας επιστήμονας που έχει κάνει το πείραμα για να δει αν γίνεται και στο πείραμα, στο οποίο έχουν κληθεί οι τεχνικοί σύμβουλοι, αποδεικνύεται ότι δεν γίνεται αυτό, και λέει «θα καταθέσω πόρισμα και θα το καταθέσω στις 15 Φλεβάρη». Μάλιστα ο αρχηγός του ΠΑΣΟΚ έλεγε να περιμένουμε το πόρισμα για να γίνει η πρόταση η σχετική.

Και ξαφνικά, στις 4 Φλεβάρη εμφανίζομαι εγώ στον εφέτη ειδικό ανακριτή και λέω: «Τι συμβαίνει εδώ; Πώς γίνεται να χρονίζει αυτό το πόρισμα αλλά και πώς γίνεται να μην ερευνάται η εξαφάνιση του παιδιού της εισαγγελέως των Τεμπών;». Στις 4 Φλεβάρη έγινε αυτό και την επόμενη, στις 5 Φλεβάρη, εμφανίζεται ο κ. Καπερνάρος στον ανακριτή και καταθέτει κάτι βίντεο που του δώσανε. Ποιος; Μια εταιρεία που συμβάλλεται με το Δημόσιο, με την Κυβέρνησή σας, και που πρέπει να ελεγχθεί ποινικά βέβαια, η οποία όμως φαίνεται ότι βρήκε αυτά τα οποία κατέθεσε στις 5 Φλεβάρη στις 8 Φλεβάρη και για να τα βρει αυτά που κατέθεσε στις 5 Φλεβάρη στον ανακριτή και που τα είχε ο Πορτοσάλτε, αυτός ο καλός δημοσιογράφος, η προσωποποίηση του κυβερνητικού φερέφωνου, στην κατοχή του στις 7 Φλεβάρη, η εταιρεία ξύπνησε έναν υπάλληλο στις 3 τα ξημερώματα και του είπε «τώρα πρέπει να έρθεις για να βρεις κάτι στον κάδο ανακύκλωσης».

Και βρέθηκαν αυτά που τα είχε δώσει ο κ. Καπερνάρος -που είναι και πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου της διοίκησης Χαρδαλιά, της Νέας Δημοκρατίας στην Περιφέρεια- στις 5 Φλεβάρη στον ανακριτή. Τα είχε πάρει ο Πορτοσάλτε στις 7 Φλεβάρη αλλά τα βρήκε η εταιρεία, ξυπνώντας μάλιστα τον υπάλληλό της αξημέρωτα, για να πάει να τα βρει αργότερα.

Και ξαφνικά δεν καταθέτει ο κ. Καρώνης αυτό, που έλεγε ότι θα καταθέσει μέχρι τις 15 Φλεβάρη, γιατί υποτίθεται ότι διαδραματίζουν σοβαρό ρόλο αυτά τα βίντεο.

Ούτε ένα παιδί δεν θα τα δεχόταν αυτά τα πράγματα ούτε ένα νήπιο δεν θα «τσιμπούσε» με αυτά τα οποία κάνετε. Και πραγματικά απορώ εάν πιστεύετε ότι σε βάθος χρόνου -να είναι εδώ και παιδιά όχι τόσο μικρά, μεγαλύτερα- μπορεί πραγματικά να επιβιώσουν αυτές οι μεθοδεύσεις και όλη αυτή η προπαγάνδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Να καλωσορίσουμε τα παιδιά γιατί πρέπει να φύγουν.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος» σαράντα ένας μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το λύκειο της Ελληνογαλλικής Σχολής Αγίας Παρασκευής (δεύτερο τμήμα).

Σάς καλωσορίζουμε στη Βουλή και σας ευχόμαστε καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρία Πρόεδρε, συνεχίστε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Καλώς ήρθατε, παιδιά.

Δεν κατατίθεται, λοιπόν, το πόρισμα Καρώνη, η έκθεσή του -πόρισμα ο Θεός να το κάνει!- και περιμένουμε και περιμένουμε και περιμένουμε. Τι συμβαίνει όσο περιμένουμε; Είναι ξεκάθαρο ότι ασκούνται αφόρητες πιέσεις σε αυτόν τον κ. Καρώνη, ο οποίος είναι ξεκάθαρο ότι υπαναχώρησε στις αφόρητες πιέσεις και διέλαβε ενδοιαστικές διατυπώσεις στο πόρισμά του, «ήξεις, αφήξεις». Δεν καίγονται, λέει, τα έλαια σιλικόνης, αλλά μπορεί και να καούν. Εγώ πάντως δεν μπόρεσα να τα κάψω, αλλά μπορεί υποθετικά να γίνει και υποθετικά θα μπορούσε να είναι και το ένα και το άλλο.

Πάντως στο τέλος της έκθεσης του ρητά λέει ότι η πυρόσφαιρα δεν προκλήθηκε από έλαια σιλικόνης, από τα λάδια μηχανής, και εσείς επιχαίρετε ότι αθωωθήκατε, γιατί οι τυμπανοκρουσίες και η κομπορρημοσύνη και η αυτάρεσκη στάση σας από προχθές δείχνουν πραγματικά ότι αισθάνεστε ότι αθωωθήκατε. Δεν έχετε στάση Κυβέρνησης, έχετε στάση κατηγορούμενου, που θέλει να μιλάει τελευταίος, που δεν θέλει να υπάρχει αντίλογος, που κλείνει τα μικρόφωνα. Κλείσατε προηγουμένως το μικρόφωνο στην Κοινοβουλευτική μας Εκπρόσωπο, την κ. Κεφαλά, επειδή τόλμησε να πει για το τετράχρονο αγόρι που έκανε ώρες να πάει η διάσωση να το διασώσει στη Νέδα. Είστε ένοχοι και συμπεριφέρεστε ως ένοχοι και κάνετε και τα λάθη εκείνων που είναι ένοχοι και βιάζονται, γιατί όλη σας η συμπεριφορά καταδεικνύει πόσο συνδεδεμένοι είστε και με το έγκλημα των Τεμπών και με τη μεταφορά παράνομων και λαθραίων ουσιών που έκαψαν ζωντανά παιδιά τα οποία είχαν επιζήσει της σύγκρουσης και αυτό δεν μπορείτε να το διαγράψετε ούτε μπορείτε να το διασκεδάσετε.

Και απορώ με αυτόν τον ανεκδιήγητο, θρασύτατο Υπουργό Δικαιοσύνης, τον κ. Φλωρίδη, που ήταν εξαφανισμένος σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου του στις επιτροπές και εμφανίστηκε μόνον όταν εμφανίστηκε το πόρισμα Καρώνη. Απορώ με το θράσος του και με την οίησή του και με αυτά που λέει και απορώ και με εκείνους τους λειτουργούς, οι οποίοι εκτίθενται τόσο πολύ.

Η κ. Αδειλίνη είναι βαρύτατα εκτεθειμένη. Έχει πάρει θέση υπέρ της Κυβέρνησης και εναντίον των θυμάτων και των συγγενών τους με τρόπο ανεπίτρεπτο για λειτουργό. Είναι διορισμένη στη θέση αυτή και δεν την εξαιρέσατε από την κλήρωση που έγινε τη Δευτέρα, μολονότι η Πλεύση Ελευθερίας και εγώ προσωπικά πιέσαμε, πάρα πολύ, για να κληρωθεί δικαστικό συμβούλιο, διότι αδρανούσατε και σφυρίζατε αδιάφορα και κάνατε την πάπια και χρειάστηκε η δική μας παρέμβαση για να οργανωθεί κλήρωση του δικαστικού συμβουλίου, αλλιώς ακόμα δεν θα την είχατε κάνει και, όταν σας είπαμε ότι πρέπει να υπάρχουν κανόνες διαφάνειας για την κλήρωση, απαντήσατε «θα γίνονται αυτά που γίνονται πάντα». Και όταν επισήμανα ότι πρέπει να ορίσουμε κανόνες, να είναι διαφανείς, να μην υπάρχουν λαθροχειρίες,

απάντησε ο κ. Κακλαμάνης «θα το κάνω, όπως το κάναμε».

Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα ήταν πρώτον ότι έγινε εδώ μία κλήρωση με ονόματα που έβλεπαν μόνον οι Αντιπρόεδροι της Νέας Δημοκρατίας. Δεν ήταν ορατά ούτε κάτω εκεί, από τα έδρανα της κυβερνητικής Πλειοψηφίας και της Αντιπολίτευσης. Ήρθα και το δοκίμασα αν μπορούσα να τα δω. Δεν ήταν ορατά ούτε φυσικά από τα δικά μας έδρανα και η απάντηση του κ. Κακλαμάνη ήταν: «βάλτε τηλεσκόπιο». Διότι ζήλεψε ο κ. Κακλαμάνης ποιον; Τον Τασούλα, που έλεγε: «μια ντουντούκα για την κ. Κωνσταντοπούλου». Ζήλεψε ο κ. Κακλαμάνης, λέει: «Θα πω κι εγώ "τηλεσκόπιο"». Αυτό είναι το επίπεδο της αντιπαράθεσης!

Η ουσία είναι ότι κάνατε κλήρωση, την οποία δεν μπορούσε κανείς να επιβεβαιώσει, ούτε τα μεταδιδόμενα από τηλεοράσεως μπορούσαν να πιστοποιήσουν τα ονόματα και καταλήξατε να κληρώσετε από τα μέλη τα οποία έπρεπε να έχουν κληρωθεί, δηλαδή τρεις τακτικούς και δύο αναπληρωματικούς από τον Άρειο Πάγο, δύο τακτικούς και έναν αναπληρωματικό από το Συμβούλιο Επικρατείας, έναν τακτικό και έναν αναπληρωματικό από την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου, από τους δέκα που κληρώσατε οι τέσσερις έχουν κώλυμα! Οι τέσσερις έχουν κώλυμα, που σημαίνει άκυρη η κλήρωση, τζούφια η κλήρωση, αλλά για τους τέσσερις -και για τους τέσσερις!- τα τυπικά τους κωλύματα, ότι δηλαδή οι δύο αφυπηρετούν, ο ένας υπηρετεί στο εξωτερικό και ο άλλος έχει σοβαρή πάθηση, και τα τέσσερα αυτά κωλύματα ήταν γνωστά, και δεν εξαιρέθηκαν.

Το χειρότερο; Μπήκε στην κλήρωση η κ. Αδειλίνη, που είναι συνήγορος υπεράσπισης πλέον της Κυβέρνησης, η οποία λόγω της αντιπαράθεσης και μόνο με τους συγγενείς θα έπρεπε να έχει εξαιρεθεί. Για λόγους ευπρεπείας, η οποία ελλείπει, ξεκάθαρα ελλείπει, θα έπρεπε να είχε εξαιρεθεί. Αλλά δεν εξαιρέσατε ακόμα και τον αδερφό του Υπουργού, τον κ. Βασίλειο Φλωρίδη, ο οποίος είναι Αντεισαγγελέας του Αρείου Πάγου και μπήκε κανονικότατα στην κλήρωση. Μα, σοβαρά μιλάτε; Δεν αναγνωρίζετε ότι το πρόσωπο αυτό έχει κώλυμα; Ο αδερφός του Υπουργού ο οποίος έλεγε ότι «όποιος μιλάει για μπάζωμα είναι για τα μπάζα», του εν ενεργεία Υπουργού Δικαιοσύνης, δεν αναγνωρίζετε ότι δεν μπορεί να κρίνει την υπόθεση για το μπάζωμα; Ο ίδιος δεν αντιλαμβάνεται ότι έχει σοβαρούς λόγους ευπρεπείας που έχουν να κάνουν με τη σοβαρή υπόνοια μεροληψίας υπέρ του συγγενικού του προσώπου, υπέρ του αδερφού του, υπέρ της Κυβέρνησης από την οποία εξαρτάται και στην οποία υπηρετεί και λογοδοτεί ο αδερφός του, δεν το αντιλαμβάνεται ότι είχε υποχρέωση να δηλώσει αποχή και ότι η μη δήλωση αποχής συνιστά παρασιώπηση λόγω εξαίρεσης, δηλαδή ποινικό αδίκημα; Με αυτούς τους όρους, λοιπόν, κληρώθηκε Δικαστικό Συμβούλιο.

Κύριοι της Αντιπολίτευσης, -δεν μπορώ να απευθυνθώ στους κυβερνητικούς Βουλευτές, έχει χαθεί κάθε προσδοκία ότι θα λειτουργήσουν με βάση τη συνείδηση και το βουλευτικό καθήκον και το Σύνταγμα- αντιλαμβάνεστε ότι για μία προανακριτική επιτροπή για την οποία ο Τριαντόπουλος δήλωσε τον Γενάρη ότι «θα» παραιτηθεί, η Κυβέρνηση στη συνέχεια δήλωσε ότι «θα» δεχθεί προανακριτική επιτροπή και στη συνέχεια έγιναν οι μεθοδεύσεις της συγκρότησης προανακριτικής μόνο για πλημμέλημα και της μη λειτουργίας της προανακριτικής επιτροπής για να πάει στον φυσικό δικαστή, αντιλαμβάνεστε ότι έχουν περάσει τέσσερις μήνες και δεν υπάρχει φυσικός δικαστής κατά την έννοια που τον εμφανίζει η Κυβέρνηση και αντιλαμβάνεστε ποια είναι η βαρύτητα αυτών των τεσσάρων μηνών όσο περνάει ο χρόνος;

Αυτή τη στιγμή ενώ στη Βουλή θα μπορούσε να λειτουργεί από τον Γενάρη προανακριτική επιτροπή για τη δικογραφία την οποία «έθαψε» ο κ. Τασούλας και δεν την ανακοίνωσε και την αποκαλύψαμε και βγήκε η Αντιπρόεδρος της Βουλής του ΣΥΡΙΖΑ και είπε «όχι, όχι, εγώ την είχα δει», τη δικογραφία αυτή που την κρύβανε, που δεν την ανακοίνωσε ο Τασούλας, που λέγανε παραμύθια ότι είναι συμπληρωματικά στοιχεία, τη δικογραφία αυτή που την αποκαλύψαμε τον Γενάρη και που ακόμα δεν την έχουν διαβιβάσει ολόκληρη πουθενά, τη δικογραφία αυτήν δεν την εξετάζει μέχρι τώρα, 15 Μαΐου του 2025, κανείς. Δεν την εξετάζει κανείς! Διαβιβάστηκε στη Βουλή τον Ιούλιο του '24 και έχουμε φτάσει Μάιο του '25 και δεν την εξετάζει κανείς. Αλλά κατά τα άλλα τυχαία δεν ανακοινώθηκε και τυχαία ήταν όλα! Τυχαία γίνανε όλα! Από τις 15 Ιουλίου που η Εισαγγελέας Εφετών Λάρισας είπε «διαβιβάζω στον Άρειο Πάγο» μέχρι σήμερα, 15 Μαΐου, έχουν ροκανιστεί δέκα μήνες που δεν εξετάζει κανείς τη δικογραφία που η Δικαιοσύνη είπε ότι πρέπει να εξεταστεί για κυβερνητικές ευθύνες. Και τώρα πάλι θα ροκανιστεί κι άλλος χρόνος.

Είναι, λοιπόν, ξεκάθαρο ότι δεν είστε καθαρός ουρανός, αλλά πάρα πολύ βρώμικος ουρανός, ότι φοβάστε όχι τις αστραπές, αλλά και τον ίσκιο σας ακόμα, ότι με όλους τους τρόπους το μόνο για το οποίο ενδιαφέρεστε είναι να ροκανίσετε τον χρόνο και να μας εμφανίσετε κάποιο φασούλι από αυτά στα οποία αρέσκεστε που τόσο σας εκθέτουν και δεν το καταλαβαίνετε.

Απόρησα πραγματικά διότι συνειδητοποίησα, κυρία Σπυριδάκη, ότι ο κύριος Χατζηδάκης μιλάει, έχει φωνή, μιλάει. Διότι από πέρσι στα τέλη Ιουλίου που βγήκε η Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου και είπε ότι καλώς τον παρακολουθούσαν, δεν υπήρξε κακούργημα, υπήρχε πολύ εύλογος λόγος, ότι ο ίδιος αποτελεί κίνδυνο για την εθνική ασφάλεια, δεν έβγαλε άχνα. Δεν έβγαλε άχνα! Και τότε λέγανε ότι πρέπει να ζητήσουμε συγγνώμες από τον Δημητριάδη, τον παρακολουθητή ανιψιό του κ. Μητσοτάκη. Και τώρα λένε ότι πρέπει να ζητήσουν συγγνώμη τα θύματα και οι συγγενείς τους. Και ο κύριος Χατζηδάκης βωβός παρακολουθούσε να τον ρωτάμε «κύριε, είστε θύμα παρακολούθησης. Θα κάνετε κάτι, θα ενεργήσετε; Πώς το εξηγείτε; Θα ασκήσετε δικαιώματα;» και δεν απαντούσε. Τώρα μίλησε και είπε τι; Είπε κάτι για τα Τέμπη.

Είναι πάρα πολύ ξεκάθαρο ότι μας κυβερνά μία Κυβέρνηση επίορκη, μια Κυβέρνηση πολλαπλώς διαπλεκόμενη και με πρόσωπα τα οποία έχουν ισχυρότατες συγκρούσεις συμφερόντων. Είναι, επίσης, δεδομένο ότι εμείς απέναντι σε αυτό δεν θα σιωπήσουμε. Και είναι εκ τρίτου δεδομένο ότι σήμερα στον τομέα των μεταφορών, στον οποίο είστε εκτεθειμένοι βαρύτατα, εισάγετε μια διεθνή σύμβαση για τις αερομεταφορές, σύμβαση με τη Βραζιλία, την ώρα που δεν έχετε λύσει βασικά θέματα των εγχώριων αερομεταφορών, την ώρα που οι εργαζόμενοι στις αερομεταφορές -ελεγκτές, άλλοι υπεύθυνοι- κρούουν ξανά και ξανά τον κώδωνα του κινδύνου, την ώρα που είστε εκτεθειμένοι γιατί ακόμη και ο πρόεδρος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας πριν από σχεδόν ενάμιση χρόνο είπε ότι θα έχουμε «Τέμπη του αέρα» και πάλι δεν κάνατε τίποτα.

Και είστε επίσης εκτεθειμένοι διότι σας έχω κάνει είκοσι τρεις επίκαιρες, σας έχουμε συνολικά κάνει είκοσι τέσσερις επίκαιρες ερωτήσεις. Μία στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, που τότε ήταν ο κ. Σταϊκούρας που τον «ξηλώσατε» μετά, ήρθε και την απάντησε η κ. Αλεξοπούλου που την «ξηλώσατε» επίσης μετά.

Την καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Είκοσι δύο επίκαιρες ερωτήσεις στον Πρωθυπουργό, που έχουν όλες τεθεί στο αρχείο. Διότι πώς να έρθει να απαντήσει ο Πρωθυπουργός αν έχει ελέγξει τον Καραμανλή που ήταν ο αρμόδιος για την κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι αερομεταφορές; Ορίστε και οι είκοσι δύο επίκαιρες ερωτήσεις στον Πρωθυπουργό, τις καταθέτω. Όλες τίθενται στο αρχείο, γιατί όλες αρνείται να τις απαντήσει ο Πρωθυπουργός.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και είναι και άλλη μία επίκαιρη ερώτηση που έχει καταθέσει ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Καζαμίας. Εμείς είμαστε εδώ αδιάλειπτα για τα θέματα αυτά και εσείς δεν απαντάτε και μας φέρνετε συμβάσεις με τη Βραζιλία. Πάλι καλά τώρα που φέρατε με τη Βραζιλία, λίγο καλύτερα, τέλος πάντων, γιατί το πρωί συζητάγατε άλλη μία σύμβαση με τη Σαουδική Αραβία, για απολυταρχικό καθεστώς στο οποίο παραβιάζονται αγρίως τα ανθρώ-

πινα δικαιώματα και με το οποίο εσείς έχετε σχέσεις, όπως έχετε σχέσεις, δυστυχώς ενεργές και με το κράτος του Ισραήλ, την ώρα που συνεχίζει τη γενοκτονία κατά των Παλαιστινίων.

Θα μου επιτρέψετε να πάρω αυτήν την αφορμή για να πω ότι σήμερα είναι η επέτειος της έναρξης των πολιτικών εκκαθάρισης των Παλαιστινίων από το κράτος του Ισραήλ, η επέτειος της Νάκμπα. Σε επίπεδο εγχώριας πολιτικής συζήτησης η Πλεύση Ελευθερίας σάς έχει θέσει ξανά και ξανά τα ζητήματα της ειρήνης, της προστασίας των αμάχων, της προστασίας των παιδιών και κωφεύετε. Κάνετε μπίζνες με το Ισραήλ.

Εγώ προχθές έζησα μία πάρα πολύ συγκινητική εμπειρία μαζί με τον βραβευμένο Ισραηλινό-Αμερικανό σκηνοθέτη -ο οποίος λέει ότι δεν θέλει να είναι πια Ισραηλινός, έτσι όπως συμπεριφέρεται το κράτος του- τον Ούντι Αλόνι. Πήγαμε στο μνημείο Ολοκαυτώματος στη Θεσσαλονίκη, σε αυτό το μνημείο που τιμά τη μνήμη εξήντα χιλιάδων Εβραίων θυμάτων του Ολοκαυτώματος εδώ στη χώρα μας και στη Θεσσαλονίκη. Μαζί λοιπόν με τον Ούντι Αλόνι πήγαμε στο μνημείο του Ολοκαυτώματος. Και ο Ούντι Αλόνι ως απόγονος θυμάτων του Άουσβιτς -όλοι οι παππούδες του ήταν θύματα του Ολοκαυτώματος- ζήτησε, κλαίγοντας, να σταματήσει η γενοκτονία σε βάρος των Παλαιστινίων και να υπάρξει ειρήνη.

Σε διεθνές επίπεδο οι καλλιτέχνες σε όλο τον κόσμο, τετρακόσιοι καλλιτέχνες πριν την έναρξη του Φεστιβάλ των Καννών υπογράφουν ένα κείμενο έκκληση και γροθιά στο στομάχι για την ειρήνη, για τα δικαιώματα, για τα παιδιά της Παλαιστίνης, για την ανθρωπιά μας και εσείς συνεχίζετε να παρατάσσεστε και να συμπαρατάσσεστε με τους σφαγείς, με τον καταζητούμενο από το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο για διεθνή εγκλήματα, Νετανιάχου, και να υπογράφετε deal για μπίζνες.

Εμείς συνεχίζουμε να είμαστε εδώ η φωνή όλων των θυμάτων, όλων των ανθρώπων, η φωνή της ειρήνης και η φωνή εκείνων που νοιάζονται και θα συνεχίσουμε να είμαστε η φωνή τους.

Ήμουν στην Κρήτη και στο Ηράκλειο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και με αυτό ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ναι, κύριε Πρόεδρε, σε δύο λεπτά θα έχω ολοκληρώσει.

Σας ευχαριστώ.

Ήμουν στην Κρήτη και στο Ηράκλειο την περασμένη Παρασκευή. Στη Θεσσαλονίκη την Τρίτη και την Τετάρτη και στη Λάρισα. Βλέπω τους ανθρώπους μας σε όλη μας τη χώρα, πόσο διψάνε για μια χώρα όπως την αξίζουμε, όπως την ονειρευόμαστε, όπως θα μπορούσε να είναι η χώρα μας, αλλά δεν θέλετε. Σκοτώνεται ο κόσμος στους δρόμους, σε δρόμους που καταρρέουν, σε δρόμους χωρίς ασφάλεια και εσείς υπογράφετε μπίζνες, ΒΟΑΚ, ΚΟΚ, χωρίς καμία πρόνοια να μη σκοτώνεται ο κόσμος, χωρίς καμία ακρόαση των ανθρώπων που κάνουν αγώνα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, με κάτι που είναι σημαντικό. Το έθεσα προ ολίγου στη Διάσκεψη των Προέδρων. Ελπίζω ότι δεν θα μείνει κενό γράμμα και κενή λέξη, όπως συνηθίζεται. Έχουμε την επόμενη εβδομάδα την επέτειο από την δολοφονική, παρακρατική επίθεση εναντίον του αγωνιστή της ελευθερίας, της δημοκρατίας, της Αριστεράς, Γρηγόρη Λαμπράκη. Πρότεινα στη Διάσκεψη των Προέδρων να γίνει ειδική επετειακή εκδήλωση στη Βουλή και βεβαίως υπέμνησα ότι αυτόν τον αγωνιστή, γιατρό, Βουλευτή δεν τον έχει τιμήσει η Βουλή.

Με ανακούφιση άκουσα τα περισσότερα κόμματα -αν και κάποια σιώπησαν και από την Αντιπολίτευση- να συναινούν στο αυτονόητο, στο να γίνει, δηλαδή, επετειακή εκδήλωση για τον Γρηγόρη Λαμπράκη. Και με χαρά άκουσα από τον Πρόεδρο της Βουλής, απαντώντας σε προηγούμενη μετ' επιτάσεως πρότασή μου, να λέει ότι αναζητεί τη δυνατότητα να τιμηθεί ο Γρηγόρης Λαμπράκης με την ονοματοδοσία αίθουσας στη Βουλή.

Ελπίζω ότι αυτή η αυτονόητη πράξη θα γίνει και εσείς να είστε σίγουροι ότι εμείς θα κάνουμε καθετί αυτονόητο αλλά και μη αυτονόητο, καθετί απαιτούμενο, επιβαλλόμενο για τη δικαιοσύνη, για την αλήθεια, για την ειρήνη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Εμείς ευχαριστούμε.

Έχω προαναγγείλει τον κ. Παππά, αλλά μέχρι να ανέβει, θα κάνω δύο ανακοινώσεις.

Ο ανεξάρτητος Βουλευτής κ. Ευάγγελος Αποστολάκης αιτείται ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι εννέα μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2ο Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο Ιεράπετρας (το δεύτερο τμήμα).

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο και ιδιαίτερα η Βουλευτής του νομού σας, η κ. Κατερίνα Σπυριδάκη, την οποία μάλλον είδατε και νωρίτερα.

Καλή επιστροφή στην ωραία Ιεράπετρα!

Και τώρα, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Χθες είχαμε ένα παράδειγμα κακής νομοθέτησης και μία άλλη ακόμα αποτύπωση το πώς πάρα πολύ κρίσιμες νομοθετικές πρωτοβουλίες της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία 2015-2019 στοιχειώνουν την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Τι έκανε η Νέα Δημοκρατία χθες; Μας ακούν και τα παιδιά από την Κρήτη. Έδωσε τη δυνατότητα στις συζύγους ή στους συγγενείς πρώτου βαθμού πολιτικών να έχουν συμμετοχή σε εταιρείες του εξωτερικού. Αυτό είχε πάψει με πρωτοβουλία της δικής μας κυβέρνησης. Αυτές οι εταιρείες του εξωτερικού θα μπορούν απολύτως νόμιμα και χωρίς κανένα πρόβλημα να συμβάλλονται, να συμφωνούν ή να έχουν και μετοχική σχέση με εταιρείες οι οποίες βρίσκονται σε αυτό που λέμε «φορολογικοί παράδεισοι».

Μέχρι να καταστήσουμε, λοιπόν, και τη δική μας τη χώρα ως εξαίρεση φορολογικό παράδεισο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φροντίζουν να ανοίξουν ένα τεράστιο παράθυρο για να μπορούν να επιχειρούν στο εξωτερικό.

Όσοι διεκδικούμε και κατέχουμε δημόσια αξιώματα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πρέπει να υφιστάμεθα περιορισμούς. Δεν έχουμε τις δυνατότητες και τις ελευθερίες που έχει ο απλός Έλληνας πολίτης. Διότι πρέπει να φροντίσουμε ότι υπάρχει το τεκμήριο της αμερόληπτης έκφρασης γνώμης και όχι της καθ' υπαγόρευση πολιτικής πρακτικής, η οποία μπορεί να κρύβει και σκοτεινές διαδρομές μαύρου χρήματος.

Και μιας που είπαμε μαύρο χρήμα, ελπίζω ότι ο ιστορικός του μέλλοντος θα καταλήξει μετά από έρευνα ότι το γεγονός ότι η χώρα μας μπαίνει σε νέο κύκλο εξοπλιστικών προγραμμάτων των οποίων την εποπτεία θα έχει -ποιος άλλος;- το Πρωθυπουργικό Γραφείο να αποτελεί απλώς μία χρονική σύμπτωση και να μην υπάρχει αιτιώδης σχέση μεταξύ του νέου γύρου εξοπλιστικών προγραμμάτων και της πρόνοιας οι σύζυγοι Βουλευτών και αξιωματούχων να έχουν τη δυνατότητα να ιδρύουν εταιρείες στο εξωτερικό.

Έρχομαι τώρα στο θέμα που καίει την Ελλάδα και είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου. Θέλω να πω την εξής γνώμη κατ' αρχάς, οφείλουν ακόμα και τα κόμματα τα οποία αποζητούν την αλήθεια και δίνουν τον αγώνα να απαντούν στους πραγματογνώμονες και όχι σε όσα λένε τα παπαγαλάκια και οι ταγοί της εξουσίας για τα πορίσματα των εμπειρογνωμόνων. Και εξηγούμαι: Ο κ. Καρώνης δεν λέει πουθενά ότι τα έλαια σιλικόνης μπορούν να παραγάγουν πυρόσφαιρα. Δηλαδή αυτό το γεγονός το οποίο έχει κάνει τα μάτια μας να πονάνε δύο και πλέον χρόνια, η τεράστια πυρόσφαιρα, λέει ο άνθρωπος που επικαλείστε, δεν μπορεί να παραχθεί από τα έλαια σιλικόνης. Ο ίδιος άνθρωπος έκανε δύο πειράματα στο Γενικό Χημείο του Κράτους και είδε ότι τα έλαια σιλικόνης δεν αναφλέγονται. Λέει επίσης ότι η συγκεκριμένη πυρόσφαιρα, αυτή η τεράστια λάμψη, προκαλείται από υδρογονάνθρακες, αλλά δεν υπάρχουν υδρογονάνθρακες, λέει, γιατί «είδαμε τα βίντεο» που κόμισε ο δικηγόρος.

Τι λέει για τα ίδια βίντεο η Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών, κύριοι; Αναρωτιέμαι πώς κοιμάστε τα βράδια ήσυχοι! Λέει ότι δεν έχουν βρεθεί βίντεο από τη συγκεκριμένη ημέρα του δυστυχήματος η έκθεση -θα την καταθέσω στα Πρακτικά μετά- της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών. Το καταλαβαίνουμε; Έχει υπάρξει παρέμβαση στα βίντεο και βίντεο από την ημέρα του δυστυχήματος δεν υπάρχουν.

Θα σας έλεγα, κύριε Ταχιάε, να διαβάσετε με εμβρίθεια το πόρισμα, την πραγματογνωμοσύνη του χημικού μηχανικού, του κ. Μιχόπουλου, ο οποίος εξηγεί το πώς και γιατί μπορεί να έχει προκληθεί το φαινόμενο το οποίο έχουμε όλοι δει στα σχετικά βίντεο του δυστυχήματος. Και, βεβαίως, πείθει η Κυβέρνηση ότι, αν δεν υπήρχαν αυτά τα βίντεο, θα μας λέγανε «ποια πυρόσφαιρα» και «ποια φωτιά, δεν υπήρχε τίποτα».

Σημειώνω επίσης το εξής: Στη δικογραφία Τριαντόπουλου ουδείς δικαιούται να λέει ότι δεν ήξερε. Δυστυχώς ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής προφανώς δεν την ανακοίνωσε στην Ολομέλεια, αλλά, και αυτό αφορά και το ΠΑΣΟΚ και την Πλεύση Ελευθερίας, ο ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία από τον Οκτώβριο του περασμένου έτους μιλάει για αυτήν τη δικογραφία και έχει απλώσει το χέρι για να υπάρξει συνεργασία και κατάθεση αιτήματος για τη συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής, για να λέμε τα σύκα-σύκα και τη σκάφη-σκάφη.

Φέρατε μία σύμβαση με την Hellenic Train. Κύριε Ταχιάε, απαντήσετε ως άνθρωπος και ως πρόσωπο, διότι ως μέλος της Κυβέρνησης μάλλον θα πρέπει να την υπερασπιστείτε. Το 2019 ο κ. Καραμανλής υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας με την Hellenic Train, 800 εκατομμύρια επενδύσεις. Δύο χρόνια φωνάζαμε «φέρτε τη σύμβαση». Έρχεται η σύμβαση το 2022. Τα 800 εκατομμύρια έγιναν 160, απαλλάξατε την Hellenic Train από πάνω από μισό δισ. υποχρεώσεις, έγινε το δυστύχημα και έρχεστε δύο χρόνια μετά το δυστύχημα να πείτε ότι έχετε μια επιτυχία διότι η Hellenic Train δεσμεύτηκε να κάνει τις μισές επενδύσεις από όσες είχε δεσμευτεί το 2019, ακούστε, ακούστε! Οποία Ντροπή!

Θα μας εξηγήσει κανείς γιατί απηλλάγη το 2019 από όσα είχε δεσμευτεί η ίδια με υπογραφή Καραμανλή; Είναι ανατριχιαστικό! Δεν παρέλαβε καμία δέσμευση από τον ΣΥΡΙΖΑ, που καταριέστε την Κυβέρνησή μας σε όλους τους τόνους και σε κάθε ευκαιρία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**)

Τέλος, ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα τετραμήνου για την εκτέλεση του προϋπολογισμού. Το πλεόνασμα από τα 2 δισ. έφτασε ήδη στα 5. Πέρυσι με τις πολιτικές σας, κύριε Μηταράκη, οικονομολόγος είστε, με τις πολιτικές σας στην ίδια περίοδο ήταν 3,3. Φέτος είμαστε στα 5 στο τετράμηνο. Προσέξτε, στο τετράμηνο, δηλαδή αν πέρυσι βγάλατε πλεόνασμα 11,4 καλά 15 πάμε για φέτος, μην πω και παραπάνω, γιατί έρχεται και ο τουρισμός στο δεύτερο τετράμηνο.

Θα κάνετε κάτι γι' αυτό; Ναι, μας απαντάτε, θα κάνετε. Θα γυρίσετε 1 στα 10 ευρώ από τα υπερπλεονάσματα. Και τι άλλο κάνετε; Και εδώ θέλω ξεκάθαρα και την άποψή σας, λέει θα αποπληρώσετε τα δάνεια του πρώτου μνημονίου πιο νωρίς, μάλιστα. Δάνεια τα οποία είναι να πληρωθούν από το 2029 μέχρι το 2041 με 2,6 δισ. ετησίως, λέτε θα τα πληρώσετε από φέτος μέχρι το 2031 με 5 δισ. ετησίως. Πρώτον, δεν εμπιστεύεστε τον εαυτό σας ότι υπάρχει μία άλλη οδός δαπάνης ή επένδυσης για αυτά τα 5 δισ. που μπορεί να είναι πιο παραγωγική για την οικονομία και εισάγετε έναν νέο μηχανισμό εξωτερικού καταναγκασμού τώρα που τελειώσανε τα μνημόνια. Αυτό κάνετε, δεν κάνετε τίποτα άλλο.

Ο ΣΥΡΙΖΑ λέει πάρα πολύ απλά όχι στην πρόωρη αποπληρωμή των δανείων του πρώτου μνημονίου. Μη μας λέτε ότι θα γλιτώσουμε τους ελάχιστους τόκους, τους μικρούς τόκους, των διακρατικών δανείων, αλλά να επενδύσουμε σε νέα σπίτια. Αυτό είναι τεράστιο δίλημμα: Πρόωρη αποπληρωμή χρεών ή καινούργια σπίτια, για να πέσουν οι τιμές κατοικίας; Απαντήστε, ορίστε, εδώ είναι το Βήμα. Θα συνεχίζετε να μαζεύετε αυτά τα τερατώδη πλεονάσματα για να πληρώνουμε 5 δισ. παραπάνω απ' όσα έχουν συμφωνήσει οι προηγούμενες κυβερνήσεις; Κύριε Μηταράκη, μη σας αδικήσω, και η κυβέρνηση Σαμαρά πέτυχε επιμήκυνση στην αποπληρωμή και βεβαίως η Κυβέρνηση Τσίπρα τη ρύθμιση.

Ολοκληρώνω με το εξής: Έχουμε καταθέσει επίκαιρη ερώτηση στον Υπουργό Οικονομικών, τον κ. Πιερρακάκη, και του ζητάμε να εφαρμοστεί η Οδηγία 2023/2225, η οποία προβλέπει πλαφόν στα επιτόκια. Νομοθεσία για πλαφόν στα επιτόκια έχουν όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η σχετική Οδηγία επιτάσσει πλαφόν στα επιτόκια. Ποια χώρα δεν έχει εφαρμόσει την Οδηγία; Η Ελλάδα! Μέχρι πότε έχει περιθώριο με την ενσωματώσει στο Ελληνικό Δίκαιο; Μέχρι το Νοέμβρη του 2025. Ελπίζουμε εκεί να πάρουμε τις κατάλληλες απαντήσεις.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Παππά. Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης. Θα ακολουθήσουν ο κ. Χρηστίδης και ο κ. Μηταράκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πανηγυρίζετε, έχετε δύο εικοσιτετράωρα που έχετε ξεσαλώσει. Εσείς, η Κυβέρνηση εννοώ, εδώ ο Υπουργός μας, έχετε αμολήσει ό,τι έχετε σε επικοινωνία, σε ένα ντεμαράζ απίστευτο έχετε επιδοθεί τα τελευταία δύο εικοσιτετράωρα, να μας πείτε πόσο ψεκασμένοι είμαστε όλοι εμείς και πόσο τίμια είναι αυτή η Κυβέρνηση. Κανείς δεν φαντάστηκε τι μπορεί να σκαρώνει ο Καρώνης όμως.

Πάμε λίγο να τα δούμε, γιατί άκουσα και τον κ. Παππά. Κύριε Μηταράκη, εσείς ελπίζω να μην είστε από αυτούς που πανηγυρίζουν, να είστε πιο μετριοπαθής, να κρατάτε χαμηλά τη μπάλα και μικρό καλάθι στην ιστορία αυτή. Κατ' αρχάς, το γεγονός και μόνο που πανηγυρίζετε, αυτό το χθεσινό, ήταν αποκρουστικό, για να μη πω αηδιαστικό. Δεν έχετε κανένα δικαίωμα να πανηγυρίζετε ως μέλη της Κυβέρνησης στην οποία Κυβέρνηση διεπράχθη το μεγαλύτερο έγκλημα που έγινε ποτέ στη σύγχρονη ιστορία. Ξεχνάτε το τυφλό ραντεβού δύο τρένων επί δώδεκα λεπτά στην ίδια γραμμή και πανηγυρίζετε με αυτά που σκαρώνει ο κάθε Καρώνης! Πάμε να δούμε, λοιπόν, τι σκαρώνει ο Καρώνης.

Κύριε Μηταράκη, να σας ρωτήσω κάτι; Την πραγματογνωμοσύνη -δεν είναι πόρισμα- του κ. Καρώνη τη διαβάσατε; Τη διαβάσατε πριν πάρετε τον λόγο και επιτεθείτε στην Αντιπολίτευση; Βλέπετε τι λέει ο κ. Καρώνης μέσα καταληκτικά;

Κύριε Υπουργέ, θέλω την προσοχή σας. Να σας πω τι λέει καταληκτικά το πόρισμα Καρώνη σε εσάς που είστε και στο Υπουργείο. Ή εμείς είμαστε ηλίθιοι και δεν ξέρουμε να διαβάζουμε ή εσείς έχετε πάρει επιλεκτικά αυτά που θέλετε και δώσατε εντολή στο μιντιακό σύστημα όλο το οποίο ελέγχετε και έχει ξεχυθεί εδώ και δύο εικοσιτετράωρα. Πάμε, λοιπόν, να δούμε λίγο τι λέει καταληκτικά. Εμείς δεν λέμε. Έχουμε και καταθέτουμε.

Πάμε, λοιπόν, κύριε Ταχιάο. «Άρα...» -λέει ο Καρώνης- «...όσον αφορά την καύση, είναι λογικό να υποτεθεί...» -προσέξτε να υποτεθεί, να υποτεθεί- «...ότι τα έλαια σιλικόνης συμμετείχαν στην πυρκαγιά λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που επικρατούσαν μετά την ανάπτυξη της πύρινης σφαίρας». Δηλαδή, τα έλαια συμμετείχαν μετά την πυρκαγιά λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που έκανε η πύρινη σφαίρα.

Χρυσέ μου άνθρωπε, Καρώνη μου γλυκέ, η πύρινη σφαίρα πώς έγινε πες μας. Μη μας λες ότι συμμετείχαν τα έλαια σιλικόνης σε αυτά. Αυτά λέει ο κ. Καρώνης στην καταληκτική του παράγραφο στο πόρισμά του. Το έχετε δει αυτό;

Λυσσάξατε, αμολήσατε τα σκυλιά σας δύο εικοσιτετράωρα, ό,τι έχετε και δεν έχετε: Ομάδες αλήθειας, αήθειας, ψέματος, ραδιόφωνα δικά σας, εφημερίδες, Πορτοσάλτε, όλοι και εσείς πανηγυρίζετε εδώ. Έχετε το θράσος. Εδώ βλέπετε τι γράφει ο άνθρωπος; Ο Καρώνης τα γράφει, ο δικός σας άνθρωπος.

Τι άλλο λέει ο Καρώνης; «Αναφλέγονται δύσκολα τα έλαια σιλικόνης».

Κύριε Μηταράκη, είστε σοβαρός άνθρωπος εσείς. Θα σας τα δώσω μετά να τα δείτε. Τα έλαια σιλικόνης αναφλέγονται δύσκολα σε συνθήκες καύσης, σε συνθήκες ακινησίας, χαρακτηρί-

ζονται ως και αυτοσβενόμενα λόγω του σχηματισμού στερεού οξειδίου του πυριτιδίου στην επιφάνεια του υγρού που δεν επιτρέπει στο οξυγόνο να έρθει σε επαφή με το φλεγόμενο υγρό». Ο Καρώνης τα λέει αυτά. Και σου λέει ότι μπορεί -υποθέτει- να συμβάλουν λόγω της πυρόσφαιρας. Δεν μας απαντά πώς έγινε η πυρόσφαιρα.

Τι άλλο επικαλείται ο Καρώνης; Λέει: Εγώ πήρα δύο βίντεο, είδα δύο βίντεο. Είναι τα βίντεο που τα ζήτησε με παραγγελιαντελίβερι ο κ. Μητσοτάκης μια μέρα σε μια συνέντευξη. «Τι καλά να υπήρχε και κανένα βίντεο», είπε και μετά από δύο μέρες εμφανίστηκαν τα βίντεο. Τα προανήγγειλε ο Πορτοσάλτε πριν πάνε στις αρχές τα βίντεο. Μάλιστα. Μιλάμε για τα βίντεο αυτά τα οποία ήταν εξαφανισμένα. Αυτά επικαλείται ο Καρώνης;

Τι λέει, λοιπόν, η Διεύθυνση Εγκληματολογικού; Τι λέει η Αστυνομία; Επίσης, θα τα καταθέσω στα Πρακτικά.

Κύριε Μηταράκη, πάρτε να τα διαβάσετε και εσείς μετά αυτά. Δεν είναι δικά μας αυτά τα γραπτά. «Από την ανάκτηση δεδομένων οι εγγραφές παλαιότερων καταγραφών βίντεο, οι οποίες φέρουν τροποποιημένο όνομα, χρονολογία έναρξης. Η παλαιότερη χρονολογία έναρξης καταγράφεται 3-12-2024, ενώ δεν εντοπίστηκε καταγραφή που αφορά τις 28-2-2023». Δεν εντοπίστηκε καταγραφή 28-2-2023. Τα λέει η Αστυνομία. Με αυτά τα βίντεο, λοιπόν, ο Καρώνης μάς είπε όντως ότι τα έλαια σιλικόνης δεν προκάλεσαν την πυρόσφαιρα. Αυτά δεν τα βλέπετε.

Πάμε να ρωτήσω κάτι. Τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ να τον πιστέψουμε ή όχι, κύριε Ταχιάο; Μιλάω για το δικό σας δημιούργημα, αυτή την ομάδα λάμψης, αλήθειας, δικαιοσύνης, ασφάλειας. Θα έλαμπε η αλήθεια με τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Εσείς τους επιλέξατε, τους χρυσοπληρώσατε 5 εκατομμύρια και παραπάνω. Την ημέρα που έβγαλε το πόρισμά του ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ εδώ πανηγυρίζατε. Δεν είχατε δει τα ψιλά γράμματα ότι έλεγε μέσα για ξυλόλιο και για χίλια δυο. Δεν τα βλέπατε αυτά. Και όταν είδατε ότι δεν σας συμφέρει το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τον καθαρίσετε σαν αυγό, αυγό φρέσκο. Τον καθαρίσατε τον φουκαρά τον άλλον τον άνθρωπο, που τον βάλατε εκεί, σαν αυγό, γιατί θα μπαίνατε φυλακή με αυτά που έλεγε ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Και εγώ ρωτάω: Τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ να τον πιστέψουμε ή όχι; Είναι το ευαγγέλιο ή όχι ή είναι απατεώνες; Γιατί τους φέρεστε σαν να είναι απατεώνες. Υπάρχει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ή όχι; Ρωτάω τον Υπουργό να βγει και να πει: Υπάρχει. Τον καταργήσατε; Είναι ικανοί αυτοί οι άνθρωποι; Είναι ανίκανοι; Λένε ψέματα; Είναι εχθροί της Κυβέρνησης; Τους έβαλε ο Πούτιν, που σας αρέσουν αυτά τα ωραία. Για πείτε μας λίγο εσείς. Να τον πιστέψουμε ή όχι ή να πιστέψουμε μόνο αυτούς που συμφέρουν εσάς; Να ξέρουμε.

Επίσης, να ακούσουμε τον κ. Μητσοτάκη, ο οποίος λέει ότι, ναι, στην ερώτηση εάν κουβαλούσε το τρένο κάτι παράνομο, ναι. είναι πιθανό να το κάνει. Ο κ. Μητσοτάκης το είπε στον κ. Σρόιτερ. Τα είπε. Δεν τον ακούσατε εσείς; Τότε που τα έλεγε τι ήταν; Τι άλλαξε τώρα; Τι σκαρώνετε τώρα με τους «καρώνηδες»; Για πείτε μας λίγο τι σκαρώνετε.

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

Λέω ξανά και κλείνω -και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε- το καταληκτικό συμπέρασμα του κ. Καρώνη, για τον οποίο πανηγυρίζει η Νέα Δημοκρατία, που δεν έχει κανένα δικαίωμα να πανηγυρίζει γιατί στη δική της κυβερνητική βάρδια έγινε το μεγαλύτερο δυστύχημα-έγκλημα που έχει γίνει ποτέ στην ιστορία της Ελλάδας και θα έπρεπε να έχει το κεφάλι σκυμμένο και να μη μιλάτε και όχι να πανηγυρίζετε εδώ με τις αισχρότητες και τις αθλιότητες του Φλωρίδη.

Καρώνης: «Άρα όσον αφορά την καύση, είναι λογικό να υποτεθεί ότι τα έλαια σιλικόνης συμμετείχαν στην πυρκαγιά...» -υποθέτει ο άνθρωπος ότι συμμετείχαν- «... λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που επικρατούσαν μετά την ανάπτυξη...» -μετά την ανάπτυξη, επαναλαμβάνω- «...της πύρινης σφαίρας». Αυτά λέει ο άνθρωπος για τον οποίο πανηγυρίζετε και πίνετε νερό στο όνομά του.

Ακούστε λίγο. Το θέμα των Τεμπών δεν είναι θέμα εντυπώσεων. Εμείς θα συνεχίσουμε τον αγώνα μας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Εμείς θα συνεχίσουμε τον αγώνα μας. Ό,τι και να πείτε, η κοινή γνώμη γνωρίζει, γνωρίζει πάρα πολύ καλά ότι πάτε κάτι να σκαρώσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Χήτα.

Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος των Σπαρτιατών κ. Βασίλειος Στίγκας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΤΙΓΚΑΣ (Πρόεδρος των Σπαρτιατών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω πει πολλές φορές ότι εμείς οι Σπαρτιάτες συνειδητά απέχουμε από αυτό το ρινγκ, που δημιουργείται σε καθημερινή βάση εδώ μέσα στη Βουλή και, βεβαίως, ακούγονται βαρύτατες εκφράσεις, όπως ακούστηκαν και χθες εδώ από την Αριστερά. Γενικότερα η Αριστερά και μέσα στο Κοινοβούλιο βέβαια και έξω δείχνει το πραγματικό της πρόσωπο. Το γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά.

Απέχουμε, βέβαια, και από όλη αυτή τη φασαρία που γίνεται για τα Τέμπη. Εμείς είμαστε μαζί με τους ανθρώπους που έχασαν τους δικούς τους, αλλά με έναν τρόπο σοβαρό, με έναν τρόπο που πραγματικά θεωρούμε ότι στεκόμαστε δίπλα τους χωρίς ακρότητες. Εδώ πέρα ακούγονται και έρχονται αυτόκλητοι δικαστές, εισαγγελείς, ανακριτές, ντετέκτιβ και πιστεύω ότι ο ελληνικός λαός έχει βγάλει τα συμπεράσματά του για το ποιος φταίει, ποιος θέλει να συγκαλύψει, ποιος εκμεταλλεύεται αυτή την τραγωδία, ποιοι είναι οι πτωματοφάγοι και θέλουν να κερδίσουν το παραμικρό πολιτικό όφελος.

Σήμερα θα μιλήσω εγώ για κάτι άλλο, για ένα ιστορικό γεγονός που συνειδητά όλες οι κυβερνήσεις και η Κυβέρνηση εδώ της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και η αριστερή κυβέρνηση που είχε κυβερνήσει τη χώρα μας πριν λίγα χρόνια, ένα γεγονός το οποίο είναι άμεσα συνδεδεμένο και με τα εθνικά μας θέματα και με το βάρβαρο κράτος που λέγεται Τουρκία, που σήμερα έρχεται η Κυβέρνηση και δηλώνει υποταγή ξεπουλώντας, βέβαια, και τα εθνικά μας θέματα.

Σήμερα στο πέτο μου φορώ ένα ειδικό σήμα, το αγγλικό G. Αυτό τι είναι; Αυτό είναι ένα λογότυπο των εκδηλώσεων μνήμης της Παμποντιακής Ομοσπονδίας Ελλάδος. Το έβγαλαν το 2019, κατά το οποίο συμπληρώθηκαν τότε εκατό χρόνια από την απόβαση του γενοκτόνου Μουσταφά Κεμάλ στην Αμισό την 19η Μαΐου του 1919. Τη Δευτέρα, για να μην ξεχνιόμαστε, είναι αυτή η τραγική επέτειος.

Έχει επιλεγεί το αρχικό γράμμα της αγγλικής λέξης «Genocide», το γράμμα «G». Έμπνευση για τη δημιουργία του λογότυπου αποτέλεσε μία φωτογραφία στην οποία εικονίζεται η πορεία πέντε χιλιάδων ορφανών κοντά στο Χαρπούτ το 1922. Παρότι η εθνικότητα των παιδιών της φωτογραφίας δεν είναι γνωστή, πρόκειται για θύματα της Γενοκτονίας των χριστιανικών λαών της οθωμανικής αυτοκρατορίας. Την ίδια πορεία προς το Χαρπούτ και από εκεί στα σκλαβοπάζαρα της Ανατολής ακολούθησαν χιλιάδες Ποντίων Ελλήνων κατά τη διάρκεια της Γενοκτονίας. Η φωτογραφία αυτή δημοσιεύτηκε το 1930.

Το ημικύκλιο του γράμματος «G» μορφοποιείται από ανθρώπινες φιγούρες οι οποίες συναποτελούν μία πορεία. Σε αυτή συμβολίζονται οι πορείες θανάτου των εκτοπισμένων Ελλήνων του Πόντου, κατά τη διάρκεια των οποίων έχασε τη ζωή του ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού και συνυποδηλώνονται όλα τα δεινά που υπέστησαν οι Έλληνες του Πόντου κατά τη διάρκεια της Γενοκτονίας.

Ταυτόχρονα, η πορεία και τα επιλεγμένα σύμβολα εντός αυτής συμβολίζουν την ιστορική διαδρομή των Ελλήνων του Πόντου οι οποίοι έρχονται από πολύ μακριά, όχι μόνο, όμως, χωρικά, αλλά και χρονικά, διανύοντας μία πορεία χιλιετηρίδων στον Εύξεινο Πόντο, συνθέτοντας τον ξεχωριστό και μνημειώδη πολιτισμό τους.

Στην απόληξη της πορείας προβάλλει μέσα από τις ανθρώπινες φιγούρες και ένα φυτό. Πρόκειται για ένα δεματάκι -υπάρχει εδώ- τον αμάραντα. Ο αμάραντος έχει την ιδιότητα αφού κοπεί να διατηρεί πολλά χρόνια το έντονο κίτρινο χρώμα και το σχήμα

των ανθών του. Τα χαρακτηριστικά του φυτού που καταδεικνύονται στο όνομά του, «αμάραντος», αυτός δηλαδή που δεν μαραίνεται, συμβολίζουν σε αυτό το νοηματικό πλαίσιο την επιβίωση και την αναγέννηση των Ποντίων. Η ανθεκτικότητα του φυτού ταυτίζεται με τη δυναμική του ποντιακού Ελληνισμού, ο οποίος παρότι υπέστη Γενοκτονία και αποκόπηκε από την πατρώα γη κατόρθωσε να επιβιώσει, διατηρώντας την ιστορική του μνήμη και τον πολιτισμό του.

Στον αμάραντα υποδηλώνεται επίσης η βαθιά ριζωμένη πεποίθηση πως ο ποντιακός Ελληνισμός θα συνεχίσει να μεγαλουργεί. Το αίσθημα αισιοδοξίας το οποίο αντανακλάται στον αμάραντολουλούδι υπερκεράζει κάθε σκοτεινή πτυχή της Γενοκτονίας. Το αίσθημα της αισιοδοξίας συμβολίζει τη δύναμη των επιζώντων αυτής της Γενοκτονίας, οι οποίοι αγωνίζονται ενάντια στη λήθη, που αποτελεί το τελευταίο στάδιο του ειδεχθούς αυτού εγκλήματος κατά της ανθρωπότητας. Οι Έλληνες του Πόντου όχι μόνο επέζησαν της Γενοκτονίας και νίκησαν τη λήθη, αλλά επιμένουν, αισιοδοξούν και αγωνίζονται βασιζόμενοι στη βεβαιότητά τους, «η Ρωμανία κι αν πέρασεν, ανθεί και φέρει κι άλλο».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στέκομαι ενώπιόν σας εδώ, στην καρδιά της Ελληνικής Δημοκρατίας, για να υψώσω μία κραυγή που αντηχεί από τις αλησμόνητες ψυχές των εκατοντάδων χιλιάδων αδικοχαμένων αδελφών μας, των Ποντίων, γιατί δεν μιλάμε για αριθμούς σε ξεθωριασμένα βιβλία ιστορίας, μιλάμε για ανθρώπους, για πατέρες, για μητέρες, παιδιά, γέροντες, ξεριζωμένους από τις πατρογονικές τους εστίες, σφαγιασμένους με τον πιο βάρβαρο τρόπο. Μιλάμε για έναν πολιτισμό χιλιετιών που άνθισε στις ακτές του Εύξεινου Πόντου και ξεριζώθηκε με μίσος και σκοτεινό σχέδιο.

Εκατόν έξι χρόνια, εκατόν έξι χρόνια σιωπής, πόνου και αδικαίωτης μνήμης και εμείς σήμερα -ιδιαίτερα σήμερα- να μιλάμε, να συνομιλούμε και να υποχωρούμε σε ένα κράτος δολοφόνων, σε ένα κράτος το οποίο έχει ποινικό μητρώο, σε ένα κράτος που κατέχει εδώ και πενήντα ένα χρόνια το 37% της μαρτυρικής Κύπρου και κανένας -μα κανένας!- δεν τολμά να σηκώσει το ανάστημά του στον «σουλτάνο».

Ακούγονται ακόμα οι κραυγές των γυναικών, ο θρήνος των μανάδων, η αγωνία των παιδιών που είδαν τον κόσμο τους να καταρρέει. Βλέπουμε μπροστά μας τις ατελείωτες πορείες θανάτου, τους βιασμούς, τις λεηλασίες, την απανθρωπιά στο πιο στυγνό της πρόσωπο και κάποιοι τολμούν ακόμη να μιλούν για θλιβερά γεγονότα, για παράπλευρες απώλειες. Τολμούν να μιλούν ακόμα και να λένε ότι δεν υπήρξε Γενοκτονία. Ντροπή τους! Ντροπή τους! Αν θέλουμε να μιλάμε για γενοκτονίες, αυτή είναι Γενοκτονία.

Εδώ μέσα ακούγεται κυρίως από την Αριστερά με μεγάλη θέρμη και με μεγάλο ζήλο η Γενοκτονία των Παλαιστινίων και αρνούνται τη δική μας Γενοκτονία, των αδελφών Ποντίων. Όλοι θυμόμαστε τι έλεγε εκείνος ο περίφημος ο Φίλης, «δεν υπήρξε» -λέει- «Γενοκτονία». Βγήκε η άλλη, η Ρεπούση και έλεγε «συνωστισμός!». Ντροπή! Αν θέλουμε να λεγόμαστε Έλληνες, είναι ντροπή και πρέπει αυτά να υπάρχουν και στα σχολικά βιβλία και να διδάσκονται. Είναι ντροπή για όσους κλείνουν τα μάτια στην ιστορική αλήθεια, για όσους προσπαθούν να σβήσουν από τη μνήμη αυτό το στυγερό έγκλημα κατά της ανθρωπότητας.

Η αναγνώριση της Γενοκτονίας των Ποντίων από αυτή την Ελληνική Βουλή όντως ήταν το πρώτο βήμα, αλλά όχι το τελευταίο. Είναι η φωνή της δικαιοσύνης που υψώνεται, είναι η απάντηση στην αδιαφορία και στη λήθη. Είναι η υπόσχεση ότι ποτέ -μα ποτέ!- ξανά δεν θα επιτρέψουμε να θυσιαστεί η αλήθεια στον βωμό της σκοπιμότητας.

Από αυτό το ιερό Βήμα καλώ κάθε Έλληνα και κάθε Ελληνίδα να ενώσουν τη φωνή τους με τη δική μας, να γίνει η μνήμη των Ποντίων φάρος που θα φωτίζει τον δρόμο μας προς τη δικαίωση, να απαιτήσουμε από τη διεθνή κοινότητα να αναγνωρίσει αυτό το αποτρόπαιο έγκλημα, να στείλουμε ένα ηχηρό μήνυμα σε όσους αρνούνται την ιστορία. Η αλήθεια δεν φιμώνεται, η αλήθεια δεν σβήνει! Οι άνθρωποι του Πόντου δεν χάθηκαν. Ζουν στις καρδιές μας, στην ιστορία μας, στον πολιτισμό μας και εμείς οι απόγονοί τους έχουμε ιερό χρέος να κρατήσουμε άσβεστη τη φλόγα της μνήμης τους και να αγωνιστούμε μέχρι την τελική δικαίωση.

Όμως, ο ποντιακός Ελληνισμός δηλώνει παρών και απαιτεί πρώτα από όλα από την Τουρκία να αναγνωρίσει τη Γενοκτονία που διέπραξε το κεμαλικό καθεστώς στις αρχές του προηγούμενου αιώνα σε βάρος των χριστιανικών πληθυσμών των Ελλήνων, των Αρμενίων και των Ασσυρίων, που είναι και ο αυτόχθων πληθυσμός της περιοχής, που όλοι τους άκμαζαν για χιλιετίες στα εδάφη της σύγχρονης Τουρκίας, να σταματήσει να διώκει τους ελεύθερα σκεπτόμενους πολίτες της σύγχρονης Τουρκίας, οι οποίοι μάχονται για την αποκατάσταση της ιστορικής αλήθειας, να σταματήσει άμεσα την πολιτική των persona non grata για όσους επισκέπτονται τον Πόντο ως πατρογονική εστία και να άρει όλες τις απαγορεύσεις που έχει θέσει μέχρι σήμερα.

Να πω σε αυτό το σημείο ότι ο Πρόεδρος της Παμποντιακής Ομοσπονδίας κ. Βαρυτιμιάδης επισκέφθηκε την Τουρκία και τον μάζεψαν άρον άρον, τον έβαλαν στο ίδιο αεροπλάνο για να γυρίσει πίσω στην Ελλάδα. Αν αυτό είναι κράτος δικαίου, αν αυτό είναι δημοκρατία, τι άλλο να πούμε!

Ο ποντιακός Ελληνισμός απαιτεί από την Τουρκία να αναστηλώσει τα μνημεία του ελληνικού πολιτισμού, να επιδείξει τον απαιτούμενο σεβασμό και να αποκαταστήσει τη χρήση όσων καταπατώνται, όπως η «Αγία Σοφία» Κωνσταντινούπολης, η «Αγία Σοφία» Τραπεζούντας και η «Παναγία Σουμελά». Είδαμε τις ενέργειες της Ελληνικής Κυβέρνησης όταν ο αμόρφωτος, ο Ερντογάν, ο αστοιχείωτος, έκανε την «Αγία Σοφία» τζαμί. Ζητά να ιδρύσει μνημεία και κέντρα μελέτης της Γενοκτονίας στην περιοχή του Πόντου, τα οποία θα λειτουργήσουν διδακτικά για τις νέες γενιές, με στόχο την ουσιαστική συμφιλίωση των λαών. Επίσης, ζητά να σταματήσει την επιθετική πολιτική ενάντια σε γείτονες χώρες, αλλά αυτό είναι μία άλλη ιστορία.

Τι ζητούν, όμως, όλοι οι Πόντιοι από την Ελληνική Κυβέρνηση; Να αναλάβει διπλωματική πρωτοβουλία και να φέρει το θέμα της Γενοκτονίας των χριστιανικών κοινοτήτων της καθ' ημάς Ανατολής από τις οθωμανικές και κεμαλικές ορδές στα διεθνή fora και οργανισμούς, να αναγνωρίσει την Γενοκτονία των Ασσυρίων που συμπληρώνουν την τριάδα των γενοκτονιών από τον ίδιο θύτη -δηλαδή το κεμαλικό καθεστώς- για τους ίδιους λόγους, στον ίδιο χώρο και κατά τον ίδιο χρόνο. Ζητούν να οργανώσει εκπαιδευτικά προγράμματα στα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σχετικά με το έγκλημα της γενοκτονίας, να ολοκληρώσει τα μουσεία προσφυγικού Ελληνισμού που είχε εξαγγείλει σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και να ιδρύσει μουσείο και κέντρο μελέτης της Γενοκτονίας των Ελλήνων της Ανατολής.

Από τον πολιτικό, ακαδημαϊκό και καλλιτεχνικό κόσμο της χώρας ζητούν να υποστηρίξει με κάθε δυνατό τρόπο τον αγώνα και τη διεθνή αναγνώριση της Γενοκτονίας, κινητοποιώντας τις δυνάμεις του ανθρωπισμού παγκοσμίως.

Καλούμε όλους τους Έλληνες, όλους όσοι σέβονται τα ανθρώπινα ιδεώδη, να συστρατευτούν στον δίκαιο αγώνα για τη διεθνή αναγνώριση της Γενοκτονίας που διαπράχθηκε από το βάρβαρο κεμαλικό καθεστώς σε βάρος, όπως είπαμε, των χριστιανικών λαών της Ανατολής.

Επίσης, τα ποντιακά σωματεία μου έχουν μεταφέρει το παράπονο της μη κάλυψης και προβολής από την κρατική ΕΡΤ, την οποία πληρώνουμε όλοι, διαφόρων εκδηλώσεων και φεστιβάλ σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη που αφορούν κυρίως τη Γενοκτονία.

Σε αυτό το σημείο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να θυμίσω -βέβαια εμείς οι Σπαρτιάτες δεν έχουμε ιδιαίτερο λόγο στην ΕΡΤ, είμαστε αποκλεισμένοι από την αρχή- ότι η ΕΡΤ ήταν παρούσα σε όλες τις gay παρελάσεις, τις οποίες και μετέδιδε σε απευθείας μετάδοση, ενώ βεβαίως υπήρχαν και τα ανάλογα πάνελ που σχολίαζαν αυτό το καραγκιοζιλίκι.

Κλείνοντας, θα ήθελα να προτείνω σε όλους τους συναδέλφους του Κοινοβουλίου την επόμενη Δευτέρα 19 Μαΐου να παραστούμε στο Σύνταγμα όλοι ή όσοι πιστεύουμε στη Γενοκτονία για να τιμήσουμε τη μνήμη των τριακοσίων πενήντα τριών χιλιάδων σφαγιασθέντων αδελφών μας Ποντίων. Εμείς τουλάχιστον οι Σπαρτιάτες θα είμαστε εκεί.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον Πρόεδρο των Σπαρτιατών.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής κ. Παύλος Χρηστίδης.

ΠΑΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, καθόμαστε με τον συνάδελφο από το ΠΑΣΟΚ Σταύρο Μιχαηλίδη και ειλικρινά νομίζω ότι οφείλουμε όλοι να κάνουμε την επισήμανση σχετικά με το ότι ο ποντιακός Ελληνισμός με την ηρωική του στάση για πάνω από εκατό χρόνια είναι εδώ για να θυμίζει σε όλους ότι έχει τόσα πολλά να δώσει έχοντας μια κουλτούρα που διαμορφώθηκε μέσα από τεράστιες κακουχίες.

Νιώθω πολύ περήφανος που ανήκω σε μια Κοινοβουλευτική Ομάδα που με πρωτοβουλία της οποίας και με τον Μιχάλη Χαραλαμπίδη άνοιξε έναν τεράστιο δρόμο, αφού έκανε πράξη την αναγνώριση της ποντιακής Γενοκτονίας με τρόπο που αγκαλιάστηκε από το σύνολο του ελληνικού λαού. Επομένως, σήμερα είκοσι περίπου χρόνια μετά είναι αυτονόητο ότι οι Έλληνες που ήρθαν με προσφυγική καταγωγή πια πριν από εκατό χρόνια ή και λιγότερα στην πατρίδα μας είναι εδώ και συνεισφέρουν καθοριστικά στον τρόπο με τον οποίο αυτή αναπτύσσεται.

Όμως, οι Έλληνες της σημερινής εποχής, κύριε Πρόεδρε, είναι Έλληνες που είναι και εξαντλημένοι και κακοπληρωμένοι με βάση αυτά τα οποία φέρνει στην επικαιρότητα η τελευταία έρευνα της Eurostat καταρρίπτοντας και αυτή την ιδεοληψία την οποία καλλιεργούσε για πολλά χρόνια η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, ότι οι Έλληνες δουλεύουν λιγότερο από τους υπόλοιπους Ευρωπαίους. Είχαμε παπαγάλους εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας οι οποίοι υπουργοποιήθηκαν ακόμα και για λίγες ώρες στον τελευταίο ανασχηματισμό και έκαναν πολιτική καριέρα πάνω σε αυτή την αντίληψη.

Σήμερα, λοιπόν, έρχεται η Eurostat και αποδεικνύει ότι στην Ελλάδα οι Έλληνες εργαζόμενοι δουλεύουν πολύ περισσότερες ώρες από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και με πολύ χαμηλότερους μισθούς μιας και η Ελλάδα είναι και σε αυτό το σημείο ουραγός στο κομμάτι του τρόπου με τον οποίο σήμερα οι άνθρωποι μέσα από την τίμια εργασία τους πληρώνονται και βλέπουν τη ζωή τους να προχωρά.

Κάτω από 1.400 ευρώ είναι ο μέσος μισθός στην Ελλάδα, ενώ ο μέσος μισθός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πάνω από 3.000 ευρώ. Την ίδια ώρα, στην Ελλάδα ένας στους δύο εργαζόμενους κάνει υπερωρίες χωρίς να πληρώνεται, το 41% των εργαζομένων δουλεύει δεκάωρα και το 25% των εργαζομένων δουλεύει τζάμπα χωρίς να πληρώνεται αυτές τις υπερωρίες. Όμως, αυτό δεν ισχύει για όλους τους Έλληνες, αλλά για κάποιους Έλληνες. Και αναφέρομαι σε μία από τις βραδινές τροπολογίες τις οποίες μας έχει συνηθίσει να φέρνει διαχρονικά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Έτσι, λοιπόν, και τώρα έφερε μία εξαίρεση για λίγους και εκλεκτούς συγγενείς, για εκείνους που έρχονται και διαμορφώνουν πια τη δυνατότητα να αναπτύσσουν εταιρείες στο εξωτερικό, οι οποίες μπορούν να προχωρήσουν τις σχέσεις τους με offshore εταιρείες. Πρόκειται για μία τακτική την οποία το πολιτικό σύστημα στο σύνολό του είχε προσπαθήσει να αποβάλει με κάθε τρόπο τα προηγούμενα χρόνια. Εσείς, όμως, έρχεστε και την κάνετε νόμο του κράτους για να εξυπηρετήσετε τους λίγους και τους εκλεκτούς.

Και επειδή εγώ, κύριε Υπουργέ, περιμένω μια απάντηση, θέλω να σας πω ότι το ΠΑΣΟΚ με τον τρόπο που πορεύεται έχει δείξει ότι βρίσκει πάντοτε την άκρη κοινοβουλευτικά. Πρέπει να μας απαντήσετε τι είναι αυτό το οποίο σκαρώνετε με την υπόθεση της τροπολογίας για τις offshore. Ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι εξυπηρετούνται από τέτοιου είδους αντιλήψεις; Διότι αν δεν το πείτε εσείς, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα είμαστε εμείς σε θέση να κάνουμε μία σειρά αποκαλύψεων για εκείνους οι οποίοι εξυπηρετούνται.

Τέλος, τις τελευταίες ώρες ακούω να πανηγυρίζετε γι' αυτά τα οποία έχουν προκύψει με βάση τις έρευνες του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ειλικρινά δεν μπορώ να καταλάβω αν στερήστε τόσο βαθιάς αντίληψης, δεν μπορώ να καταλάβω αν έχετε χάσει παντελώς την λογική σας, αν η τρέλα της καρέκλας σας έχει οδηγήσει στο να μην ξέρετε τι λέτε ή αν έχει απωλέσει εντελώς οποιαδήποτε ενσυναίσθηση όχι εσείς, αλλά όσοι βγαίνουν στις τηλεοράσεις από χθες και ζητούν μετάλλια κομματικής νομιμοφροσύνης από τη γαλάζια παράταξη ή τέλος, αν πραγματικά έχετε χάσει την επαφή σας με την πραγματικότητα, κάτι που σας οδηγεί να δείχνετε απύθμενο θράσος ζητώντας τον λόγο από την Αντιπολίτευση για το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Εσείς ήσασταν η Κυβέρνηση του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών και η πολιτική ευθύνη είναι δεδομένη και η ποινική ευθύνη διερευνάται πια από τη δικαιοσύνη. Επομένως, με ποιο θράσος έρχεστε να ζητήσετε τον λόγο από την Αντιπολίτευση γι' αυτά τα οποία εσείς έχετε κάνει ή δεν έχετε κάνει τα τελευταία χρόνια και τα οποία οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών;

Θυμίζω κάτι, κύριε Υπουργέ, το οποίο έχει δει σε live μετάδοση όλη η Ελλάδα. Δεν ήμασταν εμείς αυτοί οι οποίοι βάλαμε τα ερωτήματα που σχετίζονταν με το τι περιείχε το τρένο. Αυτοί οι οποίοι έβαλαν τα ερωτήματα ήταν κορυφαίοι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας, αφού τους έδωσε το σήμα ο κ. Μητσοτάκης. Ο κ. Μητσοτάκης ήταν εκείνος ο οποίος βγήκε και είπε σε συνέντευξή του στον κ. Σρόιτερ ότι μπορεί και να υπήρχε κάποιο υλικό και ότι αυτό είναι κάτι που θα εξετάσουμε.

Επομένως, όχι σε μας μαθήματα για τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι θεσμοί, όχι σε εμάς μαθήματα για τον τρόπο με τον οποίο ο καθένας αναλαμβάνει τις ευθύνες του. Το να κάνετε, όμως, μαθήματα για τον τρόπο με τον οποίο θα κουνάτε το δάχτυλο στον ελληνικό λαό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να το σκέφτεστε πολύ καλά πριν το κάνετε. Σας θυμίζω ότι η ένταση η οποία διαμορφώνεται διαρκώς το τελευταίο χρονικό διάστημα είναι μια ένταση η οποία σχετίζεται πρωτίστως με την αμετροέπεια και την αλαζονεία την οποία έδειξε μία σειρά δικών σας Υπουργών, όλων εκείνων οι οποίοι επιχείρησαν να εργαλειοποιήσουν τα ερωτήματα τα οποία έθεταν εκατομμύρια πολίτες στον δρόμο για να διαμορφώσουν συνθήκες συσπείρωσης της Νέας Δημοκρατίας.

Άρα, απευθυνόμενος και σε εσάς με τον ρόλο που έχετε στο Υπουργικό Συμβούλιο, αλλά σεβόμενος απόλυτα και την ευθύνη και το βάρος που μας έχουν αναθέσει οι Έλληνες πολίτες με την εκλογή μας, καλώ την κυβερνητική Πλειοψηφία να ελέγξει τον τρόπο με τον οποίο κινείται σήμερα στη δημόσια σφαίρα, δηλαδή, επαναλαμβάνω, με αμετροέπεια, αλαζονεία και θράσος εκτός ορίων. Έχουμε τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο να βγαίνει και να ζητάει τον λόγο από την Αντιπολίτευση γι' αυτό το οποίο συνέβη στην υπόθεση των Τεμπών. Πρέπει να δείξετε επιτέλους όχι μόνο την ευθύνη που σας αναλογεί, αλλά και τον χαρακτήρα στον ελληνικό λαό που περιμένει απαντήσεις και δεν τις παίρνει εδώ και δύο χρόνια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Χρηστίδη.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτης Μηταράκης.

ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με μεγάλη προσοχή όλους τους προλαλήσαντες συναδέλφους και θα ήθελα να παρατηρήσω ότι σήμερα έχουμε συζητήσει για οποιοδήποτε άλλο σοβαρό θέμα, εκτός από το θέμα της ημερήσιας διάταξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα βιώνει μια συστηματική προσπάθεια απαξίωσης των θεσμών και αμφισβήτησης των πάντων. Ξαναζεί μάλλον, θα πω, τις πάνω και κάτω πλατείες, κάτι που η χώρα μας έχει ήδη βιώσει με καταστροφικές συνέπειες για τον τόπο, όταν το κόμμα των προλαλήσαντων συναδέλφων, του κ. Παππά, της κ. Κωνσταντοπούλου, της κ. Αχτσιόγλου κέρδισαν τις εκλογές του 2015 και οδήγησαν τη χώρα στο τρίτο μνημόνιο. Σε αυτό το περιβάλλον, η Νέα Δημοκρατία, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, προβάλλει ως η σταθερά αξία ανάπτυξης και εμπιστοσύνης στο πολιτικό σκηνικό.

Συζητήθηκε σήμερα εκτενώς στην Αίθουσα το θέμα για τα Τέμπη και παρακολουθούμε τις νέες εξελίξεις σε αυτό το τραγικό δυστύχημα. Παρατηρούμε, όμως, ότι καταρρέει με κρότο το αφήγημα της Αντιπολίτευσης. Και σήμερα ακούσαμε τα κόμματα της Αντιπολίτευσης να προσπαθούν να διατηρήσουν το ίδιο αφήγημα. Δεν πανηγυρίζουμε, αλλά στοχοποιηθήκαμε και δεχτήκαμε πρωτοφανείς κατηγορίες. Όμως, δεν είναι η πρώτη φορά στην

ιστορία αυτής της παράταξης που αυτό συμβαίνει. Σας θυμίζω το Βατοπέδι, σας θυμίζω τη Novartis.

Διαβάσαμε το πόρισμα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το «πόρισμα Καρώνη». Είναι το δεύτερο επίσημο πόρισμα της δικαστικής Αρχής, δηλαδή το πόρισμα που παρήγγειλε ο Ειδικός Εφέτης Ανακριτής. Η υπόθεση των Τεμπών έχει δύο επίσημα πορίσματα. Το πρώτο του 2023 δεν μιλούσε ούτε για εύφλεκτα υλικά ούτε για τίποτα από αυτά που ακούστηκαν μετά και αφού ήρθαν κάποιοι από τους συνηγόρους των θυμάτων και το αμφισβήτησαν, ο Εφέτης Ανακριτής ζήτησε να υπάρχει και νέα τεχνική μελέτη, δικαστική πραγματογνωμοσύνη. Ο κ. Καρώνης, αλλά και ο κ. Τσακιρίδης στο δικό του πόρισμα, λένε ουσιαστικά ότι η έκρηξη με πολύ ισχυρή πιθανολόγηση προέρχεται από τα έλαια σιλικόνης του τρένου. Άρα, δεν υπάρχει κάποιος λαθρέμπορος που μεταφέρει κάποιο παράνομο εύφλεκτο υλικό. Άρα, δεν υπάρχει λόγος συγκάλυψης. Άρα, δεν υπάρχει λόγος παράνομου μπαζώματος με σκοπό την όποια συγκάλυψη.

Βέβαια, και να υπήρχε ένα εύφλεκτο υλικό, δεν θα προέκυπτε –και ήδη δεν προκύπτει- καμία ένδειξη συσχέτισης με την Κυβέρνηση. Στο σημείο έγινε αποκατάσταση του πεδίου μετά από δυστύχημα. Η δικαιοσύνη θα κρίνει αν τηρήθηκαν οι ορθές διαδικασίες, αλλά ξεκάθαρα πλέον δεν υπάρχει θέμα συγκάλυψης. Και, βέβαια, από τη στιγμή που το πρώτο επίσημο πόρισμα αμφισβητήθηκε από συνηγόρους συγγενών –για να απαντήσω σε ένα σχόλιο που έκανε ο κ. Χήτας- ο Πρωθυπουργός απάντησε ως όφειλε «Δεν μπορώ να γνωρίζω τι μπορεί να έχει συμβεί. Θα τα βρει η δικαιοσύνη», σε αντίθεση με άλλους πολιτικούς Αρχηγούς που είχαν συγκεκριμένες θεωρίες συνωμοσίας και ανυπόστατα στοιχεία για να το στηρίξουν.

Εμείς, βέβαια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είμαστε εδώ για να αντιδικούμε ούτε με τους συγγενείς ούτε με την κοινωνία. Στην κοινωνία οφείλουμε να απαντάμε με επιχειρήματα, ακόμα και όταν είναι η κοινωνία δικαίως οργισμένη. Και σήμερα πρέπει να απολογηθούν αυτά τα κόμματα του παραλογισμού.

Ακούσαμε πρωτοφανείς απειλές σε βάρος πανεπιστημιακών καθηγητών ότι δήθεν δέχθηκαν πιέσεις. Και θέλω να θέσω αυτό το ερώτημα. Ψάχνουμε ειλικρινά να βρούμε την αλήθεια ή απλώς θέλουμε να τιμωρήσουμε τους πολιτικούς μας αντιπάλους, ανεξαρτήτως στοιχείων; Αυτή η στοχοποίηση προσώπων, πανεπιστημιακών, δικαστικών, δεν συνάδει με ένα δημοκρατικό πολίτευμα. Βλέπουμε να υπάρχει προσπάθεια στοχοποίησης πολιτικών αντιπάλων παρουσία αντίθετων με τις διάφορες θεωρίες στοιχείων.

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

Ως προς το δυστύχημα, η δικαιοσύνη έχει ήδη ασκήσει διώξεις στους εμπλεκόμενους, στους φυσικούς αυτουργούς στο πεδίο και προκύπτουν σαφείς ενδείξεις για παραβίαση του Κανονισμού Κίνησης των Σιδηροδρόμων, όπως είπε και το πόρισμα της Εξεταστικής των πραγμάτων Επιτροπής, μια παραβίαση που επέτρεψε σε δύο τρένα να βρεθούν στην ίδια γραμμή, με τραγικές, ειλικρινά, συνέπειες.

Τις επόμενες ημέρες αναμένουμε τις προτάσεις των κομμάτων για τη δικογραφία που πρόσφατα διαβιβάστηκε στη Βουλή. Είναι μια δύσκολη αποστολή να στοιχειοθετήσουν, αν υπάρχουν, ποινικά αδικήματα. Άλλο η πολιτική ευθύνη, άλλο η ποινική ευθύνη. Η πολιτική ευθύνη έχει αναληφθεί από την πρώτη στιγμή. Ως προς το πιθανό όποιο ποινικό σκέλος, αναμένουμε τις προτάσεις των κομμάτων.

Βέβαια, είναι καιρός να μπει η τραγωδία των Τεμπών στην πραγματική διάσταση, στην αναζήτηση των πραγματικών αιτίων και όχι στην πολιτική σπέκουλα. Με νηφαλιότητα η δικαιοσύνη θα δώσει απαντήσεις στην τραγωδία.

Η Κυβέρνηση δουλεύει οργανωμένα για να βελτιώσει το επίπεδο ασφάλειας των σιδηροδρόμων και πρόσφατα στην επίσκεψη του Πρωθυπουργού στην Ιταλία ανακοινώθηκαν νέες επενδύσεις 760 εκατομμυρίων ευρώ και από το Ελληνικό Δημόσιο και από την Hellenic Train για την ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Εν κατακλείδι, θα ήθελα πολύ γρήγορα να κάνω τρία σχόλια και θα ήθελα για ένα λεπτό την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Συζητήθηκε το θέμα της τροπολογίας που ψηφίστηκε χτες στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Είναι μία εμπρόθεσμη τροπολογία, η οποία δεν αλλάζει τη νομοθεσία για τα πολιτικά πρόσωπα, δεν επιτρέπει ούτε σε παρένθετα πρόσωπα να έχουν εταιρείες offshore, όπως αναφέρθηκε πριν, αλλά διαχωρίζει αυτό που ονομάζουμε «νόμιμη επαγγελματική δραστηριότητα» που κάθε Έλληνας πολίτης δικαιούται να έχει, γιατί άκουσα να λέει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ για την εξαίρεση που δόθηκε στους συγγενείς των πολιτικών. Δεν είναι καμία εξαίρεση! Είναι ο κανόνας, όπως για παράδειγμα το δικαίωμα μιας ελληνικής εισαγωγικής εταιρείας που εξάγει ελληνικό λάδι να έχει μια θυγατρική στη Γερμανία, στο Βέλγιο, στην Αυστρία ή οπουδήποτε, για να μπορεί να εξάγει αυτά τα ελληνικά προϊόντα.

Ως προς την ελληνική οικονομία, πράγματι, κύριε Παππά, είναι θετική η πορεία της ελληνικής οικονομίας χάρη στην ανάπτυξη της οικονομίας –πεντακόσιες χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας- στην αύξηση του κατώτατου μισθού κατά 35%, στην πάταξη της φοροδιαφυγής, στη μείωση φορολογικών συντελεστών, η Ελλάδα έχει σημαντικά πλεονάσματα. Και όλα πάνε πίσω στην κοινωνία είτε με τη μείωση του βάρους που έχουμε κληρονομήσει στα παιδιά και τα εγγόνια μας αποπληρώνοντας το χρέος της δικιάς μας και προηγούμενων γενιών, είτε με μέτρα στήριξης της οικογένειας, των επιχειρήσεων, των πιο αδύναμων.

Τέλος, κύριε Μιχαηλίδη, αναφερθήκατε στη Χίο και επειδή οι Χιώτες εδώ μέσα πάμε δυο-δυο, να σας πω ότι την περίοδο 2019-2023 ξεκίνησαν ή επανεκκίνησαν όλα τα μεγάλα έργα της Χίου που είχαν βαλτώσει. Έχουμε οκτώ σημαντικά έργα αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη. Πάνω από 70 εκατομμύρια ευρώ έχει δώσει η Κυβέρνηση Κυριάκου Μητσοτάκη στη Χίο και ξεκινάμε να παραλαμβάνουμε ολοκληρωμένα έργα την άλλη βδομάδα. Ο κύριος Υφυπουργός θα βρίσκεται στη Χίο.

Παραλαμβάνουμε το νέο κτίριο του Αεροδρομίου της Χίου που το συζητάμε, κύριε Μιχαηλίδη, από τότε που γεννήθηκα. Και αυτό το έργο παραλαμβάνεται με σφραγίδα Κυριάκου Μητσοτάκη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μηταράκη.

Τη συνεδρίαση θα κλείσει ο Υφυπουργός κ. Νικόλαος Ταχιάος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν είχα καμία αμφιβολία για το πώς θα εξελισσόταν η συζήτηση ούτε όταν προχθές παραβρέθηκα στην επιτροπή όπου έγινε η πρώτη συζήτηση της κύρωσης της σύμβασης, όταν ήταν σαφές και εκεί ότι το ζήτημα που θα κυριαρχούσε θα ήταν η λέξη «ασφάλεια».

Βεβαίως, δεν είχα και καμιά ψευδαίσθηση ότι σήμερα δεν θα συζητείτο και το θέμα των Τεμπών. Το λέω αυτό γιατί όλως παραδόξως σήμερα το πρωί διάβασα στον Τύπο ότι διαβιβάστηκε δικογραφία στη Βουλή η οποία αφορά την υπόθεση των Τεμπών και η οποία αναμειγνύει στις αιτιάσεις των μηνυόντων τον Πρωθυπουργό, τον κ. Σταϊκούρα, τον προηγούμενο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Οικονόμου, τον προηγούμενο Υφυπουργό Μεταφορών και εμένα. Αυτή η δικογραφία διαβιβάστηκε στη Βουλή.

Το λέω αυτό, λοιπόν, γιατί σήμερα το πρωί ερχόμενος στη Βουλή αναζήτησα αυτή τη μήνυση και διαπίστωσα ότι πρόκειται για ένα παζλ ασυναρτησίας, το οποίο –λυπάμαι τον ανακριτή ο οποίος είναι υποχρεωμένος να το διαβάσει ή και τον εισαγγελέα ο οποίος επίσης πρέπει να το αξιολογήσει- περιλαμβάνει όλα τα μυθεύματα, όλα αυτά τα απίστευτα τα οποία έχουν ακουστεί όλο αυτό το διάστημα για την υπόθεσή των Τεμπών. Και καλά, μπορεί να υπάρχουν τριακόσιοι εβδομήντα –δεν ξέρω πόσοι- συμπολίτες μας οι οποίοι τα υιοθετούν και πιθανόν να είναι και αυτοί οι οποίοι γεννούν αυτές τις απόψεις, πλην όμως δεν είναι έτσι. Η μήτρα όλης αυτής της υπόθεσης βρίσκεται εδώ μέσα στη Βουλή και, δυστυχώς, αγγίζει κόμματα και πολιτικούς Αρχηγούς.

Είναι σαφές ότι θα μιλούσαμε σήμερα για τα Τέμπη. Και τι ακούστηκε πάλι; Ακούστηκαν όλα τα γνωστά όσα έχουν προηγηθεί. Ακούστηκαν οι περίφημες ιστορίες περί παράνομου φορτίου και ακούστηκαν ακρότητες, ακόμα και αυτή που αφορά στο θά-

νατο ενός πολίτη της Λαρίσης, ο οποίος επιχειρήθηκε να συνδεθεί με την υπόθεση των Τεμπών.

Θα έλεγα ότι αυτά δεν είναι η πρώτη φορά που ακούγονται στη Βουλή και το ξέρετε. Και μάλιστα, όταν την πρώτη φορά τα άκουσα εγώ, απευθυνόμενοι σε μένα σε μία ερώτηση που αφορούσε στο υπουργείο μας, εξεπλάγην. Διότι ακούστηκαν λέξεις, όπως ότι «είστε δολοφόνοι», ότι «είστε εγκληματική οργάνωση», απευθυνόμενοι στην Κυβέρνησή μας και στο κόμμα της Νέας Δημοκρατίας. Λέω, μα είναι δυνατόν να ακούγονται τέτοια πράγματα στη Βουλή; Δυστυχώς. Η πρόζα η οποία έχει αναπτυχθεί, γύρω από όλα αυτά, είναι διαρκώς επαναλαμβανόμενη σε αυτή την Αίθουσα.

Εκείνο που σχολίασα τότε και θα το επαναλάβω και τώρα, είναι ότι μπορούμε να θεωρούμε ότι αυτοί οι οποίοι υποστηρίζουν αυτά τα πράγματα έχουν το ακαταλόγιστο, μπορούμε να θεωρούμε ότι αυτοί οι οποίοι υποστηρίζουν αυτά τα πράγματα μέσα στη Βουλή είναι ακραίοι αλλά στην πραγματικότητα δεν είναι έτσι. Γιατί οι περισσότεροι από εσάς τα έχετε ακούσει αυτά χωρίς να αντιδράσετε, αλλά το χειρότερο είναι ότι ήρθατε στη συνέχεια και τα υιοθετήσατε. Και το ότι δεν αντιδράσατε, σε ένα βαθμό το καταλαβαίνω. Θα μπορούσε να εξηγηθεί με την πρώτη προσέγγιση που έκανα για τις ακρότητες και το ακαταλόγιστο. Όμως, το ότι τα υιοθετήσατε είναι ασυγχώρητο.

Το ότι βγήκε ο Αρχηγός του ΣΥΡΙΖΑ και είπε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα πράγματα τα οποία συνέδεαν την Κυβέρνηση με τον θάνατο του προσώπου στο οποίο αναφέρθηκα στη Λάρισα και το απέδωσε αυτό εμμέσως σε δολοφονική ενέργεια υποκινούμενη από την Κυβέρνηση -διότι αυτό ειπώθηκε- αυτό πλέον ήταν το άκρον άωτων όσων έχουν συμβεί εδώ αυτό το διάστημα.

Διότι μια ιστορία η οποία ξεκίνησε στην αρχή με αυτή τη φοβερή υπόθεση του ξυλολίου από κάποιον ο οποίος είχε τη θρασύτητα, είχε τη δειλία, επανειλημμένως να αρνηθεί ότι υποστήριξε ότι εξαϋλώθηκε τρένο, ότι υπήρχαν παράνομα φορτία τα οποία μάλιστα υπολόγισε και σε ποσότητα, και ότι στη συνέχεια όλη αυτή η υπόθεση μεταφέρθηκε σε ένα συγκεκριμένο κόμμα, το οποίο είναι αποκλειστικά μονοθεματικό και το οποίο έχει κάνει σημαία τη συγκεκριμένη υπόθεση, είναι γεγονός. Και είναι, επίσης, γεγονός αυτό το οποίο ζούμε όλο αυτό το διάστημα, είναι ότι με την ανοχή του Προεδρείου και με ομιλίες οι οποίες υπερβαίνουν τη μισή ώρα, αυτή η πρόζα εδώ πέρα συνεχίζεται και συνεχίζεται και επαναλαμβάνεται. Και τι ακούμε; Ακούμε μια κυρία η οποία είναι πολιτικός Αρχηγός και η οποία θεωρεί ότι μπορεί να έρχεται μέσα σε αυτή την Αίθουσα και να απευθύνεται στους Βουλευτές και κατά συνέπεια στους αντιπροσώπους του ελληνικού λαού και στον ελληνικό λαό με τον ίδιο τρόπο που πήγαινε σε ένα ποινικό δικαστήριο, δημιουργούσε μια κατηγορία και την απέδιδε στην άλλη πλευρά. Φυσικά εκεί υπήρχε ασυλία γι' αυτά που έλεγε, διότι ενεργούσε επαγγελματικά.

Εδώ θεωρεί ότι κατά τον ίδιο τρόπο έχει πολιτική ασυλία να σπιλώνει τους αντιπάλους της, να λέει ό,τι χυδαιότερο και ό,τι αηδιαστικότερο υπάρχει -και δανείζομαι τη λέξη αηδία- και αυτό να γίνεται αποδεκτό. Ε, λοιπόν, όχι, δεν θα γίνει αποδεκτό. Στην Αίθουσα αυτό δεν θα γίνει αποδεκτό. Αντιδρούμε σε αυτή την πρακτική, σε αυτή την αθλιότητα που έχει εγκατασταθεί και έχει νομιμοποιηθεί σε αυτή την Αίθουσα, δυστυχώς με την ανοχή όλων των κομμάτων και στη συνέχεια με τη συμμετοχή τους, πλην της Νέας Δημοκρατίας, φυσικά. Ε, αυτό δεν θα περάσει. Θα αντιδρούμε! Κι αυτό δεν είναι πανηγυρισμός. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο υπερβαίνει το μέτρο. Είναι άμυνα. Είναι άμυνα και δεν είναι άμυνα της Κυβέρνησης μόνο, είναι άμυνα της δημοκρατίας. Διότι πίσω από όλα αυτά υπάρχει ένα σαφέστατο σχέδιο αποσταθεροποίησης από κόμματα τα οποία θέλουν να απευθυνθούν μόνο στο θυμικό του ελληνικού λαού μέσα από συνωμοσιολογία, μέσα από τις πιο ακραίες απόψεις, από κόμματα τα οποία υποστηρίζουν την αντισυστημικότητα.

Ακούσαμε σήμερα ακόμα και για τη σχέση μας με τη Σαουδική Αραβία. Σοβαρά τώρα; Το ακούσαμε αυτό από ένα πρόσωπο το οποίο το έφτιαξε ο κ. Τσίπρας -το δημιούργησε ο κ. Τσίπρας- ένα πρόσωπο το οποίο μετείχε σε ένα κόμμα, όπου το 2015 ο κ. Παππάς έπαιρνε το αεροπλάνο για να πάει στη Βενεζουέλα του Μαδούρο ή στη Ρωσία του Πούτιν ο κ. Τσίπρας, για να μπορέσουμε να σωθούμε και να βγούμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση; Τώρα, σοβαρά μιλάμε; Ακούσαμε για δημοκρατία από ανθρώπους που έτρεχαν και αναζητούσαν τη σωτηρία και τη στήριξη στον Μαδούρο και στον τύραννο Πούτιν;

Νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει να μπει η πολιτική σε αυτήν την Αίθουσα, γιατί δεν υπάρχει πολιτική. Υπάρχει μια απολίτικη παρουσία, η οποία λέει δεξιά και αριστερά και η οποία θεωρεί ότι η διαχωριστική γραμμή βρίσκεται μεταξύ αυτών που έχουν ένα ηθικό πλεονέκτημα και αυτό που δεν έχουν κανένα ηθικό πλεονέκτημα και τίποτα άλλο. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν ηθικά πλεονεκτήματα. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν στη ζωή αθώοι και ένοχοι. Οι συζητήσεις που αφορούν το Κοινοβούλιο, οι συζητήσεις που αφορούν την πολιτική έχουν πολιτικά χαρακτηριστικά και αυτά δεν υπάρχουν. Δεν αρκεί μια αναφορά μόνο σε μια πολιτική ταυτότητα για να κάνει πολιτικό πρόσωπο και δυστυχώς, αυτή η απολίτικη παρουσία κυριαρχεί σήμερα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, και μην απορείτε εσείς κύριοι του ΠΑΣΟΚ που βλέπετε στις δημοσκοπήσεις ότι σας περνάει η κ. Κωνσταντοπούλου, γιατί υιοθετείτε αυτή την πρακτική. Γιατί σέρνεστε από πίσω και το ίδιο και ο ΣΥΡΙΖΑ και το ίδιο και τα περισσότερα κόμματα. Σέρνεστε σε αυτή την αντισυστημικότητα και την τροφοδοτείτε. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ολοκληρώστε, αν θέλετε, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είμαι ο μόνος στον οποίον κάνατε αυτήν την παρατήρηση. Η κ. Κωνσταντοπούλου μίλησε τριάντα ένα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Η κ. Κωνσταντοπούλου είναι Πρόεδρος κόμματος, είναι κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ. Σας είπα εάν θέλετε, ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, είχε χρονόμετρο. Εγώ εκπροσωπώ την Κυβέρνηση αυτήν τη στιγμή. Παρακαλώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν φανταζόμουν ότι θα κάνατε παρατήρηση, αλλά εντάξει όπως νομίζετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Όπως νομίζετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Όπως νομίζετε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας κάνω!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επί πέντε λεπτά καταφέρεστε κατά του Κοινοβουλίου, που δεν είστε και μέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακριβώς, επειδή δεν είμαι μέλος του Κοινοβουλίου, αγαπητέ κύριε συνάδελφε...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Να σέβεστε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο περιμένω από το Κοινοβούλιο την ύψιστη πολιτική συμπεριφορά και αυτήν υποστηρίζω. Θεωρώ ότι η παράταξη η δική μου, η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας την επιδεικνύει, δεν στρέφεται κατά του Κοινοβουλίου. Στρέφομαι κατά αυτών των Βουλευτών οι οποίοι σύρονται πίσω από τις πιο ακραίες κι αντισυστημικές απόψεις και σήμερα βλέπουν την πλάτη του τελευταίου κόμματος.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Να σέβεστε στο Κοινοβούλιο, δεν είστε μέλος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το ΠΑΣΟΚ δε, το οποίο εσείς το ανακαλύψατε στις εκλογές του 2023...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Είμαι εκλεγμένο μέλος και να σέβεστε. Είστε διορισμένος, δεν είστε μέλος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καλά κάνετε, κύριε Μιχαηλίδη, το ΠΑΣΟΚ δεν το σέβομαι και θα είχα...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Είστε υπεύθυνοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφοι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα είχα την προσδοκία από το ΠΑΣΟΚ να είναι σοβαρό κόμμα το οποίο θα μπορούσε να διαδεχθεί μια κυβέρνηση. Γιατί η δημοκρατία λέει ότι οι κυβερνήσεις δεν είναι αιώνιες.

Για να τελειώνουμε, λοιπόν, και για την ιστορία, θέλω να σας πω το εξής: Εμείς δεν πανηγυρίζουμε για κανένα πόρισμα Καρώνη. Ούτε σκαρώνουμε κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Να σας διακόψω, κύριε Υπουργέ, για να ανακοινώσω το σχολείο.

Κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», τριάντα ένας μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 17ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Συνεχίστε, παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για να μην υπάρχει καμία απορία, αυτό που εμείς λέμε είναι το εξής: Σημασία δεν έχει ούτε πώς διαβάζουμε το πόρισμα εμείς ούτε πώς διαβάζετε το πόρισμα εσείς ούτε ποια πορίσματα προκρίνει κάθε κόμμα. Διότι ξαφνικά έχουν εμφανιστεί διάφορα πορίσματα και διάφοροι, με ιδιότητα που οι ίδιοι επικαλούνται, να έχουν άποψη για το τι συνέβη στα Τέμπη. Εμάς μας ενδιαφέρει πώς η δικαιοσύνη θα διαβάσει το πόρισμα και πιστεύουμε ότι η δικαιοσύνη θα αποδείξει ότι όντως το ψέμα έχει κοντά ποδάρια.

Αυτή είναι η πραγματικότητα, το πώς θα το διαβάσει η δικαιοσύνη. Θα διαβάσει και τα πορίσματα των άλλων. Και φυσικά δεν είναι πόρισμα του ΕΜΠ -είχε δίκιο σ' αυτό η κ. Κωνσταντοπούλου- αλλά δεν είναι και πόρισμα της Πίζα, το άλλο, στο οποίο υποτίθεται ότι παρενέβη η κ. Μελόνι. Άλλη μια θεωρία συνωμοσίας! Δεν υπήρχε καν αυτό, ήταν ένα λακαφώσιο δημιούργημα.

Εμείς, λοιπόν, αυτό υποστηρίζουμε και θα σας πω κάτι. Σηκώνετε και σηκώνουμε τους τόνους στο όνομα ανθρώπων που πονούν και νομίζετε ότι είστε οι μόνοι οι οποίοι συμπάσχετε με ανθρώπους που έχασαν τα παιδιά τους. Το λέμε και το ξαναλέμε σε αυτήν την Αίθουσα: Δεν θεωρούμε ότι υπάρχει άνθρωπος ο οποίος ειλικρινά μπορεί να μη συμμετέχει στην οδύνη αυτών των ανθρώπων με τον τρόπο του. Όλοι έχουμε παιδιά. Όλοι ξέρουμε τι σημαίνει το παιδί σου να παίρνει το τρένο για να πηγαίνει στη δουλειά του ή να πηγαίνει στις σπουδές του.

Δεν μπορείτε να μονοπωλείτε τον πόνο. Δεν μπορείτε να μονοπωλείτε το ήθος. Δυστυχώς, αυτή είναι η μόνη πολιτική την οποία αυτή τη στιγμή γνωρίζετε και δεν είναι πολιτική.

Εμείς είμαστε Κυβέρνηση, βεβαίως. Τις πολιτικές ευθύνες για τα Τέμπη τις αναλάβαμε. Τις ποινικές τις αφήνουμε στη δικαιοσύνη. Φυσικά, για το θέμα της ασφάλειας εμείς έχουμε ευθύνη αυτή τη στιγμή, όντας Κυβέρνηση, είτε αυτό αφορά στην ασφάλεια του σιδηροδρόμου είτε αυτό αφορά στην ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Συζητούσαμε για τη σύμβαση με τη Βραζιλία και ετέθησαν θέματα ασφαλείας. Κατ' αρχάς, η σύμβαση καθυστέρησε να έρθει στη Βουλή γιατί τη σύμβαση την διαπραγματεύθηκε η ΥΠΑ, αλλά μεσολάβησε η διάσπασή της με τη δημιουργία της ΑΠΑ και την παραμονή της ΥΠΑ με διαφορετική μορφή.

Η κ. Πέρκα διερωτήθηκε τι γινόταν τόσο καιρό. Εγώ διερωτώμαι το εξής: Ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016 είχε ψηφίσει έναν νόμο ο οποίος προέβλεπε την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στην ΑΠΑ και τη μεταμόρφωση της ΥΠΑ. Ο νόμος αυτός ουδέποτε εφαρμόστηκε αν και είχαμε διαρκείς πιέσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τελικά, με τροποποίηση αυτού του νόμου λειτούργησε το σχήμα ΑΠΑ - ΥΠΑ το 2020.

Έχουμε προχωρήσει σε πολύ σημαντικές παρεμβάσεις και σε ό,τι αφορά την ΑΠΑ και σε ό,τι αφορά την ΥΠΑ. Η ΑΠΑ, όντως, αυτή τη στιγμή έχει έλλειμμα προσωπικού της τάξεως των τριάντα πέντε προσώπων. Αυτή τη στιγμή σε συνεργασία με το ΑΣΕΠ γίνεται προσπάθεια για να καλυφθεί το έλλειμμα.

Πάντως, οι πιστοποιήσεις που αφορούν στο έργο της ΑΠΑ και η κατάταξή της είναι από τις υψηλότερες στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή στο ranking το οποίο γίνεται μεταξύ των αντίστοιχων ρυθμιστικών αρχών πολιτική αεροπορίας.

Σε ό,τι αφορά την ΥΠΑ, είχα την ευκαιρία να το πω στην επιτροπή αλλά θα το επαναλάβω και στην Ολομέλεια. Η ΥΠΑ έχει προχωρήσει σε πολύ σημαντικές παρεμβάσεις στο εξής τρίπτυχο: Πρώτον στο προσωπικό, δηλαδή στον ανθρώπινο παράγοντα που είναι πολύ σημαντικός για την ασφάλεια -να μην το ξεχνάμε- και πάντα υπαρκτός. Δεύτερον, σε αυτό που λέγεται συστήματα και τρίτον, σε αυτό που λέγεται εξοπλισμός.

Αυτή τη στιγμή τρέχουν προγράμματα τα οποία ως προς τα έργα επικοινωνιών ξεπερνούν τα 30 εκατομμύρια ευρώ. Από αυτά τα χρήματα, τα 26 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από το ΕΣΠΑ και αφορούν στην εγκατάσταση συστημάτων επικοινωνιών που θα βελτιώσουν τον τρόπο με τον οποίο τα αεροπλάνα που προσεγγίζουν στα αεροδρόμια θα επικοινωνούν με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Το ίδιο και στα έργα πλοήγησης όπως και στα έργα επιτήρησης. Δεν θα τα αναφέρω αναλυτικά για την οικονομία του χρόνου. Θα σας πω ότι τα προγράμματα αυτά ξεπερνούν τα 200 εκατομμύρια ευρώ και ότι το συνολικό πρόγραμμα επενδύσεων, εφόσον προστεθεί και το Καστέλι με τα έργα υποδομών και αεροναυτιλίας, ξεπερνά τα 313 εκατομμύρια ευρώ. Είναι ένα πολύ συγκεκριμένο πρόγραμμα που θα επιτρέψει με πολύ σύγχρονα ραντάρ να καλύπτεται όλη η χώρα. Για αυτό το πρόγραμμα, αυτή τη στιγμή, η διοίκηση της ΥΠΑ τρέχει με ραγδαίους ρυθμούς.

Επιτρέψτε μου να μείνω λίγο στο προσωπικό. Στο προσωπικό έχει γίνει μια πολύ σημαντική παρέμβαση. Με το άρθρο 62 του νέου νόμου του ΑΣΕΠ, ο οποίος πέρασε το τελευταίο καλοκαίρι, έχει γίνει πρόβλεψη, ώστε να γίνεται επιλογή των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε συνεργασία με το Eurocontrol και με βάση τις διαδικασίες και τις προδιαγραφές που ισχύουν γι' αυτό. Αυτό προχωράει πολύ γρήγορα, ώστε στις αρχές της επόμενης χρονιάς θα μπορέσουμε να στελεχώσουμε την ΥΠΑ με το σύνολο του προσωπικού που προβλέπεται για τις οργανικές θέσεις και αφορά αριθμό επτακοσίων δεκαέξι ατόμων.

Τα λέω αυτά γιατί το να υποδεχθούμε αεροσκάφη από τη Βραζιλία προφανώς είναι κάτι το οποίο είναι απολύτως επιθυμητό. Πρόκειται για μεγάλα αεροσκάφη τα οποία θα πρέπει μετά από δωδεκάωρο ταξίδι, όπως είπατε, να μπορέσουν να προσγειωθούν με ασφάλεια και αντίστοιχα να απογειωθούν στη συνέχεια, είτε να απογειωθούν δικά μας μεταβαίνοντας στη Βραζιλία.

Η Βραζιλία είναι μια χώρα η οποία πραγματικά μας ενδιαφέρει. Είναι η μεγαλύτερη χώρα της Νότιας Αμερικής. Είναι μια χώρα όπου υπάρχει πλούτος ο οποίος προφανώς μας ενδιαφέρει να μπορέσει να έρθει και στην Ελλάδα. Είναι μια χώρα με την οποία θέλουμε διαρκείς συναλλαγές οι οποίες θα είναι και ασφαλείς.

Κυρίες και κύριοι, δυστυχώς, τις συζητήσεις για κορυφαία θέματα στο Κοινοβούλιο τις σκιάζουν τα Τέμπη. Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Αυτό οφείλουμε να το αποδεχθούμε, κυρίως όμως, εφόσον δεν μπορούμε να το ανατρέψουμε, εκείνο στο οποίο θα έπρεπε να συμφωνήσουμε -αλλά ξέρω ότι δεν θα συμφωνήσουμε- είναι ότι τα Τέμπη είναι μια υπόθεση η οποία θα κριθεί στη δικαιοσύνη. Η παράταξή μας έχει πει ότι το αφήνουμε στη δικαιοσύνη να παίξει ελεύθερα το ρόλο της. Φυσικά, όσοι το αμφισβητούν αυτό οφείλουν να αποδείξουν όσα κατά καιρούς ισχυρίζονται για το αντίθετο. Γιατί είναι ξεκάθαρο πως ό,τι ακούγεται σε αυτή την Αίθουσα, πλέον, αποτελεί μόνο σύνθημα.

Ο μόνος άνθρωπος, που είπε για ποια συγκάλυψη μιλάει σήμερα ήταν η κ. Κωνσταντοπούλου. Τι είπε; Υπήρχαν παράνομα φορτία. Όλοι οι άλλοι χρησιμοποιείτε ένα σύνθημα, τη λέξη συγκάλυψη. Συγκάλυψη τίνος πράγματος; Πρέπει να ακολουθεί το αντικείμενο. Ποιο είναι αυτό; Πείτε μας ποιο συγκαλύπτεται.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Οι ευθύνες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι. Τις πολιτικές ευθύνες τις έχουμε αναλάβει. Και εάν υπάρχουν ποινικές ευθύνες, δεν υπάρχει καμία συγκάλυψη. Για τα γεγονότα μιλούμε. Ποιο γεγονός συγκαλύπτεται; Αυτό δεν έχει απαντηθεί ποτέ.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Το μπάζωμα, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία συνάδελφε, μη διακόπτετε, για να τελειώσει κάποια στιγμή.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Στο ερώτημα που έθεσε απαντώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προσέξτε την αντίφαση. Λέτε ότι το μπάζωμα ήταν το εργαλείο της συγκάλυψης και τώρα μας λέτε ότι συγκαλύπτουμε το εργαλείο της συγκάλυψης; Δηλαδή, ολισθαίνετε από το ένα σχήμα ανοησίας στο άλλο σχήμα ανοησίας! Δυστυχώς, με συγχωρείτε, αλλά έχετε παραβιάσει κάθε λογική.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εμείς θα πούμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Μη διακόπτετε. Αυτή είναι η άποψη του κυρίου Υπουργού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς να λέτε αυτό που λέτε και δεν σας διέκοψε κανένας, κυρία Πέρκα, όταν μιλούσατε. Παρακαλώ πάρα πολύ. Εσείς θα λέτε αυτά που λέτε και εμείς θα λέμε ένα, το οποίο και επαναλαμβάνω, ότι επαφιέμεθα στην ελληνική δικαιοσύνη στην οποία έχουμε απόλυτη εμπιστοσύνη ότι...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Η δικαιοσύνη χωρίς στοιχεία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πέρκα, παρακαλώ!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχουμε απόλυτη εμπιστοσύνη ότι θα αποδώσει τις ευθύνες εκεί που πρέπει να τις αποδώσει με τον τρόπο που θα τις αποδώσει.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση 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 Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας» και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας»

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, ένα άρθρο, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): 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 Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

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

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

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

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας
Άρθρο 1 Ορισμοί
Άρθρο 2 Παροχή Δικαιωμάτων
Άρθρο 3 Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις
Άρθρο 4 Αναστολή και Ανάκληση
Άρθρο 5 Εφαρμογή νόμων και κανονισμών
Άρθρο 6 Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών
Άρθρο 7 Διατάξεις Ασφαλείας Πτήσεων
Άρθρο 8 Αεροπορική Ασφάλεια
Άρθρο 9 Εμπορικές Ευκαιρίες
Άρθρο 10 Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία
Άρθρο 11 Θεμιτός Ανταγωνισμός
Άρθρο 12 Τέλη Χρήσης
Άρθρο 13 Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων
Άρθρο 14 Αεροπορικά Τιμολόγια
Άρθρο 15 Παροχή Στατιστικών
Άρθρο 16 Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις
Άρθρο 17 Επίλυση Διαφορών
Άρθρο 18 Λήξη
Άρθρο 19 Συμφωνία με Πολυμερείς Συμβάσεις
Άρθρο 20 Καταχώρηση
Άρθρο 21 Έναρξη Ισχύος
Παράρτημα Πίνακας διαδρομών
Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, που υπογράφηκε στην Μπραζίλια, στις 6 Φεβρουαρίου 2023, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

και

Η Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

Ως Μέρη στην Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

Επιθυμώντας εξ ίσου να συνάψουν μία Συμφωνία με σκοπό τη θέσπιση και τη λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντιστοίχων επικρατειών τους και πέραν αυτών·

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν ορίζεται διαφορικά:

α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, για την περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που έχει εξουσιοδοτηθεί να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα που ασκούνται σήμερα από την πιο πάνω Αρχή οποιαδήποτε παρόμοια καθήκοντα, για δε την περίπτωση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, την αρχή πολιτικής αεροπορίας, η οποία αντιπροσωπεύεται από την Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ANAC) και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που έχει εξουσιοδοτηθεί να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα που ασκούνται σήμερα από την πιο πάνω Υπηρεσία ή οποιαδήποτε παρόμοια καθήκοντα.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει την Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις επτά Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει επίσης:

(i) οποιαδήποτε τροποποίησή της η οποία έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) της εν λόγω Σύμβασης και έχει κυρωθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ΄ και

(ii) οποιοδήποτε Παράρτημά της ή τροποποίησή του που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω τροποποίηση ή το Παράρτημα έχει σε οποιονδήποτε χρόνο εφαρμογή γι' αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο Παράρτημά της και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τα οποία τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μία αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε. Ο όρος «συμφωνημένες υπηρεσίες» σημαίνει τις προγραμματισμένες αεροπορικές υπηρεσίες για τις διαδρομές οι οποίες καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ. Ο όρος «χωρητικότητα» σχετικά με ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο αυτού του αεροσκάφους διατιθέμενο σε μία διαδρομή ή τμήμα διαδρομής, ο δε όρος «χωρητικότητα» σχετικά με «μία συμφωνημένη

υπηρεσία» σημαίνει την χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στην υπηρεσία αυτή επί την συχνότητα λειτουργίας του αεροσκάφους αυτού στην διάρκεια μιας συγκεκριμένης περιόδου και διαδρομής ή τμήματος διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την σημασία του Άρθρου 2 της Σύμβασης.

η. Οι όροι «αεροπορική υπηρεσία», «διεθνής αεροπορική υπηρεσία», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις αντίστοιχες σημασίες οι οποίες τους αποδίδονται από το Άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει το τίμημα το οποίο χρεώνεται για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και τους όρους υπό τους οποίους εφαρμόζονται τα τιμολόγια αυτά, συμπεριλαμβανομένων και των τιμημάτων και των όρων για την πρακτόρευση και άλλες επικουρικές υπηρεσίες που παρέχονται από τον μεταφορέα σε σχέση με την αερομεταφορά εξαιρουμένων όμως της αμοιβής και των όρων για την μεταφορά ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλη χρήσης » σημαίνει μία χρέωση η οποία γίνεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παραχώρηση εξοπλισμών ή διευκολύνσεων αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας.

κ. Ο όρος «Συνθήκες της Ε.Ε.» σημαίνει την Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

λ. Οι αναφορές στην παρούσα Συμφωνία σε υπηκόους της Ελληνικής Δημοκρατίας νοούνται ως αναφορές σε υπηκόους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι αναφορές σε αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας νοούνται ως αναφορές σε αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από την Ελληνική Δημοκρατία.

Άρθρο 2
Παροχή Δικαιωμάτων

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών παραχωρεί στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τα ακόλουθα δικαιώματα τα οποία προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους:

α) Να ίπταται, χωρίς προσγείωση, υπεράνω της επικράτειας του Συμβαλλομένου Μέρους που παραχωρεί τα δικαιώματα,

β) Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς, και

γ) Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια στα σημεία της(ων) διαδρομής(ών) που καθορίζονται από τον Πίνακα Διαδρομών ο οποίος έχει επισυναφθεί στην παρούσα Συμφωνία για τον σκοπό της επιβίβασης και της αποβίβασης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου διεθνούς κίνησης, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Οι αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους, εκτός από εκείνες οι οποίες διορίζονται βάσει του Άρθρου 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας θα απολαμβάνουν επίσης τα δικαιώματα τα οποία ορίζονται στις παραγράφους 1 (α) και (β) του παρόντος Άρθρου.

3. Κανένα σημείο των διατάξεων της παραγράφου (1) δεν θα λογίζεται ότι παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζουν, στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, επιβάτες, εμπορεύματα ή ταχυδρομείο για μεταφορά έναντι αμοιβής ή μίσθωσης και με προορισμό ένα άλλο σημείο του εδάφους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα έχει το δικαίωμα να διορίζει εγγράφως προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές και να αποσύρει ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

2. Με την λήψη αυτού του διορισμού και των αιτήσεων από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκδώσει τις κατάλληλες άδειες και εξουσιοδοτήσεις με την ελάχιστη δυνατή διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και

ii) ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του και η σχετική αεροπορική αρχή αναφέρεται με σαφήνεια στον διορισμό,

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας,

i) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας και έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, και

ii) η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας διαθέτει και διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, και

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία είναι κατάλληλη να ικανοποιήσει τους όρους οι οποίοι προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – στην παροχή διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο λαμβάνει τον διορισμό.

3. Με την λήψη της εξουσιοδότησης της παραγράφου (2), μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί κατά πάντα χρόνο να αρχίσει να παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες για τις οποίες διορίστηκε, υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία έχει συμμορφωθεί προς τις εφαρμοστέες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ανακαλέσει, αναστείλει ή περιορίσει την εξουσιοδότηση ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας η οποία διορίστηκε από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, εφόσον:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και δεν διαθέτει νόμιμη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή

ii) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν αναφέρεται με σαφήνεια στον διορισμό, ή

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας καθοριζόμενης από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας,

i) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας ή δεν έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, ή

ii) η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας δεν διατηρεί τον αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, ή

γ) η αεροπορική εταιρεία αυτή δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι κατάλληλη να ικανοποιήσει τους όρους οι οποίοι προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την παροχή διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο λαμβάνει τον διορισμό, ή

δ) η αεροπορική εταιρεία παραλείψει να συμμορφωθεί προς τους νόμους και τους κανονισμούς του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο παραχωρεί τα δικαιώματα αυτά, ή

ε) η αεροπορική εταιρεία παραλείψει με άλλο τρόπο να λειτουργήσει σύμφωνα με τους όρους οι οποίοι προβλέπονται βάσει της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός αν η άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων που μνημονεύονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου είναι κρίσιμη για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνον μετά από διαβούλευση με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.

3. Το παρόν Άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους να αναστέλλει, περιορίζει ή επιβάλλει όρους για την άδεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 (Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων), του Άρθρου 8 (Αεροπορική Ασφάλεια) ή του Άρθρου 11 (Θεμιτός Ανταγωνισμός).

Άρθρο 5
Εφαρμογή νόμων και κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλομένου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτειά του αεροσκαφών τα οποία μετέχουν σε διεθνή αεροναυτιλία ή σχετικά με την

εκμετάλλευση και την πλοήγηση αυτών των αεροσκαφών θα τηρούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους κατά την είσοδο στην εν λόγω επικράτεια, στην διάρκεια της παραμονής του σε αυτήν και κατά την αναχώρησή του από αυτήν.

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλομένου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την άδεια, την παραμονή ή την διέλευση, την αποδημία ή την μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα θα τηρούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και από το πλήρωμα ή για λογαριασμό του, τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο κατά την άφιξη στην επικράτεια, ενόσω είναι εντός αυτής και κατά την αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και τα εμπορεύματα που είναι σε άμεση διέλευση δια μέσου της επικράτειας ενός Συμβαλλομένου Μέρους και δεν εξέρχονται από τον χώρο του αερολιμένα ο οποίος προορίζεται για τον σκοπό αυτόν θα υπόκεινται μόνον σε απλοποιημένο έλεγχο. Οι αποσκευές και τα εμπορεύματα που είναι σε άμεση διέλευση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

4. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δίδει προτεραιότητα στις δικές του ή οποιεσδήποτε άλλες αεροπορικές εταιρείες έναντι μιας αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους η οποία εμπλέκεται σε παρόμοια διεθνή αερομεταφορά στην εφαρμογή των κανονισμών σχετικά με την μετανάστευση, τα τελωνεία, την καραντίνα και παρόμοια.

Άρθρο 6
Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή κυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και των οποίων η ισχύς δεν έχει λήξει θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση πάντοτε ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων αυτά τα πιστοποιητικά ή οι άδειες εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που έχουν καθιερωθεί βάσει της Σύμβασης. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών επιφυλάσσεται εν τούτοις του δικαιώματος του να αρνείται να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων πάνω από την επικράτειά του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που παραχωρούνται στους δικούς του υπηκόους ή που

καθίστανται έγκυρα γι' αυτούς από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.

2. Αν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (1), τα οποία εκδίδονται από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλομένου Μέρους προς οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή σε σχέση με ένα αεροσκάφος που παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες στις καθορισμένες διαδρομές μπορούν να επιτρέπουν μία διαφορά από τα καθιερωμένα βάσει της Σύμβασης πρότυπα, η οποία διαφορά έχει υποβληθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας με τις Αεροπορικές Αρχές αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους ενόψει της αποσαφήνισης της εν λόγω πρακτικής. Η μη επίτευξη μιας ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7
Διατάξεις Ασφαλείας Πτήσεων

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί διαβουλεύσεις σε οποιονδήποτε χρόνο σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας τα οποία τηρούνται σε σχέση με μία αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιονδήποτε τομέα σχετικά με το ιπτάμενο πλήρωμα, τα αεροσκάφη ή η λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από το αίτημα αυτό.

2. Αν, κατόπιν των διαβουλεύσεων αυτών, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος κρίνει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο (1) τα οποία να είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση, δεν τηρούνται και παρέχονται αποτελεσματικά όσον αφορά αεροπορικές εταιρείες που έχουν διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα κοινοποιήσει στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τις διαπιστώσεις αυτές και τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία για την συμμόρφωση με τα Πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), αυτό δε το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα αναλάβει τις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Η εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους παράλειψη να αναλάβει τις κατάλληλες ενέργειες εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή του μεγαλυτέρου χρονικού διαστήματος που τυχόν θα συμφωνηθεί, θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

3. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις οι οποίες μνημονεύονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο λειτουργεί από την ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών ενός Συμβαλλομένου Μέρους σε υπηρεσίες προς και από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί, ενόσω ευρίσκεται εντός της επικράτειας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, να αποτελέσει το αντικείμενο ελέγχου από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, επί του αεροσκάφους και γύρω από αυτό, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και εκείνων του πληρώματός του όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (του ελέγχου αυτού καλούμενου στο παρόν Άρθρο ως «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι τούτο δεν θα οδηγήσει σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Αν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας δώσει αφορμή για σοβαρή ανησυχία ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται προς τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση ή ότι υφίσταται έλλειψη αποτελεσματικής διατήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση, το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων τα πιστοποιητικά ή οι άδειες όσον αφορά το αεροσκάφος αυτό ή όσον αφορά το πλήρωμα του αεροσκάφους αυτού εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν ή ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων λειτουργεί το αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση κατά την οποία η πρόσβαση για τον σκοπό της ανάληψης μιας επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους που λειτουργεί από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο (3) δεν επιτραπεί από τον εκπρόσωπο αυτής της αεροπορικής εταιρείας ή αυτών των αεροπορικών εταιρειών, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να εκλάβει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο (4) και να εξαγάγει τα συμπεράσματα τα οποία προβλέπονται στην παράγραφο αυτή.

6. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να αναστείλει ή να τροποποιεί αμέσως την εξουσιοδότηση μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας ή μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας είτε ως αποτέλεσμα άρνησης της πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας,

διαβούλευσης ή άλλου λόγου, ότι άμεσες ενέργειες είναι απαραίτητες για την ασφάλεια της λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας.

7. Οποιαδήποτε ενέργεια εκ μέρους ενός Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με τις πιο πάνω παραγράφους (2) ή (6) θα διακοπεί μόλις εκλείψει ο λόγος για τον οποίο αναλήφθηκε η ενέργεια αυτή.

8. Εφόσον η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μία αεροπορική εταιρεία ο ρυθμιστικός έλεγχος της οποίας ασκείται και διατηρείται από ένα άλλο Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα της Βραζιλίας βάσει του Άρθρου αυτού θα εφαρμόζονται εξίσου όσον αφορά την υιοθέτηση, την άσκηση ή την διατήρηση των προτύπων ασφαλείας εκ μέρους αυτού του άλλου Κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά την εξουσιοδότηση αυτής της αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επανεπιβεβαιώνουν ότι η αμοιβαία υποχρέωσή τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων παράνομης παρεμβολής συνιστά αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζεται ο γενικός χαρακτήρας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδίως σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Παραβάσεων και Άλλων Τινών Πράξεων Τελουμένων επί Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παρανόμου Καταλήψεως Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στην Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων κατά της Ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για την Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ την 1η Μαρτίου 1991, και όλες τις άλλες διεθνείς πράξεις σχετικά με τον ίδιο τομέα στις οποίες αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη προσχωρούν.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν μετά την διατύπωση αιτήματος κάθε αναγκαία συνδρομή το ένα στο άλλο για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας αυτών των αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους,

των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας οι οποίες έχουν καθιερωθεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στο μέτρο που αυτές οι διατάξεις ασφαλείας έχουν εφαρμογή στα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αυτά θα απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του μητρώου τους ή από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι έχουν την κύρια έδρα των επιχειρήσεών τους ή την μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της βάσει της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν έγκυρες Άδειες Λειτουργίας σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους να ενεργούν σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας.

4. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών συμφωνεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του θα οφείλουν να τηρούν, κατά την αναχώρηση από την επικράτεια ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους ή ενόσω παραμένει σε αυτήν, τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας σύμφωνα με την ισχύουσα στην χώρα αυτή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξασφαλίζει ότι ικανά μέτρα εφαρμόζονται αποτελεσματικά στην επικράτειά του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των πραγμάτων που αυτοί μεταφέρουν και την διεκπεραίωση των καταλλήλων ελέγχων στο προσωπικό, στις αποσκευές, στα εμπορεύματα και στα εφόδια του αεροσκάφους πριν από την επιβίβαση ή την φόρτωση και κατά την διάρκειά τους. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξετάζει θετικά επίσης οποιοδήποτε αίτημα εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους για την λήψη λογικών ειδικών μέτρων ασφαλείας προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Αν προκύψει ένα περιστατικό ή μία απειλή περιστατικού παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών ή άλλων παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, αερολιμένων ή εγκαταστάσεων αεροπορικής πλοήγησης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και άλλα προσήκοντα μέτρα τα οποία προορίζονται για την ταχεία και ασφαλή εξάλειψη αυτού του περιστατικού ή της απειλής του.

6. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί την συνεργασία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να αξιολογήσει τα μέτρα ασφαλείας τα οποία λαμβάνονται ή σχεδιάζονται να ληφθούν στην επικράτεια

του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά πτήσεις που αναχωρούν από την επικράτεια του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους. Οι διοικητικές ρυθμίσεις για την διεξαγωγή της αξιολόγησης αυτής θα συμφωνούνται μεταξύ των αεροπορικών αρχών και θα διεκπεραιώνονται χωρίς καθυστέρηση προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αξιολογήσεις θα διεξάγονται ταχέως.

7. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει αποκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίσουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την λήψη του αιτήματος αυτού από εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών. Η αποτυχία της επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων θα συνιστά λόγο για παρακράτηση, ανάκληση, αναστολή ή επιβολή όρων επί των εξουσιοδοτήσεων της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών που έχουν διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όταν τούτο δικαιολογείται από επείγουσα ανάγκη ή για την πρόληψη περαιτέρω μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λαμβάνει προσωρινά μέτρα κατά πάντα χρόνο.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να διατηρούν την δική τους εκπροσώπηση στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

2. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους που σχετίζονται με την είσοδο, την διαμονή και την απασχόληση, να μεταφέρουν και να διατηρήσουν στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το διευθυντικό, εμπορικό, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο ειδικό προσωπικό το οποίο απαιτείται για την παροχή των αεροπορικών υπηρεσιών.

3. Σε περίπτωση ορισμού γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός θα οριστεί σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους.

4. Έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να επιδίδεται σε πωλήσεις αερομεταφορών στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, άμεσα ή μέσω των αντιπροσώπων της, οποιοδήποτε δε πρόσωπο θα

μπορεί να αγοράσει την εν λόγω μεταφορά σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα παραχωρήσει στην διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει στην χώρα της μετά από σχετικό αίτημα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί συναλλάγματος, τις πέραν των εξόδων επιτευχθείσες εισπράξεις οι οποίες σχετίζονται με την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου στο πλαίσιο των συμφωνημένων υπηρεσιών στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Η μετατροπή και η αποστολή με έμβασμα των εσόδων αυτών θα επιτρέπεται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και αυτές δεν θα υπόκεινται σε οποιεσδήποτε διοικητικές ή συναλλαγματικές χρεώσεις εκτός από εκείνες οι οποίες επιβάλλονται συνήθως από τις τράπεζες για την διενέργεια αυτής της μετατροπής και της αποστολής εμβάσματος.

6. Κατά την παροχή ή την προσφορά των εξουσιοδοτημένων υπηρεσιών στις συμφωνημένες διαδρομές, οποιαδήποτε διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί να συνάψει συνεταιριστικές εμπορικές συμφωνίες, όπως κοινοπραξίες, συμφωνίες δέσμευσης χώρου ή εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό, με μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους και μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι όλες οι μετέχουσες στις συμφωνίες αυτές αεροπορικές εταιρείες έχουν το αντίστοιχο δικαίωμα να λειτουργούν στις σχετικές διαδρομές και τμήματα και πληρούν τις προϋποθέσεις οι οποίες ισχύουν συνήθως για τις συμφωνίες αυτές, όπως η προστασία και η ενημέρωση του επιβάτη σχετικά με την ευθύνη. Έκαστη αεροπορική εταιρεία η οποία μετέχει σε συμφωνίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό θα καθιστά σαφές στους αγοραστές στο σημείο πώλησης ποια αεροπορική εταιρεία θα αναλάβει στην πραγματικότητα κάθε τμήμα της διαδρομής και με ποια αεροπορική εταιρεία/ή αεροπορικές εταιρείες συνάπτει ο αγοραστής συμβατική σχέση. Έκαστη συχνότητα εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό η οποία εκτελείται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάτερης χώρας θα μετρά ως μία (1) συχνότητα, ενώ οι υπηρεσίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό του φορέα εμπορίας δεν θα μετρά ως συχνότητα. Οι συμφωνίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό μπορούν να υπόκεινται στην έγκριση των αρμοδίων αρχών πριν από την υλοποίηση.

7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να παρέχουν τις συμφωνημένες υπηρεσίες χρησιμοποιώντας μισθωμένα αεροσκάφη με ή χωρίς πλήρωμα από οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των τρίτων χωρών, υπό την προϋπόθεση ότι όλοι οι μετέχοντες σε τέτοιες

συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται συνήθως από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε τέτοιες συμφωνίες, ότι όλες τις αναγκαίες εγκρίσεις έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη των σχεδιαζόμενων επιχειρήσεων και ότι οι συμμετέχοντες αυτοί συμμορφώνονται προς το Άρθρο 7 και το Άρθρο 8 της παρούσας Συμφωνίας. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα ζητεί από τις αεροπορικές εταιρείες που μισθώνουν τον εξοπλισμό τους να κατέχουν δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας. Η μίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) ενός αεροσκάφους μιας αεροπορικής εταιρείας τρίτης χώρας από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να εκμεταλλευτεί τα δικαιώματα που περιλαμβάνονται στην παρούσα Συμφωνία, θα παραμείνει έκτακτη ή θα καλύπτει προσωρινές ανάγκες και, σε περίπτωση αεροσκάφους αεροπορικής εταιρείας τρίτης χώρας, μπορεί μόνο να υλοποιηθεί εάν αυτή η αεροπορική εταιρεία της τρίτης αυτής χώρας δεν απαγορεύεται να λειτουργεί εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και/ή της Βραζιλίας. Το αίτημα για την λειτουργία αυτή θα υποβάλλεται για προηγούμενη έγκριση στις αρμόδιες αρχές, τόσο του εκμισθωτή, όσο και του μισθωτή και στην αρμόδια αρχή του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους στην επικράτεια του οποίου προορίζεται να λειτουργήσει το πλήρως μισθωμένο αεροσκάφος.

8. Με την επιφύλαξη των νόμων και των κανονισμών εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένης, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να διενεργεί την δική της εξυπηρέτηση εδάφους («αυτοεξυπηρέτηση») ή, κατ' επιλογή της, το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ ανταγωνιστικών προμηθευτών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους εν όλω ή εν μέρει. Εφόσον οι εν λόγω νόμοι και κανονισμοί περιορίζουν ή αποκλείουν την αυτοεξυπηρέτηση και εφόσον δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ προμηθευτών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα τυγχάνει μεταχείρισης χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβασή τους στην αυτοεξυπηρέτηση και στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχονται από έναν προμηθευτή ή από προμηθευτές.

9. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν, όσον αφορά την αερομεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, οποιαδήποτε διατροπική μεταφορά προς ή από οποιοδήποτε σημείο του εδάφους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Αυτές οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να επιλέγουν να πραγματοποιούν την δική τους διατροπική μεταφορά ή να την παρέχουν μέσω συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένης και της εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό, με άλλους μεταφορείς. Οι διατροπικές υπηρεσίες μπορούν να προσφέρονται ως

μία διακεκομμένη υπηρεσία και έναντι μοναδικού τιμήματος για την συνδυασμένη αεροπορική και διατροπική μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες και οι φορτωτές θα ενημερώνονται σχετικά με τους παρόχους της εν λόγω μεταφοράς.

10. Σε οποιοδήποτε διεθνές τμήμα ή τμήματα των συμφωνημένων διαδρομών, μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί να πραγματοποιεί αερομεταφορές χωρίς περιορισμό ως προς την αλλαγή, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, σε τύπο ή αριθμό των λειτουργούντων αεροσκαφών, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά, στην εξερχόμενη κατεύθυνση, πέραν του σημείου αυτού θα είναι μία συνέχιση της μεταφοράς από την επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία και η μεταφορά στην εισερχόμενη κατεύθυνση προς την επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία θα είναι μία συνέχεια της μεταφοράς από πέραν του σημείου αυτού.

Άρθρο 10
Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα απαλλάσσει, σε βάση αμοιβαιότητας, τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας του από περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, αμοιβές επιθεώρησης και άλλα εθνικά τέλη και χρεώσεις επί αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, τεχνικών προμηθειών αναλωσίμων, ανταλλακτικών συμπεριλαμβανομένων και των κινητήρων, τακτικού εξοπλισμού αεροσκαφών, εφοδίων αεροσκαφών και άλλων ειδών τα οποία προορίζονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται μόνον σε σχέση με την λειτουργία ή τη συντήρηση αεροσκαφών της διορισμένης εταιρείας αυτού του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες, καθώς και του εξοπλισμού εδάφους ο οποίος εισάγεται στην επικράτεια εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας μέσα στα πλαίσια των διεθνών αερολιμένων στους οποίους λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, των αποθεμάτων εισιτηρίων, των αεροπορικών φορτωτικών, οποιουδήποτε έντυπου υλικού φέροντος τα διακριτικά της εταιρείας τυπωμένα επάνω σε αυτό και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται δωρεάν από αυτήν την διορισμένη αεροπορική εταιρεία βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας της.

2. Οι απαλλαγές οι οποίες παραχωρούνται από το παρόν Άρθρο θα έχουν εφαρμογή στα είδη που αναφέρονται στην παράγραφο (1) και εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλομένου Μέρους από την διορισμένη αεροπορική

εταιρεία ενός Συμβαλλομένου Μέρους ή για λογαριασμό της, που κρατούνται πάνω στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους με την άφιξη στην ή με την αναχώρηση από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, που λαμβάνονται πάνω στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και προορίζονται προς χρήση για την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών, είτε τα είδη αυτά χρησιμοποιούνται ή αναλώνονται εν όλω εντός της επικράτειας του Συμβαλλομένου Μέρους που παραχωρεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό την προϋπόθεση ότι η κυριότητα και/ή η χρήση αυτών των ειδών δεν μεταβιβάζεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλομένου Μέρους χωρίς την πληρωμή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

3. Ο κανονικός αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που κανονικά τηρούνται πάνω στο αεροσκάφος εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν να εκφορτωθούν στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μόνον με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, αυτά μπορούν να τεθούν υπό επίβλεψη των εν λόγω αρχών για όσο διάστημα μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.

4. Κανένα σημείο της παρούσας Συμφωνίας δεν θα εμποδίζει την Ελληνική Δημοκρατία από το να επιβάλει, χωρίς διακρίσεις, φόρους, εισφορές, τέλη, αμοιβές ή χρεώσεις επί των καυσίμων τα οποία παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε ένα αεροσκάφος μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο λειτουργεί μεταξύ ενός σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή στην επικράτεια άλλου Κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 11
Θεμιτός Ανταγωνισμός

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι κοινός στόχος τους να έχουν ένα θεμιτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον και μία δίκαιη και ίση ευκαιρία ώστε οι αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλομένων Μερών να ανταγωνίζονται για την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές. Κατά συνέπεια, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν την πλήρη επίτευξη του στόχου αυτού.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη διακηρύσσουν ότι ο ελεύθερος, θεμιτός και ανόθευτος ανταγωνισμός είναι σημαντικός για την προώθηση των στόχων της παρούσας Συμφωνίας και σημειώνουν ότι η ύπαρξη περιεκτικών νόμων περί ανταγωνισμού και μιας ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού καθώς και η υγιής και αποτελεσματική εφαρμογή των αντιστοίχων νόμων τους περί ανταγωνισμού και σημαντικά για αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς. Οι νομοθεσίες περί ανταγωνισμού εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους οι οποίες αντιμετωπίζουν τα ζητήματα που καλύπτονται από το παρόν Άρθρο, όπως τροποποιούνται εκάστοτε, θα εφαρμόζονται στην λειτουργία των αερομεταφορέων οι οποίοι υπάγονται στην δικαιοδοσία του αντιστοίχου Συμβαλλομένου Μέρους. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη μοιράζονται τους στόχους της συμβατότητας και της σύγκλισης του δικαίου του ανταγωνισμού και της αποτελεσματικής εφαρμογής του. Αυτά θα συνεργάζονται όπου ισχύει και όπου συντρέχει λόγος για την αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού, επιτρέποντας επίσης την κοινοποίηση, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανόνες και την νομολογία τους, μέσω των αντιστοίχων αεροπορικών εταιρειών ή άλλων υπηκόων τους, πληροφοριών οι οποίες σχετίζονται με μία δράση δικαίου του ανταγωνισμού από τις αρχές ανταγωνισμού εκάστου.

3. Κανένα σημείο της παρούσας Συμφωνίας δεν θα επηρεάζει, περιορίζει ή θέτει σε κίνδυνο με οποιονδήποτε τρόπο την αυθεντία και τις εξουσίες των σχετικών αρχών και δικαστηρίων ανταγωνισμού εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους (και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), όλα δε τα ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού θα συνεχίσουν να υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα αυτών των αρχών και δικαστηρίων. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε δράση η οποία αναλαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο εκ μέρους ενός Συμβαλλομένου Μέρους δεν θα παραβλάπτει οποιεσδήποτε τυχόν ενέργειες οι οποίες έχουν αναληφθεί από αυτές τις αρχές και τα δικαστήρια.

4. Οποιαδήποτε ενέργεια η οποία αναλαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο θα υπάγεται στην αποκλειστική ευθύνη των Συμβαλλομένων Μερών και θα κατευθύνεται αποκλειστικά προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος και/ή προς την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ενέργεια αυτή δεν θα υπόκειται στην διαδικασία επίλυσης διαφορών η οποία προβλέπεται από το Άρθρο 17 (Επίλυση Διαφορών).

Αθέμιτος ανταγωνισμός

5. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξαλείψει οποιεσδήποτε μορφές διακρίσεων ή αθέμιτες πρακτικές οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την δίκαιη και ίση ευκαιρία των αεροπορικών εταιρειών του ετέρου

Συμβαλλομένου Μέρους ώστε να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

Κρατικές επιδοτήσεις και υποστήριξη

6. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα παρέχει ή επιτρέπει κρατικές επιδοτήσεις ή υποστήριξη προς τις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες του εφόσον αυτές οι επιδοτήσεις ή η υποστήριξη θα μπορούσαν να επηρεάσουν ουσιωδώς και αρνητικά, κατά τρόπο αδικαιολόγητο, την δίκαιη και ίση ευκαιρία των αεροπορικών εταιρειών του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους ώστε να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς. Αυτές οι κρατικές επιδοτήσεις ή η υποστήριξη μπορούν να περιλαμβάνουν, χωρίς περιορισμό: τις αμοιβαίες επιδοτήσεις, τον συμψηφισμό επιχειρησιακών ζημιών, την παροχή κεφαλαίου, τις επιχορηγήσεις, τις εγγυήσεις, τα δάνεια ή την ασφάλιση με προνομιακούς όρους, την προστασία από την πτώχευση, την ματαίωση της είσπραξης οφειλομένων ποσών, την ματαίωση της κανονικής απόδοσης των επενδεδυμένων δημοσίων κεφαλαίων, την απαλλαγή από φόρους ή τις εκπτώσεις φόρου, την αποζημίωση για χρηματοοικονομικά βάρη που επιβάλλονται από κρατικές αρχές, και την πρόσβαση σε βάση δημιουργούσα διακρίσεις ή μη εμπορική σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αεροναυτιλίας ή αερολιμένος, καύσιμα, εξυπηρέτηση εδάφους, ασφάλειας, πληροφορικά συστήματα κρατήσεων, κατανομή χρονοθυρίδων και άλλες σχετικές διευκολύνσεις και υπηρεσίες οι οποίες είναι αναγκαίες για την λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών.

7. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει κρατικές επιδοτήσεις ή υποστήριξη με την έννοια της πιο πάνω παραγράφου (6) σε μία αεροπορική εταιρεία, θα εξασφαλίζει την διαφάνεια του μέτρου αυτού μέσω οποιονδήποτε καταλλήλων μέσων, τα οποία μπορούν να περιλαμβάνουν την απαίτηση από την αεροπορική εταιρεία να αναγράφει την επιδότηση ή την υποστήριξη με σαφήνεια και χωριστά στους λογαριασμούς της.

8. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχει, μετά από αίτημα του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος χρηματοοικονομικές αναφορές σχετικά με τα νομικά πρόσωπα που τελούν υπό την δικαιοδοσία του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες οι οποίες μπορούν να ζητηθούν ευλόγως από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου. Τούτο μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με επιδοτήσεις ή υποστήριξη με την έννοια της πιο πάνω παραγράφου (6).

9. Χωρίς να παραβλάπτεται οποιαδήποτε δράση η οποία αναλαμβάνεται από την αρμόδια αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού για την εφαρμογή των κανόνων οι οποίοι παρατίθενται στις παραγράφους (5) και (6):

α) αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι μία αεροπορική εταιρεία έχει πέσει θύμα διάκρισης ή αθέμιτων πρακτικών με την έννοια των πιο πάνω παραγράφων (5) και (6) και ότι τούτο μπορεί να τεκμηριωθεί, μπορεί να υποβάλει έγγραφες παρατηρήσεις προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αφού ενημερώσει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί επίσης να προσεγγίσει αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο για να συζητήσει ζητήματα που σχετίζονται με το παρόν Άρθρο. Επίσης, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις επί του ζητήματος αυτού με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ενόψει της επίλυσης του προβλήματος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη του αιτήματος. Εν τω μεταξύ, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάσσουν επαρκείς πληροφορίες για να επιτρέψουν την πλήρη εξέταση της ανησυχίας η οποία διατυπώθηκε από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και

β) αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να εξασφαλίσουν μία επίλυση του ζητήματος μέσω διαβουλεύσεων εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων ή αν οι διαβουλεύσεις δεν αρχίσουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη της αίτησης σχετικά με μία επικαλούμενη παραβίαση των πιο πάνω παραγράφων (5) και (6), το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο ζήτησε την διαβούλευση θα έχει το δικαίωμα να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους με την άρνηση, την παρακράτηση, την ανάκληση ή την αναστολή της εξουσιοδότησης/ άδειας λειτουργίας ή να επιβάλει τους όρους που μπορεί να κρίνει προσήκοντες για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών ή να επιβάλει τέλη ή να αναλάβει άλλες ενέργειες. Οποιαδήποτε ενέργεια αναλαμβανόμενη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα είναι προσήκουσα, ανάλογη και περιορισμένη όσον αφορά το αντικείμενο και την διάρκεια σε αυτό που είναι απολύτως αναγκαίο.

Αντιμονοπωλιακές Διατάξεις

10. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εφαρμόζει αποτελεσματικά αντιμονοπωλιακούς νόμους σύμφωνα με την παράγραφο (2) και θα απαγορεύει στην αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες:

α) σε συνεργασία με οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες να συνάπτει συμφωνίες, να λαμβάνει αποφάσεις ή να μετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος και οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμά τους την πρόληψη, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού. Η απαγόρευση αυτή μπορεί θεωρηθεί ανίσχυρη όπου οι εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή πρακτικές συνεισφέρουν στην βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής υπηρεσιών ή στην προώθηση της

τεχνικής ή της οικονομικής προόδου, ενώ ταυτόχρονα αφήνουν στους καταναλωτές ένα δίκαιο μερίδιο του προκύπτοντος κέρδους, και δεν: (α) επιβάλλουν στις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες περιορισμούς οι οποίοι δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών, (β) παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες αυτές την δυνατότητα να εξαλείψει τον ανταγωνισμό όσον αφορά ένα ουσιώδες τμήμα των εν λόγω υπηρεσιών, και
β) να εκμεταλλεύεται μία δεσπόζουσα θέση κατά τρόπο που μπορεί να επηρεάσει τις υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος.

11. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα αναθέτει την εφαρμογή των αντιμονοπωλιακών κανόνων οι οποίοι αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (10) αποκλειστικά στην αρμόδια και ανεξάρτητη αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού του.

12. Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε ενέργειας η οποία έχει αναληφθεί από την αρμόδια και ανεξάρτητη αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού για την εφαρμογή των κανόνων που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (10), εφόσον ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι μία αεροπορική εταιρεία υφίσταται μία επικαλούμενη παραβίαση της πιο πάνω παράγραφο (10) και ότι τούτο μπορεί να τεκμηριωθεί, μπορεί να υποβάλει έγγραφες παρατηρήσεις προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αφού ενημερώσει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί επίσης να προσεγγίσει αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο για να συζητήσει ζητήματα που σχετίζονται με το παρόν Άρθρο. Επίσης, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις επί του ζητήματος αυτού με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ενόψει της επίλυσης του προβλήματος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη του αιτήματος. Εν τω μεταξύ, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάσσουν επαρκείς πληροφορίες για να επιτρέψουν την πλήρη εξέταση της ανησυχίας η οποία διατυπώθηκε από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

13. Αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να εξασφαλίσουν μία επίλυση του ζητήματος μέσω διαβουλεύσεων εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων ή αν οι διαβουλεύσεις δεν αρχίσουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη της αίτησης σχετικά με μία επικαλούμενη παραβίαση της πιο πάνω παραγράφου (10), και υπό τον όρο ότι η αρμόδια αρχή ή δικαστήριο ανταγωνισμού θα διαπιστώσει μία αντιμονοπωλιακή παράβαση, το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο ζήτησε την διαβούλευση θα έχει το δικαίωμα να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους με την άρνηση, την παρακράτηση, την

ανάκληση ή την αναστολή της άδειας/εξουσιοδότησης λειτουργίας ή να επιβάλει τους όρους που μπορεί να κρίνει προσήκοντες για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών ή να επιβάλει τέλη ή να αναλάβει άλλες ενέργειες. Οποιαδήποτε ενέργεια αναλαμβανόμενη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα είναι προσήκουσα, ανάλογη και περιορισμένη όσον αφορά το αντικείμενο και την διάρκεια σε αυτό που είναι απολύτως αναγκαίο.

Άρθρο 12
Τέλη Χρήσης

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαια και εύλογα τέλη για την χρήση αερολιμένων ή άλλων εγκαταστάσεων που τελούν υπό τον έλεγχο του.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών συμφωνεί, εν τούτοις, ότι τα τέλη αυτά δεν θα είναι υψηλότερα από εκείνα τα οποία θα καταβάλλονταν για την χρήση των εν λόγω αερολιμένων ή άλλων εγκαταστάσεων από τα εθνικά αεροσκάφη του που παρέχουν παρόμοιες διεθνείς υπηρεσίες.

Άρθρο 13
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχεται δίκαιη και ίση ευκαιρία να ανταγωνίζονται κατά την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα λαμβάνει όλα τα προσήκοντα μέτρα εντός της δικαιοδοσίας του για την εξάλειψη όλων των μορφών των διακρίσεων και των αντι-ανταγωνιστικών ή επιθετικών πρακτικών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων τα οποία παρατίθενται στην παρούσα Συμφωνία.

3. Η χωρητικότητα και η συχνότητα που θα παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών επί των συμφωνημένων υπηρεσιών θα συμφωνούνται μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών.

4. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, τα ζητήματα τα οποία αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (3) θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας. Μέχρις ότου επιτευχθεί η συμφωνία αυτή, η χωρητικότητα η οποία προβλέπεται για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει ως έχει.

5. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα συμμορφώνεται προς τον κανονισμό για την υποβολή των σχεδιαζόμενων προγραμμάτων πτήσεών της στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους καθώς και οποιασδήποτε τροποποίησής τους.

6. Από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί να ζητηθεί να υποβάλουν τα προγράμματα των πτήσεων στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν την εκκίνηση υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές. Ωσαύτως, τούτο θα ισχύει και στις μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, η προθεσμία αυτή μπορεί να συντμηθεί με την επιφύλαξη της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14
Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα επιτρέπει σε έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία να αποφασίζει τις τιμές για τις αεροπορικές υπηρεσίες στην βάση εμπορικών κριτηρίων στην αγορά.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί την κοινοποίηση ή την υποβολή των τιμών προς τις αρχές από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες για τις μεταφορές οι οποίες εκκινούν από την επικράτειά του.

3. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα αναλαμβάνει μονομερείς ενέργειες για να εμποδίσει την έναρξη ή την συνέχιση ενός τιμολογίου το οποίο σχεδιάζεται να χρεωθεί ή χρεώνεται από μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους για τις διεθνείς αερομεταφορές.

4. Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει ότι η τιμή η οποία χρεώθηκε από μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους φαίνεται άδικη, δημιουργούσα αδικαιολόγητη διάκριση ή ασύμβατη προς τις πρακτικές του θεμιτού ανταγωνισμού, θα κοινοποιήσει στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τους λόγους της δυσαρέσκειάς του το ταχύτερο δυνατόν και θα ζητήσει διαβουλεύσεις οι οποίες θα λάβουν χώρα το αργότερο τριάντα (30) ημέρες από την λήψη του αιτήματος. Εφόσον τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία όσον αφορά την τιμή για την οποία έχει γίνει κοινοποίηση δυσαρέσκειας, έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την υλοποίηση της συμφωνίας αυτής. Αν δεν επιτευχθεί τέτοια συμφωνία, η προηγουμένως υφιστάμενη τιμή θα συνεχίσει να ισχύει.

Άρθρο 15
Παροχή Στατιστικών

Οι Αεροπορικές Αρχές εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους θα παρέχουν ή θα ζητούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, μετά από αίτημά τους, όπως μπορεί να ζητηθεί ευλόγως, τις πληροφορίες και τις στατιστικές οι οποίες σχετίζονται με την κίνηση που διεκπεραιώθηκε στις συμφωνημένες διαδρομές από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους προς και από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρο 16
Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν να ζητήσουν κατά πάντα χρόνο διαβουλεύσεις με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.

2. Μία διαβούλευση η οποία ζητείται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίζει εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας, η οποία θα συμφωνηθεί ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (1) του Άρθρου 21 (Έναρξη Ισχύος) της παρούσας.

4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνούνται απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Αυτές θα επιβεβαιώνονται με μία ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17
Επίλυση Διαφορών

1. Αν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν κατ'αρχήν να την επιλύσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εφόσον τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιτύχουν να καταλήξουν σε συμβιβασμό σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο (1) εντός προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με αμοιβαία συμφωνία

των Συμβαλλομένων Μερών σε ένα Διαιτητικό Δικαστήριο αποτελούμενο από τρεις διαιτητές. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα διορίσει έναν διαιτητή εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης από εκάτερο Συμβαλλόμενο Μέρος εκ μέρους του ετέρου μιας κοινοποίησης, δια διπλωματικής οδού, με την οποία ζητείται η διαιτησία της διαφοράς από ένα τέτοιο Διαιτητικό Δικαστήριο, οι δε δύο διαιτητές που θα διοριστούν με τον τρόπο αυτό θα διορίσουν με κοινή συμφωνία τους τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα είναι ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου, εντός μιας περαιτέρω προθεσμίας εξήντα (60) ημερών. Εφόσον εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών παραλείψει να διορίσει τον διαιτητή του εντός της ορισθείσας προθεσμίας ή ο τρίτος διαιτητής δεν έχει διοριστεί εντός της ορισθείσας προθεσμίας, μπορεί να ζητηθεί από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας εκ μέρους εκατέρου των Συμβαλλομένων Μερών να διορίσει έναν διαιτητή ή περισσότερους διαιτητές όπως μπορεί να απαιτείται ανάλογα με την περίπτωση, σημειουμένου πάντως ότι, αν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος εκατέρου των Συμβαλλομένων Μερών, μπορεί να ζητηθεί από τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή, αν και αυτός είναι τέτοιος υπήκοος, από το αρχαιότερο μέλος του Συμβουλίου το οποίο δεν είναι τέτοιος υπήκοος να προβεί στους διορισμούς ανάλογα με την περίπτωση. Εν τούτοις, ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτης χώρας και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου, θα καθορίζει δε τον τόπο στον οποίο θα διεξαχθεί η διαιτησία.

3. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του.

4. Τα έξοδα του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα επιμερίζονται εξ ίσου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.

5. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα εκδώσει την απόφασή του με πλειοψηφία των ψήφων. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να συμμορφωθούν προς οποιαδήποτε απόφαση η οποία θα εκδοθεί κατ'εφαρμογήν του παρόντος Άρθρου.

6. Αν και ενόσω εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του παραλείπει να συμμορφωθεί προς μία απόφαση εκδοθείσα σύμφωνα με την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίζει, παρακρατεί ή ανακαλεί οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια τα οποία αυτό έχει παραχωρήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 18
Λήξη

1. Εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί κατά πάντα χρόνο να κοινοποιήσει εγγράφως στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος την πρόθεσή του να λύσει την παρούσα Συμφωνία, δια της διπλωματικής οδού. Η ειδοποίηση αυτή να κοινοποιηθεί ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Η Συμφωνία θα λήξει δώδεκα μήνες από την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο (1) από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η κοινοποίηση της λήξης ανακληθεί με συμφωνία πριν την παρέλευση της προθεσμίας αυτής. Ελλείψει βεβαίωσης παραλαβής εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, η ειδοποίηση θα λογίζεται ότι έχει ληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την λήψη της κοινοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 19
Συμφωνία με Πολυμερείς Συμβάσεις

Αν αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμβληθούν σε μία πολυμερή συμφωνία η οποία αφορά ζητήματα που καλύπτονται από την παρούσα Συμφωνία, αυτά θα διαβουλευθούν προκειμένου να αξιολογήσουν κατά πόσον η παρούσα Συμφωνία πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να λάβει υπόψη την πολυμερή συμφωνία.

Άρθρο 20
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους θα καταχωρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21
Έναρξη Ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία της ανταλλαγής, δια της διπλωματικής οδού, εγγράφων κοινοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών με τις οποίες θα ενημερώνουν το ένα το άλλο σχετικά με την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους που είναι αναγκαίες προς τον σκοπό αυτό.

Σε πιστοποίηση των οποίων, οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, έχοντες εξουσιοδοτηθεί νομίμως από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στ.ν. Μπραζίλια σε δύο πρωτότυπα αντίτυπα, σήμερα ...Εξι (6).....του ...Φεβρουαρίου, .2023 στην ελληνική, την πορτογαλική και την αγγλική γλώσσα, και των τριών κειμένων εχόντων ίση ισχύ.

Σε περίπτωση διαφοροποίησης της ερμηνείας, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

Νικόλαος-Γεώργιος Σ. Δένδιας
Υπουργός Εξωτερικών

Για την Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

Mauro Vieira
Υπουργός Εξωτερικών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Διαδρομές προς λειτουργία από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας:

Σημεία Αναχώρησης	**Ενδιάμεσα Σημεία**	**Σημεία Προορισμού**	**Σημεία Πέραν**
Σημεία στην Βραζιλία	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Διαδρομές προς λειτουργία από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας:

Σημεία Αναχώρησης	**Ενδιάμεσα Σημεία**	**Σημεία Προορισμού**	**Σημεία Πέραν**
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Βραζιλία	Οποιαδήποτε σημεία

Σημειώσεις:

1. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν των Συμβαλλομένων Μερών μπορούν να παραλείπονται σε οποιοδήποτε τμήμα, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά είναι τμήμα μιας υπηρεσίας η οποία εξυπηρετεί ένα σημείο στην επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο διόρισε την αεροπορική εταιρεία.

2. Το δικαίωμα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους να πραγματοποιεί πτήσεις για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης 5ης ελευθερίας) μπορούν να αποφασίζονται από κοινού από τις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OFBRAZIL

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Federative Republic of Brazil

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated:

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Federative Republic of Brazil,the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC), and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority,or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i)any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity", in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and the term "capacity", in relation to "an agreed service", means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

l. References in this Agreement to nationals of the Hellenic Republic shall be understood as referring to nationals of the European Union Member States and

references to airlines of the Hellenic Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Hellenic Republic.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party as follows:

   a) To fly, without landing, across the territory of the Contracting Party granting the rights;

   b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

   c) To make stops in the said territory at the points on the route(s)specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article3 (Designation and Authorisation) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.

3. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, in writing to the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation and the applications from the designated airlines, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

   a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
      i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
      ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:
   i) it is established in the territory of the Federative Republic of Braziland is licensed in accordance with the applicable law ofthe Federative Republic of Brazil; and
   ii) the Federative Republic of Brazilhas and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied – in conformity with the provisions of the Convention – to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorisation of paragraph (2), a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:

a)in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
   i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
   ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;or

b)in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:
   i) it is not established in the territory of the Federative Republic of Brazilor is not licensed in accordance with the applicable law ofthe Federative Republic of Brazil; or
   ii) the Federative Republic of Brazilis not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16(Consultations and Modifications) of this Agreement.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety Provisions), Article 8 (Aviation Security) orArticle 11 (Fair Competition).

Article 5
Applicability of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided

always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16(Consultations and Modifications) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety Provisions

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise toserious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, orthat there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Brazil under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the

suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field to which both Contracting Partiesadhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Contracting Party may request the cooperation of the other Contracting Party in order to assess the security measures being carried out, or planned to be carried out, in the territory of the other Contracting Party by aircraft operators in respect of flights departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to maintain their own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

6. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or code-sharing arrangements, withan airline or airlines of either Contracting Party andan airline or airlines of a third country, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned and

meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability.Eachairlineinvolved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airlineor airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.Each code-sharing frequency operated by the designated airlines of either country will count as one (1) frequency, whereas the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as frequencies. Code-sharing arrangements may be subject to approval of the appropriate authorities before implementation.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any airline, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements, all necessary approvals have been issued before the start of the intended operations and such participants comply with Article 7 and Article 8 of this Agreement.Neither Contracting Party shall require the airlines leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an airline of a third country by the designated airlines of each Contracting Party, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs, and, in the case of an aircraft from an arline of a third country, may only occur if that airline of such third country is not prohibited to operate in the European Union and/or Brazil. The request for such operations shall be submitted for prior approval to the competent authorities of both the lessor and the lesseeand to the competent authority of the other Contracting Party to which territory it is intended to operate the wet-leased aircraft.

8. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law, each designated airline shall have, in the territory of the other Contracting Party, the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

9. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party. Such airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

10. On any international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that the transportation in the outbound direction beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline, and the transportation in the inbound direction to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 10
Exemption from customs duties and taxation

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party under its relevant applicable legislation from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, airwaybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1),introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party,retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party,taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party without the payment of the relevant customs duties and taxes.

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

4. Nothing in this Agreement shall prevent the Hellenic Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other

Contracting Party that operates between a point in the territory of the Hellenic Republic and another point in the territory of the Hellenic Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 11
Fair Competition

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airlines providing air transport services to/from the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 17 (Settlement of Disputes).

Unfair competition

5. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

Public subsidies and support

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect,in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph (6) above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph (6) above.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs (5) and (6):

   a) if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs (5) or (6) above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties; and

b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs (5) or (6) above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airlines of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Antitrust

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph (2), and shall prohibit airlines:

a) in conjunction with any other airlines to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; and

b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph (10) above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph (10), if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph (10) above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph (10), and provided the relevant competent competition authority or court hasfound an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airlines of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Article 12
User Charges

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

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

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.

3. The capacity and frequency to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

4. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph (3) above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 (Consultations and Modifications) of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the Aeronautical

Authorities of the other Contracting Party as well as for any modification thereof.

6. The designated airlines of each Contracting Party may be requested to submit the flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 14
Air Transport Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If one Contracting Party believes that the tariff charged by a designated airline of the other Contracting Party appears unjust, unreasonably discriminatory or inconsistent with fair competition practices, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations, which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply or cause their designated airlines to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, as may be normally required, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party.

Article 16
Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any amendment to this Agreement, agreed as a result of such consultations, shall enter into force in accordance with the provisions of paragraph (1) of Article 21(Entry into Force) thereof.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraph (1) above within a period of twelve (12) months, the dispute may be referred by mutual agreement of the Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Tribunal shall determine its own procedures.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. The Tribunal shall reach its decision by a majority of votes. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

6. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 18
Termination

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

2. The Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice referred to in paragraph (1) by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Conformity with Multilateral Conventions

If both Contracting Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 20
Registration

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

Article 21
Entry into Force

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

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

Done at Brasilia in two original copies, this sixth day of February ,2023 in the Greek, Portuguese and English languages, all three texts being equally authentic.

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

For the Government of the Hellenic Republic	For the Government of the Federative Republic of Brazil
Nikolaos-Georgios S. Dendias	Mauro Vieira
Minister for Foreign Affairs	Minister for Foreign Affairs

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the Federative Republic of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Brazil	Any Points	Any Points in Greece	Any Points

SCHEDULE II

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Any Points in Brazil	Any Points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond the Contracting Parties may be omitted on any section,provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The right of the designated airline of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5thfreedom traffic rights)may be jointly determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παρ. 1 του άρθρου 18 αυτής.

Αθήνα,.....2025

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
2. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
4. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
5. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): 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 των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.13' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 16 Μαΐου 2025 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ