**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 3 Οκτωβρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 12.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου της, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας μέρα.

 Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Σήμερα συζητείτε η επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου».

Εκ μέρους της Κυβέρνησης παρευρίσκεται ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Η επεξεργασία θα πραγματοποιηθεί σε μία συνεδρίαση, όπως γίνεται στις Κυρώσεις.

Προχωράμε στη διαδικασία, δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Μπουτσικάκη.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλημέρα και καλή εβδομάδα εύχομαι σε όλους τους συναδέλφους.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κ. Υπουργέ, κ. Πρόεδρε, είναι γεγονός ότι οι διμερείς συμφωνίες διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο στην ανταλλαγή γνώσης, εμπειρίας και τεχνογνωσίας και ταυτόχρονα αναβαθμίζουν την Ελλάδα ως τουριστικό και επενδυτικό προορισμό.

 Μια τέτοια Συμφωνία είναι και αυτή που έρχεται σήμερα προς επεξεργασία στην Επιτροπή μας. Πρόκειται για μία μεικτή συμφωνία, η οποία συνομολογείται από κοινού από την ΕΕ και τα Κράτη μέλη της με τρίτα κράτη και απαιτείται κύρωσή της από τα αρμόδια Εθνικά και Περιφερειακά Κοινοβούλια, προκειμένου να τεθεί σε ισχύ.

 Οι διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες που εμπίπτουν στο σχέδιο εφαρμογής της παραγράφου 2 του άρθρου 36 του Συντάγματος κυρώνονται με τυπικό νόμο, κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος.

 Με τη Συμφωνία, η οποία υπεγράφη στο Λουξεμβούργο στις 18 Οκτωβρίου 2021, οριστικοποιείται η ρύθμιση των αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ με το Κατάρ και η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας της αεροπορικής συνεργασίας τους.

Συγκεκριμένα, αυξάνεται ο συνολικός αριθμός των εκτελούμενων εβδομαδιαίων δρομολογίων για τα Κράτη μέλη της ΕΕ, των οποίων οι διμερείς συμφωνίες με το Κατάρ επιτρέπουν μικρότερο αριθμό δρομολογίων. Αυξάνονται σταδιακά τα δικαιώματα μεταφοράς για υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου.

Επίσης, παρέχεται ευελιξία λειτουργίας στην εκτέλεση των δρομολογίων, όπως ενδεικτικά ο συνδυασμός πτήσεων, η εξυπηρέτηση ενδιάμεσων σημείων, οι ενδιάμεσες στάσεις, η διαμετακομιστική μεταφορά και η συνεξυπηρέτηση δύο ή περισσοτέρων σημείων σε Κράτη μέλη της ΕΕ.

 Με την προς Κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται η δημιουργία μιας μακροχρόνιας νομικής βάσης για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των αερομεταφορών. Αναμένεται, επίσης, να ενισχυθεί η συνεργασία των χωρών της ΕΕ και του Κατάρ, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των εμπορικών και αεροπορικών σχέσεων μεταξύ τους.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής και της επενδυτικής προοπτικής φτάνει μέχρι τον αραβικό κόσμο. Μέρος αυτού του σχεδιασμού είναι και η Συμφωνία μεταξύ της ΕΕ και του Κράτους του Κατάρ.

Η Ελλάδα είναι παρούσα στις εξελίξεις, όχι μόνο συμμετέχει, πλέον, ενεργά σε αυτές, αλλά μπορούμε να πούμε ότι τις διαμορφώνει. Προ μηνός, περίπου, ο Πρωθυπουργός, κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, πραγματοποίησε την πρώτη επίσημη επίσκεψη στο Κατάρ. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον των δύο πλευρών για την περαιτέρω ενίσχυση των διμερών σχέσεων, ιδιαίτερα στη σημερινή κρίσιμη συγκυρία της περιφερειακής αστάθειας και της ενεργειακής κρίσης.

 Είναι κοινή διαπίστωση η βούληση για εμβάθυνση της συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας, καθώς και στους τομείς του τουρισμού, των υποδομών, της γεωργίας, του πολιτισμού, του αθλητισμού και των επιστημών.

Η Ελλάδα είναι ένας αξιόπιστος εταίρος, πυλώνας σταθερότητας στην περιοχή, και λόγω της στρατηγικής της θέσης στην περιοχή αλλά και των υποδομών της, μπορεί να αποτελέσει τη «γέφυρα» του Κατάρ με την Ευρώπη και πύλη εισόδου της ενέργειας και της γνώσης τουριστικού προϊόντος στην ευρωπαϊκή αγορά.

 Η Κύρωση της αξιολογούμενης Συμφωνίας, η οποία αποτελείται από 30 άρθρα και 2 Παραρτήματα, κρίνεται αναγκαία και προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα συμφέροντα που άπτονται του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα των χωρών της ΕΕ. Επιπλέον, προωθούνται οι διμερείς αεροπορικές υπηρεσίες, επιδιώκεται η καθιέρωση και η εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέρα των επικρατειών των μερών και διασφαλίζεται ο υψηλότερος βαθμός ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

 Περνώντας στα επιμέρους άρθρα, να πω πως αρχικά τίθενται οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο κείμενο της υπό Κύρωση Συμφωνίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της. Στη συνέχεια περιλαμβάνονται τα προγράμματα διαδρομών, μεταξύ των δύο μερών ενώ προβλέπονται και τα δικαιώματα κίνησης της αεροπορικής εταιρείας των συμβαλλομένων μερών. Ειδικότερα, παρέχεται το δικαίωμα υπερπτήσεων του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, το δικαίωμα προσγείωσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς, το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών, έκτακτων και εμπορευματικών δρομολογίων χωρίς προορισμούς ως προς τις διαδρομές, τη χωρητικότητα και τη συχνότητα για αποβίβαση και επιβίβαση καθώς και τα δικαιώματα επιβίβασης και αποβίβασης από και προς το έδαφος άλλου συμβαλλόμενου μέρους φορτίου προοριζόμενο για τρίτη χώρα έως ορίου των 7 πτήσεων την εβδομάδα, ανά κράτος μέλος της ΕΕ.

 Προβλέπεται επίσης, η χορήγηση αδειών λειτουργίας και αδειών τεχνικής φύσεως αερομεταφορών, η δυνατότητα απόρρησης αναστολής ανάκλησης ή περιορισμού άδειας λειτουργίας, ή τεχνικής φύσεως άδειας αεροπορικών εταιρειών του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Καταγράφεται η Συμφωνία μεταξύ των διμερών ως προς την διερεύνηση της αμοιβαίας απελευθέρωσης της κυριότητας του ελέγχου των αερομεταφορέων. Προσδιορίζεται, το πλαίσιο των νόμων και κανονισμών κατά την άφιξη παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου μέρους.

 Στο άρθρο 7, προβλέπονται ίσες δυνατότητες ανταγωνισμού.

 Στο άρθρο 8, προβλέπεται η άρση εμποδίων στην άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας.

 Στο άρθρο 9, ρυθμίζεται η αμοιβαία απαλλαγή από περιορισμούς εισαγωγής, φόρους, δασμούς και τέλη επί αεροσκαφών καυσίμων εφοδίων, αποσκευών ανταλλακτικών με εξαιρέσεις.

 Στο άρθρο 10, θεσπίζεται η επιβολή στις αεροπορικές εταιρείες δίκαιων εύλογων και χωρίς διακρίσεις τελών, για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Προβλέπεται, η συνεργασία των μερών στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων στη διερεύνηση ατυχημάτων στην ανάπτυξη κανονιστικών ρυθμίσεων, στην ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και η διαδικασία συμμόρφωσης και τήρησης των προτύπων ασφαλείας προς αποτροπή έκνομων ενεργειών.

Επίσης, θεσπίζεται η αλληλοβοήθεια σε περίπτωση παράνομης πράξης κατά της ασφάλειας και η λήψη μέτρων από την πλευρά των συμβαλλομένων μερών στο έδαφος του

οποίου βρίσκεται αεροσκάφος που έχει υποστεί έκνομη ενέργεια. Δίνεται, η δυνατότητα παροχής από τις αεροπορικές αρχές και τις αεροπορικές εταιρείες των δύο μερών, πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών .

 Στο άρθρο 15, θεσπίζεται η συνεργασία σε ρυθμιστικά θέματα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, της ανταλλαγής δεδομένων πτήσεων και τον συντονισμό της ροής εναέριας κυκλοφορίας.

 Στο άρθρο 16, συμφωνήθηκε επίσης, η συνεργασία για την καταπολέμηση και τον περιορισμό των επιπτώσεων της αεροπορίας στο περιβάλλον και την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

 Στο άρθρο 18, προβλέπεται η συνεργασία για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

 Στο άρθρο 19, προβλέπεται η εγκατάσταση συντήρησης και διάθεση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων στο έδαφος συμβαλλόμενου μέρους.

Όσον αφορά στο άρθρο 20, αναγνωρίζεται η σημασία της εξέτασης των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή της Συμφωνίας στους τομείς της εργασίας και της απασχόλησης.

Τέλος, σχετικά με τα άρθρα 21 έως και 30, αναφέρονται σε ερμηνευτικά ζητήματα της Σύμβασης, όπως το πλαίσιο ερμηνείας της, τη σύσταση της μικτής Επιτροπής, τη διαδικασία της διαιτησίας, τις σχέσεις με άλλες συμφωνίες, τυχόν τροποποιήσεις της, την προσχώρηση των νέων Κρατών μελών της ΕΕ, την καταγγελία, την καταχώριση και την έναρξη ισχύος της.

Ολοκληρώνοντας την εισήγησή μου, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω και πάλι την αναγκαιότητα της Κύρωσης της επίμαχης Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της. Προορίζεται να εξυπηρετήσει γενικότερα συμφέροντα, όπως τον τουρισμό, την εμπορευματική κίνηση, καθώς και την ενίσχυση της συνεργασίας μας με το Κράτος του Κατάρ. Η Συμφωνία βασίζεται στο βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, στις νέες προοπτικές συνεργασίας και την ανάπτυξη των διμερών εμπορικών και οικονομικών σχέσεων. Ως εκ τούτου είναι βέβαιο ότι η υλοποίηση των διατάξεων της Συμφωνίας θα έχει πολλές θετικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς της εθνικής μας οικονομίας. Σε ένα άκρως ανταγωνιστικό τουριστικό περιβάλλον, η χώρα μας δεν μπορεί να παραμείνει παρατηρητής και να ελπίζει να την ευνοήσουν οι διεθνείς συγκυρίες. Χρειάζονται ενέργειες από την πλευρά μας, διεθνείς συμφωνίες και συμπράξεις που θα κρατήσουν ψηλά το τουριστικό μας προϊόν. Ο τουρισμός αποτελεί τον κατ’ εξοχήν εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας, συνεισφέροντας σημαντικά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ. Είναι από τους κλάδους που μας κρατούν όρθιους σε δύσκολες στιγμές των οικονομικών κρίσεων.

Σε αυτά τα πλαίσια, οι διαρκείς συμφωνίες για οι αεροπορικές υπηρεσίες και συνδέσεις της χώρας μας με χώρες που μπορούν να συνεισφέρουν στον εθνικό στόχο για συνεχή ανάπτυξη του τουρισμού και των διεθνών εμπορικών σχέσεων, είναι απαραίτητες. Επίσης, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε ότι η Κύρωση της Συμφωνίας αυτής προωθεί στον μέγιστο βαθμό και τα ειδικότερα εμπορικά συμφέροντα της χώρας μας, όπως είναι η επέκταση της άμεσης αεροπορικής σύνδεσης με το Κατάρ και η δυνατότητα εκμετάλλευσης της αγοράς του. Πρόκειται για μια Σύμβαση που μπορεί να ενισχύσει τους δεσμούς και τις σχέσεις μεταξύ των μερών και η οποία αναμένεται να προωθήσει και να εξυπηρετήσει καλύτερα

καλύτερα τις μεταφορές επιβατών στις εμπορευματικές αερομεταφορές. Η ανάπτυξη, βεβαίως, των συνεργιών και των συνεργασιών είναι προς όφελος της Ελλάδας και σας καλώ να την υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον κ. Μπουτσικάκη και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην Εισηγήτρια της Μειοψηφίας, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, κυρία Χαρά Καφαντάρη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Ε**ι**σηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

 Πρώτα από όλα θα ήθελα, παίρνοντας ένα λεπτό από το χρόνο μου τον οποίο και δεν θα ξεπεράσω, να κάνω μία αναφορά για την κατάσταση που επικρατεί στην κοινωνία αυτή τη στιγμή. Αφορμή για αυτή την αναφορά αποτελεί η σημερινή τηλεοπτική τοποθέτηση του Υπουργού, κ. Σκρέκα, που προσπάθησε να πείσει τον κόσμο ότι η Κυβέρνηση κάνει ότι μπορεί στον τομέα της ενέργειας και της ραγδαίας αύξησης των τιμών. Αυτό το οποίο προσωπικά θέλω απλά να πω είναι πως, ναι μεν περιμένουμε ένα δύσκολο χειμώνα και εδώ είναι η Κυβέρνηση να λύσει τα ζητήματα της κοινωνίας και ως προς την ακρίβεια αλλά και ως προς την επάρκεια ενέργειας. Όμως δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε -κάτι το οποίο δεν έκανε σήμερα ο κ. Υπουργός- στις περιπτώσεις των αποκοπών ηλεκτρικού ρεύματος, που τείνει να γίνει πανδημία. Πολλά ευάλωτα, όχι μόνο χαμηλά αλλά και μεσαία, στρώματα δεν μπορούν να ανταποκριθούν στη ραγδαία αύξηση των τιμών. Μάλιστα, υπάρχουν και στοιχεία συγκεκριμένα από συνδικαλιστικούς χώρους του ΔΕΔΔΗΕ, που λένε ότι μέχρι στιγμής υπάρχουν 315.000 εντολές αποκοπών ηλεκτρικού ρεύματος, από τις οποίες το 30% εκτελείται.

Αν αυτό το συνδυάσουμε με τις ραγδαίες αυξήσεις των τιμών στα σούπερ μάρκετ και στα είδη πρώτης ανάγκης, -τη στιγμή που η Κυβέρνηση δεν βάζει «το μαχαίρι εκεί που πονάει» πραγματικά, δηλαδή στα υπερκέρδη των παραγωγών ενέργειας- και από την άλλη μεριά δεν υπάρχουν ελεγκτικοί μηχανισμοί οι οποίοι μπορούν να αποτρέψουν καταστάσεις στις αυξήσεις τιμών και στα είδη πρώτης ανάγκης, ενώ δεν μειώνει το ΦΠΑ στα τρόφιμα και στα είδη πρώτης ανάγκης, δεν μειώνει τον ΕΦΚ στα καύσιμα, αντιλαμβάνεστε σε τι κατάσταση έχουν φθάσει τα νοικοκυριά. Αυτό είναι μία γενική τοποθέτηση που ήθελα να κάνω με αφορμή αυτό που άκουσα σήμερα το πρωί στην τηλεόραση από τον κ. Υπουργό.

Εισέρχομαι τώρα στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου που έχει τον τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου» και αποτελείται από 30 άρθρα στα οποία, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνεται το πρόγραμμα διαδρομών που αναφέρει τις χωρίς περιορισμούς διαδρομές μεταξύ των δύο μερών. Προβλέπεται η χορήγηση αδειών λειτουργίας, αδειών τεχνικής φύσης αερομεταφορέων, η αμοιβαία απαλλαγή από περιορισμούς εισαγωγής, φόρους, δασμούς και τέλη επί αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων, αποσκευών. Επίσης προβλέπεται η διαδικασία συμμόρφωσης και τήρησης των θεσπισμένων από διεθνείς συμβάσεις προτύπων ασφάλειας προς αποτροπή έκνομων ενεργειών.

 Με το σημερινό προτεινόμενο σχέδιο νόμου σκοπείτε η Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της ΕΕ και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου η οποία υπεγράφη στο Λουξεμβούργο το 2021 και η οποία αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας, ως Κράτος μέλος της ΕΕ. Η εν λόγω Κύρωση συμβάλλει σημαντικά

στην ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής τους σχέσης, μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας, λαμβανομένων υπόψη των περιφερειακών και παγκόσμιων προκλήσεων στον τομέα των αερομεταφορών. Βέβαια έχουν προηγηθεί ο ν.3531/2007 «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης του Κράτους του Κατάρ» και ο ν.4126/2013 «Κύρωση της Συμφωνίας για εισαγωγή τροποποιήσεων σε μερικές διατάξεις συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και κυβέρνησης Κατάρ και άλλες διατάξεις». Με το παρόν αναστέλλονται προγενέστερες συμφωνίες και ρυθμίσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών με το ίδιο αντικείμενο, με την επιφύλαξη τυχόν ευνοϊκότερων ή ελαστικότερων διατάξεων για τους οικείους αερομεταφορείς εκτός εάν η παρούσα συμφωνία καταγγελθεί.

Σκοπός του σχεδίου νόμου είναι η δημιουργία μιας μακροχρόνιας νομικής βάσης για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των αερομεταφορών. Με την εν λόγω Κύρωση επιδιώκεται ο στόχος «συνεργασία για τους στόχους», των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών. Η ρύθμιση και η αναβάθμιση των αεροπορικών σχέσεων με το Κατάρ αναμένεται να δώσουν ώθηση στις σχέσεις τόσο στην ΕΕ όσο και στη χώρα μας με το Κατάρ. Θα αποτελέσει μια μακροχρόνια νομική βάση για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα της αερομεταφοράς, ενώ παράλληλα η ΕΕ θα μπορέσει να διαδραματίσει ενεργότερο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου, γεγονός επωφελές και για την ελληνική πλευρά. Η εν λόγω συμφωνία αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω το διάλογο και να καταστήσει πιο επιχειρησιακή την αεροπορική συνεργασία των δύο πλευρών, ενώ παράλληλα διασφαλίζει τα ελληνικά συμφέροντα σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο.

 Η Κύρωση της αξιολογούμενης συμφωνίας κρίνεται αναγκαία γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα συμφέροντα που άπτονται του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης των Κρατών μελών της ΕΕ. Οι Κυρώσεις των διακρατικών συμφωνιών είναι υποχρεωτικές για τις χώρες της ΕΕ, βάσει του Ενωσιακού Δικαίου, και δεδομένου του τεχνικού χαρακτήρα της Κύρωσης την υπερψηφίζουμε.

Ωστόσο η γενικότερη κριτική θα μπορούσε να επικεντρωθεί στο κομβικό ζήτημα για τη λειτουργία των αεροδρομίων, όπως είναι η κατάργηση των περιφερειακών γραφείων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από την Κυβέρνηση της ΝΔ με τον ν.4757/2020 η οποία λειτουργεί τελικά μόνο από την Αθήνα. Αποτέλεσμα; Απουσία επί της ουσίας της απαραίτητης καθημερινής παρουσίας και εποπτείας στα περιφερειακά αεροδρόμια.

Ως ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, έχουμε τονίσει επανειλημμένα, τόσο με ανακοινώσεις όσο και στο πλαίσιο του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου -με πρόσφατη την ερώτηση Βουλευτή μας σχετικά με το ατύχημα κατά την άφιξη του κ. Δένδια στη Θεσσαλονίκη- ότι η Κυβέρνηση στη θέση μιας Ανεξάρτητης κανονιστικής και εποπτικής Αρχής δημιούργησε έναν Αθηνοκεντρικό φορέα που μόνο εποπτεία δεν μπορεί να ασκεί αφού είναι εν τοις πράγμασι αδύνατον να εποπτεύονται εξ αποστάσεως 41 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και 3 αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί και την επόμενη πενταετία.

 Αν αναλογιστεί κανείς ότι σε αυτά προστίθεται και η απαραίτητη παρακολούθηση, αδειοδότηση αεροπορικών εταιρειών, αεροπορικών σχολών, εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης, διαχειριστών αεροδρομίων, φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών κ.λπ., γίνεται εύκολα αντιληπτό, ότι τη ΝΔ, τελικά, δεν την ενδιαφέρει το ουσιαστικό εποπτικό

εποπτικό έργο, αλλά η τυπική διαχείριση του θέματος με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των πτήσεων, των αεροδρομίων, των επιβατών και των εργαζομένων.

Δεν μπορούμε να τους θεωρήσουμε σοβαρούς τους ισχυρισμούς της Κυβέρνησης ότι όλα θα ελέγχονται με ραντάρ από την Αθήνα γιατί απλά, δεν μπορούν να ελεγχθούν οι παραβιάσεις των κανονισμών και των οδηγιών. Αυτή η ανύπαρκτη, η ελλιπής παρουσία και εποπτεία του Κράτους στους αερολιμένες ελλοχεύει κινδύνους και θέτει υπό αμφισβήτηση την εφαρμογή των ευρωπαϊκών Κανονισμών της νομιμότητας των αερολιμενικών, περιβαλλοντικών και υγειονομικών διατάξεων, την ασφαλή εφαρμογή των διαδικασιών από όλους τους εμπλεκόμενους στο αεροπορικό έργο φορείς, τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών, την προστασία των καταναλωτών, την εφαρμογή συμβατικών υποχρεώσεων του διαχειριστή των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, αλλά και πολλά άλλα.

Αυτά τα σημεία ήθελα να τονίσω κ. Πρόεδρε, σχετικά με το νομοσχέδιο στο οποίο είμαστε θετικοί όπως προανέφερα. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εγώ ευχαριστώ, την κυρία Καφαντάρη. Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον συνάδελφο, κ. Χρήστο Γκόκα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση στην Επιτροπή μας αφορά στην Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, και του Κράτους του Κατάρ, η οποία υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 18 Οκτωβρίου 2021. Είναι μια μεικτή συμφωνία που αναστέλλει τις προγενέστερες συμφωνίες και ρυθμίσεις της χώρας μας με το Κατάρ που ίσχυαν μέχρι σήμερα με τον ν.3531/2007 και τον ν.4126/2013 και έχει σκοπό την ενίσχυση και αναβάθμιση των αεροπορικών υπηρεσιών και την καλύτερη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών.

Όπως ήδη έχουμε αναφερθεί και άλλες φορές, κατά τη συζήτηση παρόμοιων συμφωνιών, οι συμβάσεις αυτές είναι σημαντικές σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα και την παγκοσμιοποίηση τα οποία δημιουργούν την ανάγκη για συνεργασίες και συμφωνίες με όλο και περισσότερες χώρες, ή και με όλες τις χώρες, σε ανάλογους τομείς με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά κάθε φορά. Επίσης με τις συμφωνίες αυτές προωθούνται σχέσεις και συνεργασίες με τους πολίτες των συμβαλλομένων χωρών. Είναι σημαντικός και καίριος ο ρόλος που η χώρα μας μπορεί να διαδραματίσει, εκμεταλλευόμενη τα δικά της συγκριτικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη γεωπολιτική της θέση, ιδιαίτερα δε για τις σχέσεις της Ελλάδας με τις αραβικές χώρες. Με την εφαρμογή της Συμφωνίας αναμένεται η αναβάθμιση και η καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατικών, αλλά και των εμπορευματικών μεταφορών με ασφάλεια για τους πολίτες και τα εμπορεύματα, αλλά και η ενίσχυση και η τόνωση και άλλων δραστηριοτήτων σε διάφορους τομείς, όπως η πιο ενεργή συμμετοχή της ΕΕ στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Επιπλέον, είναι επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου συνεργασίας μεταξύ της χώρας μας και του Κατάρ, αφού σε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο θα εξυπηρετηθούν καλύτερα και θα ενισχυθούν τα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας που αφορούν ιδίως στους τομείς του τουρισμού και του εμπορίου, αλλά και στον τομέα των υποδομών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αφορμή τη σημερινή συζήτηση θα ήθελα να κάνω ορισμένες γενικότερες παρατηρήσεις. Κατ’ αρχάς, θα ήθελα να επισημάνω, ότι, για μια ακόμη φορά, όλη αυτή η διαδικασία καταλήγει να είναι τυπική, αφού δεν υπάρχει διάλογος και συζήτηση πριν την εφαρμογή των συμφωνιών αυτών, μεταξύ των συμβαλλομένων Κρατών. Επικυρώνουμε δεδομένες συμφωνίες. Δεν γνωρίζω βέβαια τι έχει γίνει με τα υπόλοιπα Κράτη μέλη της ΕΕ, αν έχουν προχωρήσει στις αντίστοιχες κυρώσεις. Αν υπάρχουν στοιχεία από την πλευρά, του κ. Υπουργού, θα ήθελα να μας τα αναφέρει, κυρίως προς ενημέρωση.

Θεωρώ ότι στα πλαίσια αυτών των συμβάσεων, αλλά και γενικότερα, το κυρίαρχο ζήτημα είναι η ασφάλεια των αεροδρομίων μας τόσο για τους εργαζόμενους και τους επιβάτες, όσο και για όλες τις κινήσεις ακόμα και των εμπορευματικών μεταφορών. Στη χώρα μας, όμως, το τελευταίο διάστημα έχουμε πολλά συμβάντα, που σχετίζονται με τα θέματα ασφάλειας και ιδιαίτερα στα περιφερειακά αεροδρόμια και σε αυτά, που έχουν περιέλθει στη διαχείριση της Fraport, αλλά και στα 15 άγονα που διαχειρίζεται η ΥΠΑ. Όμως, δε λείπουν τα ατυχή περιστατικά και στα άλλα αεροδρόμια. Είχαμε και στο παρελθόν αναφερθεί αναλυτικά στο σοβαρό αυτό ζήτημα της λειτουργίας των αεροδρομίων.

Υπάρχουν προβλήματα, που έχουν ενταθεί, βασικά, εξαιτίας του διαχωρισμού της ΥΠΑ από την ΑΠΑ και με την κατάργηση των περιφερειακών αρχών, καθώς ο έλεγχος γίνεται πλέον από απόσταση και μέσω της τεχνολογίας. Ένας έλεγχος που δεν είναι επαρκής, το είχαμε επισημάνει ιδιαίτερα, είχαμε επιμείνει στη συζήτηση του σχετικού νομοσχεδίου, όμως, η Κυβέρνηση νομοθέτησε όπως αυτή θεωρούσε ότι έπρεπε, να νομοθετήσει.

Το αποτέλεσμα είναι, να υπάρχουν πολλά περιστατικά. Ενδεικτικά, θα αναφέρω ότι στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου υπάρχουν καταγεγραμμένα 600 συμβάντα στην τελευταία δεκαετία. Είχαμε το εργατικό ατύχημα στον Κρατικό Αερολιμένα της Κέρκυρας τον Απρίλιο του 2022, όπου η διαχειρίστρια εταιρεία δεν παρουσιάστηκε καν στον προανακριτικό έλεγχο που πραγματοποιούσε η Διοίκηση της ΥΠΑ. Τον Ιούνιο του 2022 είχαμε τον τραυματισμό ενός ακόμα εργάτη εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης από κεραυνό στη Θεσσαλονίκη, παρόλο που σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Ασφαλείας θα έπρεπε το προσωπικό, να είχε απομακρυνθεί από την πίστα.

Επίσης, στη Σκιάθο, είχαμε δύο τραυματισμούς πεζών κατά την απογείωση αεροσκαφών. Είναι γνωστό αυτό το θέμα γιατί το αεροδρόμια βρίσκετε πολύ κοντά στον παραλιακό δρόμο. Τα αέρια από τις τουρμπίνες προκάλεσαν την πτώση και τους σοβαρούς τραυματισμούς 2 ανθρώπων, ιδιαίτερα μιας βρετανίδας υπηκόου. Στο σημείο αυτό παρότι έχουν συμβεί πολλές φορές ατυχήματα δεν έχουν ληφθεί ακόμη τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

Στο Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, κ. Υπουργέ -για να μη λέμε μόνο για τα περιφερειακά- στις 19 Ιουλίου κατέπεσε ένα ελικόπτερο κατά την απογείωσή του. Δεν ξέρουμε ακόμα τι έχει γίνει με τους ελέγχους, πότε και ποιος έλεγξε είτε το πιστοποιητικό πλοϊμότητας, είτε το πτυχίο, είτε την υγειονομική κατάσταση του Κυβερνήτη, αν είχαν γίνει όλα τα προβλεπόμενα τεστ. Πέρα από την απίστευτη ταλαιπωρία που στο ίδιο αεροδρόμιο είχαν ηλικιωμένοι επιβάτες, άτομα με αναπηρία στο τέλος του Ιουνίου. Βέβαια, είχαμε και το τραγικό περιστατικό, όπου εργαζόμενος σε Φορέα Επίγειας Εξυπηρέτησης έχασε τη ζωή του στον Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος κατά το ξεφόρτωμα των αποσκευών από αεροσκάφος της British Airways - όπως είπα τον Ιούλιο.

Φαίνεται ότι δεν είναι τυχαία, υπάρχουν συνεχόμενα περιστατικά. Μάλιστα, τα περισσότερα αφορούν στον ίδιο Φορέα Επίγειας Εξυπηρέτησης και συμβαίνουν πάρα πολλά, τα περισσότερα σε αεροδρόμια παραχωρημένα σε ιδιώτες και, φυσικά, όπως είπα πριν βασική αιτία είναι η απαξίωση των αερολιμένων, των οργάνων και της Κρατικής Αεροπορικής

Αρχής Αεροδρομίου. Έχουν αφεθεί στην τύχη τους, αφού δεν έχουν προσωπικό και δεν υπάρχουν αντίστοιχες προβλέψεις, ενώ οι νομοθετικές ρυθμίσεις αφορούν στην κατάργησή τους.

Έτσι, λοιπόν, είχαμε πολλά θανατηφόρα περιστατικά στην Αθήνα, στην Κέρκυρα το 2017, στη Σάμο και, φυσικά, έχουμε υποβάλλει σχετική ερώτηση από τον Αύγουστο, που αναφέρονται αναλυτικά όλα αυτά τα ζητήματα. Φτάνουμε και στο τελευταίο περιστατικό με την άφιξη του κ. Δένδια, του Υπουργού Εξωτερικών, στη Θεσσαλονίκη για τα εγκαίνια της ΔΕΘ, όπου υπήρξε τραυματισμός υπαλλήλου από την παρουσία -χωρίς έλεγχο, προφανώς- των 2 υπουργικών αυτοκινήτων δίπλα στο αεροσκάφος που αφίχθη ο Υπουργός κι επόμενο ήταν να δημιουργηθεί όλο αυτό το ατυχές περιστατικό, που κατέληξε στον τραυματισμό.

Κύριε Υπουργέ, τα λέμε όλα αυτά γιατί μας ενδιαφέρει όλους -και εσάς πιστεύω- ιδιαίτερα το θέμα της ασφάλειας. Ο τουρισμός είναι σε ανοδική κίνηση και πρέπει να κάνουμε τα πάντα για την εγχώρια μετακίνηση των Ελλήνων πολιτών, αλλά και για τον τουρισμό, ούτως ώστε να ανταποκριθούμε καλύτερα σε στις ανάγκες που αφορούν την ασφάλεια των αερομεταφορών. Τα γεγονότα αυτά είναι σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας της ίδιας της ζωής και προσωπικού και επιβατών με όλα αυτά που συμβαίνουν.

Άρα, θα πρέπει να επανεξεταστεί και να αναθεωρηθεί η απόφαση και η επιλογή της Κυβέρνησης σε σχέση με τον τρόπο που ελέγχονται τα αεροδρόμια και με την υποστελέχωση που υπάρχει. Υπάρχουν κι άλλα ζητήματα που είναι σε εκκρεμότητα τα οποία δεν είναι της παρούσης. Όμως πρέπει να δοθεί μια ολοκληρωμένη λύση με σοβαρό διάλογο για το σύνολο αυτών που απασχολούν τους εργαζόμενους και τα οποία σχετίζονται και με οικονομικά ζητήματα για όλους τους κλάδους, αλλά και άλλα υπηρεσιακά θέματα.

 Πρέπει όλα αυτά τα θέματα, ιδιαίτερα τα θέματα ασφαλείας, να επιλυθούν. Εννοώ να επιλυθούν σε σχέση και με τις αυξανόμενες απαιτήσεις που υπάρχουν και έτσι η κάθε Συμφωνία που έρχεται προς Κύρωση να είναι πραγματικά μια θετική εξέλιξη από κάθε άποψη, για τους στόχους και την προσπάθεια της χώρας μας να ενισχύσει τη δική της θέση και να αναπτυχθούν, όπως προανέφερα και στην εισαγωγή μου, οι κρίσιμοι τομείς για την οικονομία, όπως οι μεταφορές, το εμπόριο και ο τουρισμός. Η Κύρωση τέτοιων Συμβάσεων διευρύνουν και ενδυναμώνουν τις σχέσεις και τις συνεργασίες μεταξύ των συμβαλλόμενων χωρών.

Έτσι λοιπόν σε αυτό το πλαίσιο, όπως και γενικότερα, δεν έχουμε αντίρρηση γι’ αυτές τις Κυρώσεις. Είμαστε θετικοί σε αυτές τις Συμφωνίες, όπως αυτή η Συμφωνία της ΕΕ και της χώρας μας ως Κράτος μέλος της, με το Κράτος του Κατάρ.

Παρόλα αυτά, για την ολοκλήρωση της τοποθέτησής μας και των προβληματισμών μας, θα θέλαμε να επιφυλαχθούμε για τη συζήτηση στην Ολομέλεια, χωρίς να σημαίνει ότι έχουμε κάποιο θέμα με την Κύρωση, ώστε εκεί να διατυπωθεί και η τελική μας θετική θέση επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη

Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Και συνεχίζουμε τώρα με τον Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, τον συνάδελφο Γιάννη Δελή. Κύριε Δελή, παρακαλώ πολύ έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Η σημερινή Συμφωνία της ΕΕ με το Κατάρ η οποία έρχεται προς Κύρωση στη Βουλή και που απ’ ότι φαίνεται μέχρι τώρα συγκεντρώνει τη συμφωνία όχι μόνο της Κυβερνητικής πλειοψηφίας αλλά και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ -βεβαίως είναι συμφωνία της ΕΕ και αυτό είναι που ενώνει αυτά τα κόμματα- υπογράφηκε πριν από ένα χρόνο, τον Οκτώβρη του 2021. Στην Αιτιολογική Έκθεση της Συμφωνίας γίνεται λόγος, το διαβάζω επί λέξει, «για την αναβάθμιση της αεροπορικής συνεργασίας, λαμβανομένων υπόψη των περιφερειακών και παγκόσμιων προκλήσεων στον τομέα των αερομεταφορών».

Αλήθεια, ποιες είναι αυτές οι προκλήσεις; Μα, ποιες άλλες από τους άγριους επιχειρηματικούς ανταγωνισμούς των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών για την τεράστια «πίτα» των κερδών των αεροπορικών μεταφορών. Ανταγωνισμοί οι οποίοι αυξάνουν εκτός από τις μεταφορικές τιμές των εισιτηρίων και την εκμετάλλευση των εργαζομένων ιπτάμενων και μη σε αυτές τις αεροπορικές εταιρείες.

Αυτός είναι και ο λόγος της έκρηξης των απεργιακών κινητοποιήσεων, των ελπιδοφόρων απεργιακών κινητοποιήσεων, των εργαζομένων στις μεταφορές παντού σε όλη την Ευρώπη μόλις πριν από λίγες εβδομάδες, διεκδικώντας ουσιαστικές αυξήσεις στους μισθούς και, βεβαίως, βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για τις απαράδεκτες συνθήκες εργασίας πριν 1 μήνα περίπου απέργησαν οι πιλότοι της γερμανικής αεροπορικής εταιρείας της Lufthansa και λόγω της καθολικής συμμετοχής σε αυτή την απεργία ακυρώθηκαν σχεδόν όλες οι πτήσεις από και προς τα κυριότερα αεροδρόμια της Γερμανίας, όπως είναι η Φρανκφούρτη και το Μόναχο.

Παρακάτω, στην ίδια Αιτιολογική Έκθεση, αναφέρεται το εξής. «Δεδομένου, του οικονομικού και αεροπορικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει το Κατάρ, η ρύθμιση και η αναβάθμιση των αεροπορικών σχέσεων με αυτό, μέσω της υπό κύρωση συμφωνίας, αναμένεται να δώσουν ώθηση στις σχέσεις τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και της χώρας μας», της Ελλάδας δηλαδή, «με το Κατάρ». Συνεχίζει, «Θα επιτρέψουν επίσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση να διαδραματίσει ενεργότερο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή του κόλπου, γεγονός επωφελές και για την ελληνική πλευρά, καθώς η συμφωνία διασφαλίζει τα ελληνικά συμφέροντα σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο». Με τον τρόπο αυτό, με αυτές ακριβώς τις φράσεις και το απόσπασμα της έκθεσης που διάβαζα, νομίζουμε ότι γίνεται ολοφάνερη, για

να μην πω ότι προβάλλεται, η γεωπολιτική διάσταση αυτής της συμφωνίας ως μια ακόμα πολιτική και επιχειρηματική κίνηση στην μεγάλη εκείνη σκακιέρα των ιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών, ιδιαίτερα στην κρίσιμη περιοχή της Μέσης Ανατολής.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε, ότι η χώρα μας ανέλαβε πριν από λίγο καιρό τη δέσμευση για την αποστολή στη Σαουδική Αραβία μιας ολόκληρης συστοιχίας πυραύλων Patriot, αυτού του υπερσύγχρονου αντιαεροπορικού συστήματος, προκειμένου να ενισχυθεί η αεράμυνα της Σαουδικής Αραβίας, την ώρα που η επιθετικότητα της Τουρκίας απέναντι στη χώρα μας συνεχώς αναβαθμίζεται, με τις «πλάτες» φυσικά του ΝΑΤΟ και των Αμερικανών, αλλά και της ΕΕ.

Φυσικά, οφέλη και κέρδη από τη συμφωνία αυτή, προσδοκά -και το λέει δυνατά- και η ελληνική αστική τάξη. Ιδιαίτερα δε, το πιο διεθνοποιημένο τμήμα του ελληνικού κεφαλαίου, αυτό των μεταφορών και του εμπορίου. Ο λαός όμως της χώρας μας, όπως και ο λαός του Κατάρ άλλωστε, δεν ανήκει στους ωφελημένους τέτοιων μεγάλων εμπορικών συμφωνιών. Όπως είναι γνωστό, το Κατάρ είναι ένα εμιράτο της Μέσης Ανατολής και πρόκειται για μια υπολογίσιμη διεθνώς καπιταλιστική οικονομία, αλλά με ένα φεουδαρχικό σύστημα πολιτικής εξουσίας. Χαρακτηριστικό της υποκρισίας της ΕΕ, είναι ότι εδώ τα ζητήματα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ή η κοινωνική θέση της γυναίκας στο Κατάρ, καθόλου δεν ενοχλούν την τάχα ευαίσθητη σε αυτά τα ζητήματα ΕΕ και δεν προβάλλονται ως εμπόδιο, όπως αλλού, για την ανάπτυξη των οικονομικών της σχέσεων αλλά και του κάθε Κράτους μέλους της ξεχωριστά. Πότε γίνεται αυτό; Όταν οσμίζεται ότι υπάρχουν κέρδη οικονομικά και πολιτικά.

Εδώ, να συμπληρώσουμε σε σχέση με το Κατάρ, ότι υπάρχει και μία ακόμα πλευρά η οποία για μας, για το ΚΚΕ, είναι πάρα πολύ σημαντική. Οι εκατόμβες των θυμάτων των χιλιάδων μεταναστών εργαζομένων στα φαραωνικά έργα του παγκοσμίου κυπέλλου ποδοσφαίρου, που θυσιάζονται για τα κέρδη των ομίλων, των κατασκευών και του θεάματος, είναι ένα ζήτημα που πρέπει να απασχολεί κάθε λαϊκό άνθρωπο. Δεν μπορεί να τον αφήνει αδιάφορο. Είναι μάλιστα, τόσο μεγάλες και τόσο πολλές αυτές οι εκατόμβες, οι οποίες οδηγούν ανθρώπους, σαν τον Ερίκ Καντονά έναν παλιό θρύλο του ποδοσφαίρου, να ζητά μέχρι και το μποϊκοτάζ αυτών των αγώνων.

Έρχομαι όμως και πάλι στην Αιτιολογική Έκθεση. Δημιουργούνται, λέει, νέες προοπτικές ανάπτυξης των εμπορικών και αεροπορικών σχέσεων μεταξύ των χωρών της ΕΕ και του Κατάρ. Η Κύρωση της αξιολογούμενης Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της, κρίνεται αναγκαία γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα συμφέροντα, που άπτονται του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, αλλά και τα ιδιαίτερα αεροπορικά συμφέροντα των χωρών της ΕΕ. Όχι, δεν υπάρχουν πουθενά λαϊκά συμφέροντα εδώ. Άλλωστε πώς να συνδυαστούν; Δηλαδή, η συμφωνία εξυπηρετεί καταρχάς τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών και στη συνέχεια τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του ευρωενωσιακού κεφαλαίου, όπως παραδείγματος χάριν του εμπορικού, και αυτή είναι η αιτία για την οποία ψηφίζεται αυτή η συμφωνία, εκτός από τη ΝΔ, από τον ΣΥΡΙΖΑ και από το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ.

Η ΕΕ και το κάθε Κράτος μέλος της ξεχωριστά, με τέτοιες συμφωνίες, όχι μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές, τον τουρισμό και το εμπόριο, αλλά ακόμα-ακόμα μεριμνά και εγγυάται επιπλέον και για την

κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ευρωπαϊκών, άρα και των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στο εξωτερικό. Στο προοίμιο μάλιστα της συμφωνίας, της καθαυτού συμφωνίας, αναφέρεται, ότι πρόκειται να διερευνηθούν, ακούστε, τρόποι διευκόλυνσης της πρόσβασης σε κεφάλαια για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, προκειμένου να αναπτύξει περαιτέρω τις αερομεταφορές, και την κερδοφορία του, συμπληρώνουμε εμείς.

Στο ίδιο προοίμιο της συμφωνίας, αλλά και στο άρθρο 7, γίνεται λόγος για ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών, βασιζόμενο στην απαγόρευση των διακρίσεων και στον θεμιτό και ισότιμο ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων. Τι λέτε; Ποτέ και πουθενά ο καπιταλιστικός ανταγωνισμός δεν ήταν και δεν πρόκειται από τη φύση του να γίνει ούτε ισότιμος ούτε αθέμιτος. Είναι αέναος, άγριος, αδυσώπητος αυτός ο ανταγωνισμός και γίνεται με εκείνους τους κανόνες που θέτει πάντα ο ισχυρότερος και είναι αυτός ο ανταγωνισμός που τελικά οδηγεί, αργά η γρήγορα, και τους λαούς στους πολέμους, στη φτώχεια και στην προσφυγιά.

Πάλι στο προοίμιο της συμφωνίας, γίνεται αναφορά στα οφέλη που προκύπτουν, όταν τα σημαντικά οικονομικά κέρδη από ανοικτές και ανταγωνιστικές αγορές, ακούστε, συνδυάζονται, λέει, με υψηλά πρότυπα εργασίας. Πέρα από το ότι αυτές οι καπιταλιστικές αγορές ανοίγουν ή κλείνουν, μεταξύ των Κρατών, ανάλογα με τα συμφέροντα των μονοπωλίων τους και την όξυνση, την ύφεση των ανταγωνισμών τους, αλήθεια, για ποια ακριβώς πρότυπα εργασίας μας μιλάτε; Για το ότι οι εργαζόμενοι στις μεταφορές και τις αεροπορικές βιώνουν μια τεράστια επίθεση στους μισθούς τους, με μειώσεις αποδοχών, κατάργηση δικαιωμάτων, εργοδοτική τρομοκρατία, για το ότι, τώρα, την περίοδο της πανδημίας, αυτή η επίθεση κλιμακώθηκε με χιλιάδες απολύσεις και στη χώρα μας, στις αεροπορικές εταιρείες της χώρας μας, οι οποίες μάλιστα επιδοτήθηκαν με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ; Για το ότι σήμερα, με την ακρίβεια και το κόστος ζωής να εκτοξεύονται και ενώ οι επιχειρηματικοί όμιλοι κερδίζουν ασύλληπτο πλούτο, παντού οι εργαζόμενοι στις αεροπορικές μεταφορές, και όχι μόνο, οδηγούνται στην εργασιακή εξουθένωση και τη φτώχεια;

Με τη συμφωνία, βεβαίως, δεν ξεχνάτε, δεν ξεχνά η ΕΕ ούτε και εσείς και όσοι την ψηφίζετε, να θεσπίσετε αμοιβαία, απόλυτη παρακαλώ, φοροασυλία και φοροαπαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών και των δραστηριοτήτων τους, την ώρα που η φοροεπιδρομή ενάντια στα λαϊκά στρώματα έχει απογειωθεί, ενώ τα όποια τέλη χρήσης υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τα τέλη αεροδρομίου, δηλαδή, όπως τα ξέρει ο κόσμος, όπως όλοι γνωρίζουν, τελικά ενσωματώνονται στις τιμές των εισιτηρίων και πληρώνονται από τους ίδιους τους επιβάτες. Και φυσικά, αυτές οι φοροαπαλλαγές, είναι αμοιβαίες. Δεν χρειάζεται, νομίζω, να πω περισσότερα, για το ότι υπάρχουν πάρα πολλοί λόγοι για να καταψηφίσουμε ως ΚΚΕ αυτή τη συμφωνία.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Δελή και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Βιλιάρδο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κ. Υπουργέ, η παρούσα σύμβαση υπεγράφη στο Λουξεμβούργο στις 18 Οκτωβρίου του 2021 και αφορά τη Συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της ΕΕ, όπως και των επιμέρους Κρατών μελών της και του Κατάρ, ενώ έπεται της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας του 1944. Επομένως, πρόκειται για μία συλλογική σύμβαση, επικαλύπτοντας σε κάποιο βαθμό τις ήδη υπάρχουσες των Κρατών μελών, που μάλλον επεκτείνει, διευρύνει, χωρίς να τις αντικαθιστά. Η Ελλάδα πάντως, έχει ήδη συνεργασία με το Κατάρ σε αεροπορικό επίπεδο, με διμερείς συμβάσεις από το 2007 και το 2013, σύμφωνα βέβαια με την Αιτιολογική Έκθεση. Υπάρχουν δε απευθείας πτήσεις μεταξύ της Ελλάδας και του Κατάρ μέσω της Qatar Airways, για Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Μύκονο και Σαντορίνη.

Συνεχίζοντας, όπως αναφέρει η ΕΕ, η σύμβαση εντάσσεται στα πλαίσια της ήδη ευρείας συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και του Κατάρ, όπου διακινήθηκαν 6,3 εκατομμύρια επιβάτες το 2019. Το ενδιαφέρον δε φαίνεται να είναι κυρίως η επιχειρηματική συνεργασία, παρέχοντας ένα είδος πρόσβασης στην εσωτερική αγορά της Ευρώπης για τις αεροπορικές εταιρείες του Κατάρ, με δεδομένο το ότι η Συμφωνία είναι Ενωσιακή και προφανώς δεσμευτική, καθώς επίσης οφείλει να εξεταστεί τι ακριβώς σημαίνει σε επιχειρηματικό επίπεδο για τη χώρα μας, ξεκινώντας από μερικά βασικά στοιχεία για το Κατάρ με την επισήμανση πως υπάρχουν ενδεχόμενες ευκαιρίες και επιφυλάξεις.

Εν προκειμένω, το Κατάρ είναι μία μικρή και πλούσια χώρα του περσικού κόλπου, η οικονομία του οποίου τα τελευταία χρόνια στηρίζεται στις εξαγωγές LNG, ενώ θεωρείται ο δεύτερος ή τρίτος μεγαλύτερος κάτοχος αποθεμάτων φυσικού αερίου και εξαγωγέας διεθνώς. Βέβαια, παραδοσιακά παράγει πετρέλαιο, αλλά τα αποθέματά του εξαντλούνται, ενώ σήμερα, μετά την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία, αποτελεί κυριολεκτικά το «μήλον της έριδος» όσον αφορά τη σύναψη συμβολαίων για LNG. Εντούτοις, αυτή τη στιγμή δεν έχει περισσότερη παραγωγή για να υποκαταστήσει τη Ρωσία, αφού υπάρχουν περιορισμοί στην ταχύτητα αύξησης της δυναμικότητάς του.

Σύμφωνα με δηλώσεις του, το Κατάρ μπορεί να στείλει LNG μόνο μέσω των ΗΠΑ, αλλά μετά από το 2024, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Περαιτέρω, το ΑΕΠ της Ελλάδας και του Κατάρ είναι περίπου το ίδιο, ενώ πριν από τα μνημόνια το ελληνικό ΑΕΠ ήταν διπλάσιο, εύλογα βέβαια, αφού ο πληθυσμός μας είναι τετραπλάσιος, ενώ το LNG στήριξε σε μεγάλο βαθμό το ΑΕΠ της χώρας. Τετραπλάσιο, όμως, είναι επίσης το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του Κατάρ, θα καταθέσουμε τα ανάλογα στοιχεία αργότερα στα πρακτικά.

Σε σχέση τώρα με την Qatar Airways, η οποία θεωρείται η τρίτη μεγαλύτερη παγκοσμίως σε Cargo, μετά τις εξειδικευμένες FedEx και UPS, είναι πολύ μεγαλύτερη από την Aegean. Ενδεχομένως όμως θα μπορούσαν να συνεργαστούν σε τοπικό επίπεδο, αφού η Aegean δεν είχε αεροσκάφη μεγάλων αποστάσεων και μεγεθών, αλλά επεκτείνεται μετά την τεράστια παραγγελία των μικρών Airbus A320.

Τέλος, δεν παρέχονται από το ΓΛΚ δαπάνες, αν και όπως αναφέρει θα προκύψουν από τα εξής. Πρώτον, από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις ή από τη φιλοξενία της Μεικτής Επιτροπής για την εξέταση διαφόρων θεμάτων και την επίλυση διαφορών, όπου δεν παρέχεται καν εκτίμηση, όπως σε άλλες συμβάσεις. Δεύτερον, από την παροχή στήριξης σε αφερέγγυους ή προβληματικούς αερομεταφορείς, με τη χορήγηση επιδοτήσεων, δανείων ή εγγυήσεων δανείων κ.λπ., στο άρθρο 7 παράγραφος 3. Εδώ, δεν καταλάβαμε γιατί πρέπει να συμβεί, αφού θεωρούμε πως είναι προαιρετικό. Εάν ήταν έτσι πάντως το ΓΛΚ θα έπρεπε να παρέχει και το κόστος των ΥΔΥ, δηλαδή, των άγονων γραμμών που επιτρέπει η Σύμβαση.

Εκτός των δύο παραπάνω περιπτώσεων κόστους που αναφέρει το ΓΛΚ δεν συμπεριλαμβάνεται η κατηγορία που εμφανίζεται σε άλλες συμβάσεις και η οποία είναι η

εξής. Η απώλεια εσόδων, εξαιτίας των απαλλαγών από τελωνειακούς δασμούς, από ειδικούς φόρους κατανάλωσης καυσίμων και από λοιπές εθνικές επιβαρύνσεις. Αυτές οι δαπάνες, που αναφέρονται σε άλλες συμβάσεις, αλλά όχι στη σημερινή, μπορεί να είναι σημαντικές, οπότε θα πρέπει να συνυπολογιστούν σε σχέση με τα δρομολόγια που θέλουμε, και για ποιους λόγους τα θέλουμε, αφού το οικονομικό όφελος για τη χώρα μας αφορά βέβαια τις ιδιωτικές εταιρείες, ειδικά αν πρόκειται για διερχόμενη κίνηση προς τα άλλα κράτη της ΕΕ.

Τι σημαίνει στο Προοίμιο της Σύμβασης ότι θα διερευνηθούν τρόποι διευκόλυνσης της πρόσβασης σε κεφάλαια για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών; Πώς συμβάλλει η Σύμβαση και πού αποσκοπεί; Μήπως η Qatar Airways έχει υποσχεθεί επενδύσεις επιπλέον των ήδη υφισταμένων της στην British Airways και στην Air Italy;

Η Σύμβαση πάντως δίνει την εντύπωση πως δεν αφορά τόσο την παροχή υπηρεσιών, όσο τη διαμόρφωση ενός κλίματος χαλαρότερου ανταγωνισμού, με τελικό στόχο τις εξαγορές από την Qatar.

Πώς διαπιστώνεται αλήθεια, με ποια κριτήρια, η επάρκεια αερομεταφορέα που επιτυγχάνεται από ικανοποιητική χρηματοοικονομική ικανότητα και επαρκή διαχειριστική εμπειρογνωσία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 που φέρει τον τίτλο «Ορισμοί»;

Από την άλλη πλευρά, κατά τον ορισμό «ως «έδαφος», νοούνται τα χερσαία εδάφη, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών της ΕΕ στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες της ΕΕ με τους όρους που καθορίζονται σε αυτές, και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος». Επομένως, εάν στην περίπτωση της Ελλάδας θεωρηθεί ότι τα χωρικά ύδατα είναι στα 6 μίλια και τα εναέρια στα 10 μίλια, όπως συμβαίνει, τότε μπορούν οι αεροπορικές να πετούν, για παράδειγμα, στα 8 μίλια χωρίς να παίρνουν άδεια;

Όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά που περιλαμβάνει προγραμματισμένες και έκτακτες υπηρεσίες, η δυνατότητα εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων από την πλευρά του Κατάρ, όπως επίσης στάθμευσης ελεύθερα μεταξύ των αεροδρομίων της χώρας, μπορεί να κρύβει κινδύνους, με δεδομένη τη στενή σχέση του Κατάρ με την Τουρκία. Ποιος θα τα ελέγχει όλα αυτά, η ΑΠΑ;

Σχετικά με το άρθρο 2, φαίνεται πως το όφελος για την Ελλάδα θα είναι μόνο τα έσοδα διέλευσης, επίσης, η εξυπηρέτησή μας ενδεχομένως, για πτήσεις προς τις ΗΠΑ, εάν η «Qatar» προγραμματίζει στάσεις στην Ελλάδα.

Στο άρθρο 3, ενδιαφέρον είναι το ότι, όπου υπάρχει διαφωνία για το ιδιοκτησιακό καθεστώς μιας εταιρείας, μπορεί να γίνει διαβούλευση, επίσης με το άρθρο 4 μονομερής ανάκληση. Επομένως, φαίνεται ότι παρέχεται ευελιξία στις κρατικές Αρχές, που είναι σημαντικό.

Στο άρθρο 7, προβλέπονται μεν ρυθμίσεις για τη λειτουργία του ανταγωνισμού, την εξάλειψη επιχορηγήσεων, τη δεσπόζουσα θέση κλπ., αλλά στην ουσία το Κατάρ είναι σε πλεονεκτικότερη θέση, αφού έχει φθηνότερα καύσιμα και φυσικά χαμηλότερη φορολογία. Όσον αφορά την Ελλάδα, ποιος θα επιβλέπει τον ανταγωνισμό, η ΑΠΑ εξ αποστάσεως αφού δεν είναι στα αεροδρόμια, η ΥΠΑ ή η Επιτροπή Ανταγωνισμού;

Εύλογα τώρα παρέχεται η δυνατότητα στήριξης ενός αερομεταφορέα, κάτι που όμως δεν επέτρεψε η ΕΕ για την Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά πρόσφατα το επέτρεψε για την Aegean. Σε άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, βέβαια, δίνονται χρήματα έναντι μετοχών, κάτι που δεν συνέβη με την Aegean, που στηρίχτηκε ως γνωστόν με τα warrants, προφανώς εξαιτίας των στενών σχέσεων που έχει με την Κυβέρνηση, αλλιώς δεν εξηγείται.

Στο άρθρο 9, απαλλάσσονται από δασμούς τα αεροπορικά εφόδια στη βάση της αμοιβαιότητας, κάτι που ενδεχομένως ευνοεί τις εταιρείες του Κατάρ, εάν οι τιμές είναι χαμηλότερες εκεί. Όμως, σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να επιβληθούν δασμοί για πτήσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ. Είναι κάτι που ενδεχομένως αξίζει να προσεχθεί από την Ελλάδα, έτσι ώστε εάν είναι σκόπιμο να το επιβάλλει. Το ίδιο με τα προϊόντα που πωλούνται στους επιβάτες και στα οποία μπορούν να επιβληθούν φόροι, όχι όμως για την κατανάλωση επί του σκάφους, που βέβαια απαλλάσσεται. Το θέμα είναι ξανά, ποιος θα τα έχει όλα αυτά;

Στο άρθρο 14, θα υπάρχει κόστος αστυνόμευσης, δηλαδή θα παρέχεται Αστυνομία από το κράτος ή από τις διαχειρίστριες εταιρείες;

Στο θέμα του Cargo, με δεδομένο ότι η Qatar έχει πολύ μεγάλη δραστηριότητα, θα πρέπει να ελέγχονται, τόσο τα φορτία που διέρχονται, θυμίζοντας την πτώση του ουκρανικού με τα πυρομαχικά, όσο και αυτά στο έδαφος, για την αποφυγή λαθρεμπορίου κλπ..

Στο άρθρο 18, προβλέπεται η συνεργασία για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών, κάτι που είναι αόριστο, σχετικά με το ποια δικαιώματα περιλαμβάνει. Για παράδειγμα, το 2020 όταν βρέθηκε στο αεροδρόμιο της Ντόχα ένα βρέφος εγκαταλελειμμένο, οι Αρχές κατέβασαν από το αεροπλάνο και εξέτασαν ιατρικά μόνο δέκα γυναίκες, κάτι που ασφαλώς είναι απαράδεκτο, τουλάχιστον για τις συνθήκες εδώ. Από την άλλη πλευρά, ποιος θα επιβλέπει τα δικαιώματα των επιβατών στην Ελλάδα;

Στο άρθρο 19, υπάρχει ζήτημα προστασίας των προσωπικών πληροφοριών στο ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων θέσης, όπου δεν περιγράφεται πώς θα προφυλάσσονται.

Στο άρθρο 23, είναι θετικό το ότι προβλέπεται η διαιτησία αντί των διαβουλεύσεων. Τα μέρη όμως που μπορούν να προσφύγουν, είναι η ΕΕ συλλογικά ή και τα επιμέρους Κράτη μέλη αυτόνομα;

Στο άρθρο 26 είναι περίεργο και μας δημιούργησε πραγματικά εντύπωση, το ότι εάν ένα κράτος προσχωρήσει στην ΕΕ μετά τη σύμβαση, δεν έχει υποχρέωση να την επικυρώσει.

Στο άρθρο 27, όταν αναφέρεται πως κάθε μέρος μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση, εννοεί και κάθε Κράτος ή μόνο την ΕΕ συλλογικά; Θα μπορούσε δηλαδή να την καταγγείλει η Ελλάδα, αλλά να ισχύει για την υπόλοιπη ΕΕ;

Κλείνοντας, η συμφωνία είναι αρκετά αόριστη, ως προς τους ορισμούς και το κόστος, ενώ, αν και δημιουργεί κάποιες ανησυχίες σε ορισμένα σημεία της, παρέχει περιθώρια απόκλισης, με βάση τις συνθήκες σε κάθε χώρα, κάτι που ελπίζουμε να εκμεταλλευτεί η κυβέρνηση. Από την άλλη πλευρά, μπορεί να αφαιρέσει μερίδια αγοράς από τις ελληνικές εταιρείες. Δηλαδή, αντί να διενεργεί η Aegean τις εσωτερικές πτήσεις στην ΕΕ, να τις διενεργεί η Qatar. Επιπλέον, δίνει την εντύπωση πως , εν μέρει, προωθεί την επιχειρηματική διείσδυση της Qatar στις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, σε ορισμένες από τις οποίες, όπως ήδη αναφέραμε, συμμετέχει ήδη.

Η Ελλάδα θα πρέπει ιδιαίτερα να προσέξει τόσο την επίδραση της σύμβασης στην αγορά όσο και τα θέματα ασφαλείας, με δεδομένη τη στενή συνεργασία του Κατάρ με την Τουρκία.

Τέλος, ενδεχομένως να έχει ενδιαφέρον η γενικότερη συνεργασία στον τομέα των επενδύσεων, όπου θα μπορούσε να προταθεί στο Κατάρ να επενδύσει στη βάση συντήρησης στο Ελληνικό, η οποία έχει μείνει άδεια μετά τη διάλυση της Ολυμπιακής. Θα μπορούσε έτσι, να συντηρεί τα αεροσκάφη της, εντός της ΕΕ, σε μία χώρα με χαμηλό κόστος, όπως είναι πια η Ελλάδα, ενώ θα μας βοηθούσε στην αύξηση της απασχόλησης, σημειώνοντας πως πολλοί Έλληνες, μηχανικοί αεροσκαφών, έχουν φύγει στο εξωτερικό για να επιβιώσουν.

Εν προκειμένω, ειδικά όσον αφορά το συγκεκριμένο σημείο, θα αναφερθούμε εκτενέστερα στην Ολομέλεια γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό ως θέμα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Θα ολοκληρώσουμε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων με τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25 τον συνάδελφο κ. Γεώργιο Λογιάδη. Παρακαλώ, κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πάρα πολύ. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Πρώτα απ’ όλα να ευχηθώ μία καλή, νέα Κοινοβουλευτική Περίοδο. Να ευχηθώ, επίσης, χρόνια πολλά στον πολιούχο της Αθήνας, τον Άγιο Διονύσιο τον Αρεοπαγίτη, που γιορτάζει σήμερα και που είναι και προστάτης των νομικών. Θα ήθελα, επίσης, να ευχηθώ στους αδελφούς μας τους Κυπρίους, χρόνια πολλά και ευημερία και απελευθέρωση από την τουρκική κατοχή, με την ευκαιρία του εορτασμού, προχθές 1η Οκτωβρίου, της Ανεξαρτησίας της Κύπρου.

Κύριε Πρόεδρε, εμείς θα καταψηφίσουμε το σημερινό σχέδιο νόμου και θα τοποθετηθούμε εκτενέστερα στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με τον συνάδελφο κ. Λογιάδη ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Η συνεδρίαση θα ολοκληρωθεί με την ομιλία του αρμόδιου Υφυπουργού. Παρακαλώ κ. Παπαδόπουλε έχετε τον λόγο.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**, Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ ενδεικτικά σε κάποια πράγματα. Άκουσα με πάρα πολύ προσοχή τους αγαπητούς συναδέλφους. Είναι αλήθεια ότι η συμφωνία αυτή υπογράφηκε στις 18 Οκτωβρίου του 2021. Πρέπει να αναγνωρίσουμε όλοι πως είναι από τις πιο γρήγορες συμφωνίες που ήρθαν στη Βουλή, ευτυχώς, και θα μπορούσε και πιο γρήγορα.

Άκουσα με προσοχή την τοποθέτηση των κομμάτων. Βέβαια η λογική είναι πάντα η ίδια. Εκτιμώντας τον αγαπητό συνάδελφο από το ΚΚΕ, υπάρχει μια ιδεολογική διαφοροποίηση σε όλη τη συμφωνία, είναι δικαίωμά τους και καλά κάνουν.

Όσον αφορά στην ερώτηση του κ. Γκόκα, είναι περίπου 4 - 5 χώρες που έχουν υπογράψει μέχρι σήμερα, όπως είναι η Εσθονία, η Λετονία, η Ισλανδία, η Αυστρία. Τώρα έχει ξεκινήσει τη διαδικασία της υπογραφής.

Και βέβαια, στον κ. Βιλιάρδο να πω πως, ως συνήθως, με τις παρατηρήσεις και τις ερωτήσεις του θα έχουμε την ευκαιρία στην Ολομέλεια να τις συζητήσουμε εκτενέστερα, μιας και οι ερωτήσεις που κάνει είναι περίπου δεκαπλάσιες από ότι είναι οι συμφωνίες. Θα απαντηθούν, όμως, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων που υπάρχουν.

Έτσι, θα μιλήσω κι εγώ πιο αναλυτικά στην Ολομέλεια, νομίζω την Τετάρτη. Το θέμα είναι ότι είναι μια Συμφωνία της ΕΕ με το Κατάρ που εγώ προσωπικά αλλά και η Κυβέρνηση θεωρούμε ότι είναι προς όφελος και της χώρας. Το «χώρας» έχει να κάνει με όλα όσα αφορούν τη χώρα και τις επενδύσεις και τους επιχειρηματίες, αλλά κυρίως, με τους Έλληνες πολίτες. Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου».

Περνάμε στην ψηφοφορία για να ολοκληρώσουμε.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Μπουτσικάκης, ψηφίζει υπέρ.

Η Εισηγήτρια της Μειοψηφίας, η κυρία Καφαντάρη, ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Δελής, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται και

ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, καταψηφίζει.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία, και παραπέμπεται για συζήτηση στην Ολομέλεια. Καλή συνέχεια σε όλους.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**