**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, 17 Ιανουαρίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.25΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223), συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου της, κ. Βασίλειου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχεια της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Αντιπρόεδρος 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, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Χιονίδης Σάββας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η 3ησυνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».

Πριν εισέλθουμε στη συζήτηση επί των άρθρων, προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής.

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

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάσσεται.

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

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Κατσώτης, επιφυλάσσεται.

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 «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών», γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο συνάδελφος κ. Ανδριανός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας) :** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, αφού εξετάσαμε στην πρώτη συνεδρίαση τη φιλοσοφία και τις βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου και αφού πριν από λίγο ακούσαμε τους εκπροσώπους των φορέων, περνώ κατευθείαν στην κατ’ άρθρον εξέταση των προβλέψεων του νομοσχεδίου.

Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου ορίζεται ο σκοπός και το αντικείμενό του, η αναβάθμιση του νομοθετικού πλαισίου για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών, με τη δημιουργία ενιαίας αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, που θα αντικαταστήσει τις δύο διαφορετικές αρχές που υφίστανται μέχρι σήμερα, δηλαδή την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, με την οποία εφαρμόζεται ο σχετικός κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία. Με αυτόν τον τρόπο, με αυτήν την ενσωμάτωση, προσαρμόζεται πλήρως η ελληνική νομοθεσία στη σχετική Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των Σιδηροδρόμων.

Στο δεύτερο μέρος τώρα, με το άρθρο 3 συστήνεται ο νέος φορέας, ο οποίος θα είναι αρμόδιος για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές. Ορίζεται ως έδρα η Αθήνα και προβλέπεται η λειτουργική του ανεξαρτησία, τόσο από κυβερνητικά όργανα όσο και από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έρθουν σε σύγκρουση με την αποστολή του.

Ακόμη, προβλέπεται ότι ο Οργανισμός υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο και υποβάλλει ετησίως Έκθεση Πεπραγμένων στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ενώ ορίζεται ότι συγκροτείται από το Συμβούλιο και την αυτοτελή μονάδα μελετών και διερευνήσεων και στελεχώνεται από υπαλλήλους, που διατίθενται από τις καθ’ ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Το άρθρο 5 ορίζει τα σχετικά με τη συγκρότηση και τη θητεία των μελών του Συμβουλίου. Το Συμβούλιο του Οργανισμού συγκροτείται από πέντε μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου. Ο Πρόεδρος και άλλα δύο μέλη ορίζεται ότι πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό τομέα, ενώ ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και άλλο ένα μέλος πρέπει να διαθέτουν αντίστοιχη γνώση και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα. Τα μέλη και ο Γραμματέας του Συμβουλίου, ο οποίος είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Η θητεία των μελών είναι πενταετής και άπαξ ανανεώσιμη. Ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Συμβουλίου είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και, εάν προέρχονται από φορέα του δημόσιου τομέα, μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους.

Το άρθρο 5 προβλέπει τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα και τις υποχρεώσεις των μελών του Συμβουλίου. Μεταξύ άλλων προβλέπεται η υποχρέωση εχεμύθειας κατά τη διάρκεια της θητείας τους, καθώς και για πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους και ορίζονται κωλύματα, που αφορούν την κατοχή θέσης υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς, σε Ανεξάρτητες Αρχές ή αυτοτελείς Υπηρεσίες, υπαγόμενες στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και σε οποιαδήποτε Αρχή, που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σε οποιαδήποτε αεροπορική, σιδηροδρομική και σε συναφείς οριζόμενες επιχειρήσεις, καθώς και η συμμετοχή στο κεφάλαιό τους ή ο καθ’ οποιονδήποτε τρόπο προσδιορισμός οφέλους από αυτές.

Το άρθρο 6 ορίζει τα σχετικά με την πειθαρχική ευθύνη των μελών του Συμβουλίου και με το άρθρο 7 ορίζονται τα σχετικά με την εκπροσώπηση του Οργανισμού.

Με το άρθρο 8 προβλέπεται η, τουλάχιστον, μηνιαία τακτική συνεδρίαση του Συμβουλίου, οι προϋποθέσεις απαρτίας και η διαδικασία της σύγκλησης σε συνεδρίαση.

Το άρθρο 9 ορίζει τις αρμοδιότητες του Προέδρου και τα σχετικά με την εξουσιοδότησή του.

Με το άρθρο 10 συστήνεται στον Οργανισμό Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων σε επίπεδο Διεύθυνσης και απευθείας υπαγόμενη στον Πρόεδρο, η οποία απαρτίζεται από το Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, το Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, το Γραφείο Πρόληψης Μελετών Ανάλυσης Εφαρμογών και Στατιστικής και περιλαμβάνει 20 θέσεις διερευνητών και μία θέση δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής. Ορίζονται, επίσης, τα σχετικά με τη μετάταξη και μεταφορά του προσωπικού. Ακόμη, προβλέπεται ότι ο Οργανισμός μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των ατυχημάτων και συμβάντων ως τεχνικούς συμβούλους, με τις σχετικές λεπτομέρειες να καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Οργανισμού. Επίσης, ο Οργανισμός μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων, παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας του.

Με το άρθρο 11 ορίζονται ότι οι πιστώσεις για τη λειτουργία εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ενώ οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με το άρθρο 12 ορίζονται τα σχετικά με τη μηνιαία αποζημίωση των διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

Το άρθρο 13 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του Συμβουλίου του Οργανισμού καθορίζονται με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ενώ ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Οργανισμού θα εκδοθεί με Προεδρικό Διάταγμα μετά από εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών, ενώ με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών προσδιορίζονται και τα προσόντα των διερευνητών.

Στο τρίτο μέρος ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των διερευνήσεων ασφαλείας για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Ορίζονται, επίσης, κρίσιμες, για το αντικείμενο των διερευνήσεων, έννοιες, καθώς και προσδιορίζεται το αντικείμενο των σοβαρών συμβάντων και του πεδίου διεξαγωγής διερευνήσεων ασφαλείας. Ακόμη, λεπτομερειακά καταγράφεται η διαδικασία διερεύνησης συμφώνως και προς τις σχετικές διεθνείς πρακτικές. Ορίζεται το καθεστώς των διερευνητών ασφαλείας μετά τον ορισμό τους από τον Πρόεδρο του Οργανισμού και καθορίζεται, επίσης, με το άρθρο 20, η διαδικασία συντονισμού των διερευνήσουν, τόσο εσωτερικά όσο και, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο, με την Αρχή Πολιτικής Προστασίας και τις αρμόδιες Διωκτικές και Εισαγγελικές Αρχές, συμφώνως και με τα ενωσιακά ισχύοντα.

 Με το άρθρο 21 ορίζονται τα σχετικά με τη διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων, την πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος και την προστασία του, ενώ με το άρθρο 22 ορίζονται τα σχετικά με την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών ασφαλείας. Ορίζονται, επίσης, με το άρθρο 23, τα πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης και προβλέπεται, με το άρθρο 24, η υποβολή αίτησης εξαίρεσης από τα πρόσωπα με έννομο συμφέρον στην περίπτωση που υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων, που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

Με το άρθρο 25 ορίζεται η διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης του πορίσματος της διερεύνησης και με το άρθρο 26 η κοινοποίησή του. Το άρθρο 27 προβλέπει τους χρονικούς περιορισμούς ολοκλήρωσης του σχετικού Πορίσματος ή της Έκθεσης. Το άρθρο 28 ορίζει τα σχετικά της δήλωσης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων στον Οργανισμό και το άρθρο 29 τη συνεργασία με άλλα κράτη. Με το άρθρο 30 καταγράφονται οι υποχρεώσεις ενημέρωσης από τον Οργανισμό σε άλλους φορείς, σε περίπτωση ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων εντός του FIR Αθηνών. Το άρθρο 31 ορίζει τα σχετικά με τις συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας, που αφορούν περιστατικά, που δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία και την ασφάλεια των πτήσεων, ενώ το άρθρο 32 ορίζει τη διαδικασία και το περιεχόμενο των συστάσεων ασφαλείας, που δύναται να συντάσσει και να κοινοποιεί ο Οργανισμός. Ορίζονται ακόμη τα ζητήματα που αφορούν αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης, την κοινοποίηση των σχετικών πληροφοριών, τη διαδικασία αναθεώρησης πορίσματος, τις πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους, τη δυνατότητα αναστολής της ποινικής διαδικασίας και τη διάρκεια φύλαξης των στοιχείων, καθώς και απαγορεύσεις σχετικά με την είσοδο και την παρέμβαση στον τόπο του ατυχήματος και την εκφορά δημόσιας γνώμης για την έρευνα και τα συμπεράσματά της χωρίς τη συγκατάθεση του Οργανισμού. Με το άρθρο 40 ορίζονται τα σχετικά με την ενημέρωση της κοινής γνώμης για πόρισμα του Οργανισμού και με το άρθρο 41 η διαδικασία παροχής συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τους συγγενείς τους.

 Το τέταρτο μέρος περιλαμβάνει αντίστοιχες προβλέψεις για σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα. Καθορίζεται το πεδίο των διερευνήσεων, ορίζονται κρίσιμες έννοιες, προβλέπεται το καθεστώς των διερευνητών και η διαδικασία της διεξαγωγής της διερεύνησης, οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες του Οργανισμού και τα σχετικά με τις Εκθέσεις Πορισμάτων της προς διαβίβαση πληροφοριών στον Οργανισμό και τις συστάσεις ασφαλείας.

Το πέμπτο και τελευταίο μέρος περιλαμβάνει τις μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται η μεταβίβαση της κινητής και ακίνητης περιουσίας των εκκρεμοτήτων και των ταμειακών υπολοίπων των δύο καταργούμενων φορέων στον νέο Οργανισμό, η μετάταξη του μόνιμου προσωπικού των δύο καταργούμενων φορέων στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, ειδικά για τους διερευνητές, η αυτοδίκαιη μετάταξη και μεταφορά τους στον νέο Οργανισμό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, η αλήθεια είναι ότι το άρθρο 1 του νομοσχεδίου, που προβλέπει τη δημιουργία Ανεξάρτητης Αρχής Διερεύνησης Ατυχημάτων, είναι κάτι που θεωρείται αυτονόητα αναγκαίο και πρέπει να γίνει. Αυτό εκκινεί και τις καλές προθέσεις που διατυπώσαμε και στην αρχή. Όμως, ψηλαφώντας ή διαβάζοντας πιο προσεκτικά τα άρθρα και όσο συνεχίζεται η συζήτηση και με την παρέμβαση των εκπροσώπων των φορέων, που είχαμε σήμερα, μπαίνουν δύο βασικά θέματα. Θα μείνω σε αυτά σήμερα και στην αυριανή συνεδρίαση και στην Ολομέλεια θα επεκταθούμε.

 Τίθενται δύο σοβαρά ζητήματα. Η πραγματική ανεξαρτησία της συγκεκριμένης Επιτροπής, η σημασία της οποίας σχετίζεται με ανθρώπινες ζωές και πολύτιμα περιουσιακά στοιχεία, τις αεροπορικές και τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, αλλά φαντάζομαι, όπως με είχατε διαβεβαιώσει προφορικά, κύριε Υπουργέ, εν γένει τις μεταφορές, για παράδειγμα του τραμ ή του μετρό, την πραγματική ανεξαρτησία από τους πολιτικούς προϊσταμένους. Δεν αναφέρομαι προσωπικά σε εσάς, κύριε Καραμανλή, αλλά από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ένα βασικό σημείο κριτικής και πρότασης, ταυτόχρονα, για την αλλαγή ή για τη θεραπεία εντός αυτού του νομοσχεδίου είναι, πραγματικά, η δημιουργία μιας Ανεξάρτητης Αρχής, η οποία, όπως και η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, θα λογοδοτεί στις αρμόδιες Επιτροπές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, θα διασφαλίζεται και η ίδια και οι πολίτες, αλλά και όλοι μας από τον εναγκαλισμό με τις προθέσεις, καλές ή κακές, του εκάστοτε Υπουργού, επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αυτό, αν θεραπευτεί, λύνει και ένα άλλο μεγάλο ζήτημα αξιακής βάσης, που σχετίζεται με τον τρόπο σύστασης, τον διορισμό, τον αριθμό των διορισμένων μελών, τη χρονική θητεία της πενταετούς διάρκειας, που βάζετε, θα έλεγα, δεν το λέω με κακή πρόθεση, ούτε με κουτοπονηριά, παραμονές εκλογών ο διορισμός πέντε στελεχών μιας τόσο σημαντικής Επιτροπής δημιουργεί και κάποια καχυποψία για τον τρόπο επιλογής των προσώπων και μακάρι να κάνω λάθος. Αλλά σε σχέση με την αποζημίωση των ερευνητών, τις υποχρεωτικές μετατάξεις και όλα αυτά, πραγματικά, μια Ανεξάρτητη Αρχή, η οποία θα λογοδοτεί, όπως και οι υπόλοιπες, στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο και στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, θα έδινε τη δυνατότητα να φύγει από πάνω και το γκρίζο σύννεφο, ότι χρηματοδότης των ερευνητών της διερεύνησης θα είναι ο ελεγχόμενος. Δεν ζούμε σε έναν ιδανικό κόσμο, γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι η αεροπορική αγορά είναι μια αγορά ύψιστης ευφυΐας, επιχειρηματικής αποτελεσματικότητας και παρεμβατικότητας στην παγκόσμια οικονομία, δεν πρόκειται για ένα μικρό μαγαζάκι, το οποίο, αρχικά, καταβάλλοντας τα χρήματα, που μετατρέπονται στον διεθνή πόρο του EUROCONTROL και στη συνέχεια γίνεται εθνικός πόρος, πώς γίνεται να καταβάλει και την αποζημίωση αυτών, που θα κληθούν να ελέγξουν ατυχήματα, που, πιθανά, θα πρέπει να καταλογιστούν και ευθύνες;

Επίσης, κύριε Υπουργέ, ένα άλλο στοιχείο για τη λειτουργία αυτής της Επιτροπής, είναι ότι περιορίζεται στις συστάσεις και παρά το γεγονός ότι διατυπώνονται κάποιες πτυχές ατυχημάτων, παραλείπονται κάποιες άλλες, αλλά θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μου, κάτι που ισχύει σε ανάλογους φορείς στην Ευρώπη, αλλά και σε άλλες γωνιές του κόσμου, να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα, η σύσταση Οδηγία να έχει μεγαλύτερη ισχύ επιβολής. Για παράδειγμα, θέλω να σας ενημερώσω, αν και πιστεύω ότι το γνωρίζετε ήδη, ότι η αντίστοιχη αμερικανική Επιτροπή έχει υποχρεώσει αεροπορικές εταιρείες κολοσσούς σε προσαρμογές, σε αλλαγές, ακόμα και της γραμμής παραγωγής, για να διασφαλίσει κάτι που προέκυψε από διερεύνηση ατυχήματος και δεν λειτούργησε ως μία απλή σύσταση, την οποία μπορεί να αποδεχθεί ή όχι ο αρμόδιος Υπουργός.

Τώρα, μια σημαντική, μάλλον, παράμετρος για το έργο, γιατί είναι χρήσιμο να πούμε ότι στην Ελλάδα, όσες φορές νομοθετήσαμε με προχειρότητα και βιασύνη, γιατί υπήρχε και η πίεση της πολυετούς καθυστέρησης στα αυτονόητα, το πληρώσαμε και το βρήκαμε μπροστά μας, αναφέρομαι στον πρόσφατο νόμο 4757, όπου προκύπτουν και το έχουμε συζητήσει πάρα πολλές φορές, παρά την τεχνητή ευφορία και ικανοποίηση του κ. Τσίτουρα για το ότι όλα πάνε καλά, ότι η ΑΠΑ, η ΥΠΑ, ακόμα και η Επιτροπή αυτή, που πρόκειται να συσταθεί, θα πρέπει να στηρίζονται σε υποδομές και αεροπορικές αρχές, που θα βρίσκονται σε λειτουργία και διασύνδεση, σε μια δύσκολη γεωγραφικά και αεροπορικά χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, για να επιτυγχάνονται αποτελέσματα.

Το μοντέλο της μη αποκεντρωμένης λειτουργίας της ΑΠΑ, πιστεύω ότι έχετε πειστεί και από τη διάρκεια των κοινοβουλευτικών συζητήσεων, έχει πάρα πολλά κενά. Ακριβώς επειδή τέθηκε το ερώτημα «Μα καλά και η Επιτροπή Διερεύνησης δεν λειτουργούσε με βάση την Αθήνα;»

Είναι ορθό, η Επιτροπή Διερεύνησης στεγάζεται στις εγκαταστάσεις του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ναι, αλλά λειτουργούσαν οι αερολιμενικές αρχές με γνώση, με τεχνογνωσία και αντανακλαστικά που έδιναν τον χρόνο στην Επιτροπή να καλύψει απόσταση ή προβλήματα μέχρι να φτάσει στο σημείο του ατυχήματος. Άρα, λοιπόν, η ΑΠΑ αναφέρεται στα Κοινοβουλευτικά Όργανα, στη Βουλή.

Επίσης, μπορούμε να ελέγξουμε τους μηχανισμούς παρακολούθησης, τους παρόχους λειτουργίας, την ΥΠΑ, τη μετεωρολογία, τους παρόχους διαχείρισης. Ο φορέας αυτός, τώρα, θα μπορούσε να σταθεί κάτω από μία ξεκάθαρη ανεξαρτησία, από ένα ξεκάθαρο θεσμικό πλαίσιο Ανεξάρτητης Αρχής -και μπαίνω σε κριτική, που λείπει από το κείμενο του νομοσχεδίου και σε προτάσεις- με μόνιμο προσωπικό, που θα έχει και θα αποκτά διαρκή εμπειρία, εξειδίκευση και συνεχή εκπαίδευση, με εξωτερικούς συνεργάτες ή με συμβάσεις, που έχουν απόλυτα ή πιο εξειδικευμένη γνώση, υλικό ή τεχνική υποδομή, για παράδειγμα, εργαστήρια. Η αρχή αυτή πρέπει να έχει εργαστηριακούς χώρους, με βάση και τα διεθνή πρότυπα, εξοπλισμό, ακόμα και χώρους, αλλά, σίγουρα, και ικανούς οικονομικούς πόρους, που δεν θα τίθενται εν αμφιβόλω, το ανέφερε ο κ. Τριανταφύλλου και ο κ. Καμηλάκης, ότι στο ενδεχόμενο, που διαμορφωθούν οι συνθήκες και δεν θα υπάρχουν αδιάθετα χρήματα από το Eurocontrol, τι θα γίνεται, έρανος;

Είμαστε, δηλαδή, φτηνοί στο αλεύρι και ακριβοί στα πίτουρα, γι’ αυτό το αντικείμενο που συζητάμε, για τη σημασία του, δεν υπάρχει η δυνατότητα εξεύρεσης πόρων και χρηματοδότησης μιας ανεξάρτητης, πραγματικά ανεξάρτητης, ακέραιης, διαφανούς και αποτελεσματικής Αρχής και θα πρέπει να στηρίζεται στα αδιάθετα χρήματα, όταν και όποτε προκύπτουν του Eurocontrol; Αυτό, γενικά, ως λογική, υποθηκεύει την ανεξαρτησία αυτής της Επιτροπής.

Σε ό,τι αφορά τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, θα κλείσω με αυτό, για να μην καταχραστώ τον χρόνο των συναδέλφων, ας κρατήσουμε την επισήμανση της επικεφαλής της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ότι η υποχρεωτική μετάταξη ή αφαίμαξη ή αφαίρεση εξειδικευμένων ερευνητών για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, στην ουσία είναι μια συνειδητή επιλογή ευνουχισμού ή σχεδόν κατάργησης του έργου της ΡΑΣ. Δεν είναι ώρα για αντιπολιτευτική αντιπαράθεση, αλλά ξέρουμε καλά πως αυτή η Κυβέρνηση έχει καταφέρει με νομοθετικές πρωτοβουλίες να ευνουχίσει, να εκφυλίσει την αποστολή και την αποτελεσματικότητα Ανεξάρτητων Αρχών. Πάντως είναι κάτι που για τους σιδηροδρόμους πιστεύω ότι πρέπει να ιδωθεί με ευαισθησία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Θα συνεχίσουμε με τον κ. Λογιάδη κατόπιν συνεννόησης με τους συναδέλφους.

Κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να ευχαριστήσω και τους αγαπητούς συναδέλφους, που μου παραχώρησαν τη σειρά τους.

Πρώτα από όλα, να ευχηθώ χρόνια πολλά σε όλες και όλους τους εορτάζοντες σήμερα.

Το σημερινό σχέδιο νόμου αφορά τα αεροπορικά και σιδηροδρομικά ατυχήματα και την ασφάλεια των μεταφορών. Για τα αεροπορικά ατυχήματα και συμβάντα, το σχέδιο νόμου αποτελείται από 28 άρθρα, από το άρθρο 14 έως και το 41, ενώ τα σιδηροδρομικά ατυχήματα από το άρθρο 42 έως και το 49.

Όντως, υπάρχει υποβάθμιση από το εν λόγω σχέδιο νόμου για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, όπως ανέφερε και ο αρμόδιος φορέας, προηγουμένως.

Συζητάμε σήμερα για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών». Ή θα έπρεπε να αναφέρεται στο σχέδιο νόμου στην ασφάλεια αυτών των μεταφορών, αεροπορικών και σιδηροδρομικών, όπως είναι διατυπωμένο, ή θα έπρεπε να περιλαμβάνει και το τεράστιο θέμα της ασφάλειας των μεταφορών, σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα και τις τροχαίες δολοφονίες. Το τονίζω αυτό, διότι είμαι, επίσης, μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής και ακόμη περιμένουμε από το Υπουργείο σας το σχέδιο νόμου για την αντιμετώπιση των τροχαίων αυτών προβλημάτων, που μαστίζουν τη χώρα διαχρονικά.

Περαιτέρω, τα συμβάντα στο μετρό ή στον προαστιακό ή σε τοπικής συγκοινωνίας τρένα, όπως στα Καλάβρυτα, ποιος θα είναι ο αρμόδιος για τη διεξαγωγή μιας αντίστοιχης έρευνας; Το λέω αυτό, διότι το σημερινό σχέδιο νόμου αναφέρεται, όπως ακριβώς είπα, και στην ασφάλεια των μεταφορών.

Κύριε Υπουργέ, δημιουργήσατε την ΑΠΑ, για να επιθεωρεί την ΥΠΑ. Έπρεπε, άρα, ιεραρχικά να είναι πρώτα η ΑΠΑ, μετά η ΥΠΑ και μετά ο εκάστοτε πάροχος, παραδείγματος χάριν, η Fraport. Με την ιδιωτικοποίηση, όμως, των αεροδρομίων, με την απαξίωση της AΠΑ και με τον τρόπο λειτουργίας της, βάλατε, πάνω απ’ όλα και απ’ όλους, τον ιδιοκτήτη, τη Fraport. Η Fraport δεν θέλει κανένα έλεγχο από κανέναν. Ερώτηση. Πόσα πρόστιμα έχουν επιβληθεί από την ίδρυση της ΑΠΑ σε φορείς λειτουργίας των αερολιμένων;

Και θα επανέλθω στην ερώτηση που έκανα, προηγουμένως, στους φορείς. Για ποιο λόγο απαξίωσε η Fraport τη δημόσια αρχή στην προανακριτική διαδικασία και σε θέματα ασφάλειας, παραδείγματος χάριν, στο συμβάν στην Κέρκυρα τον Απρίλιο του 2022, και στην Κω τον Ιούλιο του 2022 και δεν προσήλθε η Fraport, όπως είχε κληθεί από την αερολιμενική αρχή, κατόπιν εντολής της ΥΠΑ; Η Fraport όχι μόνο δεν παραδέχθηκε τις όποιες ευθύνες της, αλλά απαξίωσε την προανακριτική διαδικασία από τη δημόσια κρατική αρχή.

Ευτυχώς, όμως, που σε όλα τα αεροδρόμια και της Αθήνας και στα περιφερειακά, συνεχίζουν οι αερολιμενικοί να εκτελούν τον αερολιμενικό έλεγχο, με βάση την πρότερη νομοθεσία, πριν τη δημιουργία της ΑΠΑ με τον ν. 4757/2020. Αυτό γίνεται αποδεκτό και σεβαστό από τους φορείς, την αστυνομία, το λιμενικό, τον Εισαγγελέα, τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης, όπως με την αστυνομία στο Ηράκλειο, στην περίπτωση του ατυχήματος, όπου η αστυνομία προσέφυγε στον αερολιμενικό έλεγχο, αφού δεν υπάρχει κλιμάκιο ΑΠΑ επιτόπου στο αεροδρόμιο και έτσι γλιτώσαμε από άλλα ευτράπελα. Η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων θα έπρεπε να είχε δικό της προϋπολογισμό και όχι να πληρώνεται από το ταμείο του EUROCONTROL, από τα αδιάθετα κονδύλιά του. Είναι νόμιμο να υπάρχουν αδιάθετα κονδύλια από το EUROCONTROL;

Θα αναφερθούμε στην περίπτωση του θανατηφόρου αεροπορικού συμβάντος στην Καβάλα, με το Αντόνοφ. Αυτό εξέπεμψε σήμα έκτακτης ανάγκης πριν συντριβεί και ενώ θα έπρεπε να πάει κατευθείαν στο αεροδρόμιο στην Καβάλα να προσγειωθεί, έκανε στροφή και διέγραψε μια πολύ μεγαλύτερη πορεία, που είναι καταγεγραμμένη. Πέταξε, πρώτα, πάνω από τη θάλασσα και μετά στην κάθοδο για προσέγγιση στο αεροδρόμιο, έπεσε και συνετρίβη. Ήταν νύχτα. Δεν υπήρχε ούτε στο αεροδρόμιο Καβάλας ΑΠΑ, για να εξετάσει αμέσως και επιτόπου το συμβάν. Κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το γεγονός ότι το αεροπλάνο, μετά που εξέπεμψε σήμα κινδύνου και πριν προσγειωθεί -που δεν προσγειώθηκε, διότι συνετρίβη, διαγράφοντας μεγαλύτερη πορεία, που είναι καταγεγραμμένη- αντί να πετάξει κατευθείαν στο αεροδρόμιο, πήγε πριν πάνω από τη θάλασσα και έριξε πολύ επικίνδυνα υλικά στη θάλασσα, πριν τελικά πέσει και σκοτωθούν όλοι οι επιβαίνοντες; Ποιος μπορεί να το αποκλείσει αυτό, αφού ΑΠΑ δεν υπάρχει; Αφού, λοιπόν, ΑΠΑ δεν υπάρχει, δεν μπόρεσε να γίνει κάποιος έλεγχος, με ό,τι συνεπάγεται αυτό, παραδείγματος χάριν, για τη δημόσια ασφάλεια. Ποιον Εισαγγελέα και πότε πρέπει να περιμένει η ΑΠΑ, για να κινηθεί; Όταν και όπου δεν μπορεί η ΑΠΑ να ανταπεξέλθει, ζητάει τη συμβολή της ΥΠΑ, της κατά τόπου αερολιμενικής αρχής.

Στην επόμενη συζήτηση θα συνεχίσουμε κατά τα άρθρα. Σας ευχαριστώ πολύ και τους συναδέλφους, επίσης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη και συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Γκόκα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το βασικό ζήτημα της συζήτησής μας αφορά στη δυνατότητα της δημιουργίας του νέου φορέα, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και το κατά πόσο αυτή η σύσταση του φορέα θα αποδειχθεί, στην πράξη, αποτελεσματική στη λειτουργία της.

 Η ενοποίηση των μέχρι σήμερα δύο Επιτροπών Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν αρκεί από μόνη της, παρότι θα συμφωνήσω ότι είναι σε θετική κατεύθυνση η ενοποίηση -για την ενοποίηση αναφέρομαι- υπό προϋποθέσεις όμως, όπως για παράδειγμα, η επαρκής και εξειδικευμένη στελέχωση και για τους δύο τομείς. Η ίδια δομή υπάρχει και σε άλλες χώρες ευρωπαϊκές, όχι σε όλες, και μάλιστα σε μερικές περιλαμβάνει πολύ περισσότερες κατηγορίες ατυχημάτων. Όλα, λοιπόν, θα κριθούν στην πράξη.

 Ακούσαμε τους φορείς, οι οποίοι, γενικώς, στην πλειοψηφία τους θεωρούν ότι είναι μεν σε σωστή κατεύθυνση το νομοσχέδιο, όμως εξέφρασαν πάρα πολλούς προβληματισμούς και για την ανεξαρτησία του φορέα και για τον τρόπο της στελέχωσής του με προσωπικό, αλλά και για άλλα ζητήματα. Ανέδειξαν υπάρχοντα σοβαρά θέματα λειτουργίας και ασφάλειας, ελέγχων και απόδοσης ευθυνών, αλλά και για την κατάσταση των υποδομών και την καταλληλότητά τους.

Επομένως, σε αυτό το πλαίσιο θα τοποθετηθούμε σε ορισμένα βασικά σημεία, σήμερα, και θα συνεχίσουμε και στην αυριανή συνεδρίαση. Κατ’ αρχάς, το άρθρο 3, όπου προβλέπεται η σύσταση του εθνικού αυτού οργανισμού προβλέπει και την ασφάλεια μεταφορών. Εδώ πρέπει να υπάρξει μια διευκρίνιση, εννοούμε όλες τις μεταφορές; Εννοούμε και τις οδικές μεταφορές; Εννοούμε και τις ναυτιλιακές μεταφορές; Εδώ προκύπτει ένα θέμα διευκρίνησης.

 Αυτή η αυτοτελής υπηρεσία, όπως ορίζεται, προβλέπεται να είναι εποπτευόμενη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όμως ο ευρωπαϊκός κανονισμός και, γενικά, οι ευρωπαϊκές αντίστοιχες αρχές αναφέρονται ότι θα πρέπει αυτές να είναι λειτουργικά ανεξάρτητες. Έτσι ορίζεται στον Κανονισμό, αλλά και για λόγους πρακτικούς και ουσιαστικούς, για λόγους αυτοτέλειας και διοικητικής και οικονομικής. Γι’ αυτό είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση ότι η σύσταση μιας ανεξάρτητης αρχής, μη συνταγματικά κατοχυρωμένης -προφανώς, δεν μπορούμε να υπερβάλλουμε σε συγκρότηση ανεξάρτητων αρχών στο πλαίσιο του Συντάγματος-, θα μπορούσε να ήταν η ενδεδειγμένη λύση.

Στο άρθρο 4 ρυθμίζεται η σύνθεση του Συμβουλίου του Οργανισμού του νέου φορέα με τον Πρόεδρο και τα μέλη. Δύο με γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό τομέα, τον Αναπληρωτή Πρόεδρο και ένα μέλος με γνώση και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα.

Δύο παρατηρήσεις. Πρώτη, γιατί εμπειρία στον αεροπορικό ή σιδηροδρομικό τομέα αόριστα; Θεωρώ ότι πρέπει να είναι πιο συγκεκριμένη η πρόβλεψη, για παράδειγμα, στον αεροπορικό τομέα να προβλέπεται ότι θα προέρχεται από την Πολιτική Αεροπορία, διότι εκεί υπάρχει η συγκεκριμένη εμπειρία που απαιτείται για αυτή τη θέση. Ή για τη θέση του Γραμματέα, ο στόχος πρέπει να είναι η ανεξάρτητη λειτουργία, επομένως, ο Γραμματέας πρέπει να ανήκει στον Οργανισμό και θα ήταν λογικό να είναι κάποιος, για παράδειγμα, από τους διερευνητές, ώστε να μπορεί να είναι αποτελεσματικότερος στο αντικείμενό του και να μην είναι η επιλογή του Υπουργού από κάποια υπηρεσία του.

Όσον αφορά στη σύσταση -άρθρο 10- της αυτοτελούς Μονάδας Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων σε επίπεδο διεύθυνσης, που υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και τη θέσπιση της δυνατότητας υποστήριξης από τεχνικούς και, εν γένει, εξωτερικούς συμβούλους, υπάρχουν ζητήματα διαχωρισμού μεταξύ των διερευνήσεων του υπό σύσταση Οργανισμού και των αντίστοιχων διαδικαστικών διερευνήσεων, διότι άλλο το αντικείμενο και ο στόχος των μεν, άλλο το αντικείμενο και ο σκοπός των δε.

Προφανώς, υπάρχουν και θέματα, που τέθηκαν και στην ακρόαση φορέων, και τα οποία αφορούν στην απαιτούμενη ταχύτητα για την άμεση ενεργοποίηση των διερευνητών αφενός, αλλά και της γραφειοκρατίας στη διαδικασία μιας δημόσιας υπηρεσίας, που συνεπάγεται η μορφή του Οργανισμού για τη λήψη των αποφάσεων.

 Bέβαια, για όλα αυτά χρειάζεται η πρόβλεψη και ενός διαθέσιμο ποσού, που θα διαχειρίζεται ο Oργανισμός, για να μπορούν να γίνονται άμεσα όλες οι κινήσεις και να μην καταλήγουμε σε χρονοβόρες διαδικασίες και καθυστερήσεις.

 Τώρα, στο ίδιο άρθρο στην παράγραφο 2 δίνεται η δυνατότητα στον Yπουργό Yποδομών και Mεταφορών να μετατάσσει υπαλλήλους του Υπουργείου και των εποπτευόμενων φορέων προς τον νέο Οργανισμό, καθώς και από τις Ανεξάρτητες Αρχές, δηλαδή, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), χωρίς τη βούλησή τους. Αυτό είναι μια μονομερής υποχρεωτικότητα, αλλά στην πράξη καταργεί την ανεξαρτησία λειτουργίας των Αρχών αυτών, αφού επιβάλλεται η διάθεση του προσωπικού τους από τον Υπουργό χωρίς τη γνώμη της Διοίκησης. Είναι ένα στοιχείο, το οποίο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, όπως και οι ελλείψεις, όπως ακούστηκε, που έχουν οι ίδιες οι Ανεξάρτητες Αρχές.

 Εν πάση περιπτώσει, στο θέμα των Ανεξάρτητων Αρχών η Κυβέρνηση θα πρέπει να αλλάξει ρότα, να στηρίξουμε και όχι να αποδυναμώνουμε τις Ανεξάρτητες Αρχές με διάφορους τρόπους, θεσμικούς ή άλλους, όπως παρατηρούμε και το τελευταίο διάστημα.

 Με τη σχετική διάταξη της στελέχωσης, που είναι από τα βασικά σημεία, μαζί με την ανεξαρτησία του φορέα, θέλουμε να επισημάνουμε ότι υπάρχει ένας περιορισμός στο πεδίο στελέχωσης του νέου φορέα, αφού, πλέον, στελεχώνεται μόνο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και από τους φορείς του.

 Άρα, λοιπόν, θα έπρεπε να υπάρχει μια πιο διαφορετική διαδικασία, που θα έπρεπε να είναι αξιοκρατική, διαφανής και να μην αποδυναμώνονται οι υπηρεσίες ή οι φορείς, αλλά να στελεχωθεί, πραγματικά, αυτοτελώς και με ανεξάρτητο τρόπο λειτουργίας αυτός ο φορέας, για να είναι αποτελεσματικός.

 Τώρα, όσον αφορά στο ζήτημα της χρηματοδότησης του υπό σύσταση φορέα, έχει γίνει πολύ κουβέντα για το άρθρο 12 και την αποζημίωση μέσα από τα αδιάθετα υπόλοιπα του λογαριασμού του Eurocontrol, το οποίο, πέραν του ότι θα είναι σε βάρος των εργαζομένων, ειδικά όταν καλυφθούν τα κενά, δεν έχω πειστεί ότι δικαιολογείται αυτό με βάση το πλαίσιο, με το οποίο διατίθενται αυτοί οι πόροι του Eurocontrol και, φυσικά, υπάρχει και η οικονομική σχέση, πλέον, που αναπτύσσεται μεταξύ ελέγχοντος και ελεγχομένου, που καλύπτει εξ αντικειμένου αυτούς τους πόρους, ενώ -επαναλαμβάνω, το είπα και στην πρώτη συνεδρίαση- ότι για τους διερευνητές των σιδηροδρομικών ατυχημάτων δεν υπάρχει κάποια αντίστοιχη πρόβλεψη και θα πρέπει να εξευρεθούν αντίστοιχα από κάπου αυτοί οι πόροι, για να είναι αντίστοιχου επιπέδου οι αποδοχές και οι αποζημιώσεις τους.

 Τώρα, υπάρχει ένα ζήτημα με το άρθρο 18, που περιγράφει τη διαδικασία διερεύνησης για τη συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση των διαθέσιμων στοιχείων για τη διαπίστωση των αιτιών πρόκλησης ατυχήματος ή συμβάντος. Εδώ θέλω να αναφερθώ στα προβλήματα που, κατά κόρον, έχουμε αναφέρει και αφορούν στον ελλιπή έλεγχο από απόσταση, ο οποίος, πρακτικά, δεν μπορεί να διενεργηθεί, αλλά και, κυρίως, στις καθυστερήσεις και στο πρόβλημα που υπάρχει στη διαφύλαξη του προανακριτικού υλικού, αφού δεν είναι ξεκαθαρισμένο το τοπίο και δεν λύνεται το πρόβλημα, έτσι όπως προχωρούμε στη θεσμοθέτηση του νέου φορέα, ώστε να έχουμε αποτελεσματικά και έγκαιρα τα στοιχεία, που χρειάζονται για τη διερεύνηση. Και εδώ αναδεικνύεται η σημασία της υλοποίησης αυτών των Επιτροπών σε έναν φορέα, της ανεξαρτησίας, που θα πρέπει να έχει αυτός ο φορέας και δεν θα πρέπει να περιμένει μια Υπουργική Απόφασή ή μια Κοινή Υπουργική Απόφαση, όπως στην περίπτωση που θα πρέπει να οριστεί διερευνητής με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υποδομών και Μεταφορών, όταν ο Οργανισμός θα πρέπει να υποβάλει αίτημα για αντίστοιχη περίπτωση ατυχήματος, που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος, εκεί που υπάρχουν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ, αναλυτικότερα, σε άλλα άρθρα στην αυριανή συνεδρίαση.

Σχετικά με το κεφάλαιο της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπου τα προβλήματα έχουν επισημανθεί, είναι πιο έντονα και σε σχέση με το προσωπικό και με τους πόρους, που αναφέρθηκα, και με τους διερευνητές, τους οποίους λέμε ότι δεν έχουμε όλα αυτά τα χρόνια, γι’ αυτό και αυτή η Επιτροπή δεν ήταν αποτελεσματική. Θα βρεθούν τώρα; Έχει γίνει κάποια προεργασία, διευκολύνουμε με αυτό το πλαίσιο; Δεν είμαι βέβαιος.

Θα αναφερθώ, μόνο, πριν κλείσω στο ζήτημα του άρθρου 49, όπου προκύπτει ένα θέμα, που αφορά στη δέσμευση της ΡΑΣ και δεν είναι απλή σύσταση, να ακολουθήσει οδηγίες και εντολές για την έκδοση αποφάσεων προς τους επιτηρούμενους από αυτήν σιδηροδρομικούς φορείς. Πώς είναι, λοιπόν, να εντέλλεται η ΡΑΣ από έναν φορέα, όπως είναι ο Οργανισμός που συστήνουμε, που, ιεραρχικά, ελέγχεται από τον Υπουργό;

Εδώ υπάρχει ζήτημα της λειτουργίας μιας, πραγματικά, ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, που είναι η ΡΑΣ, που θα πρέπει να διαφυλαχθεί, αλλά και του νέου υπό σύσταση Οργανισμού, που θα πρέπει και αυτός από την πλευρά του να αποτελεί μια ανεξάρτητη αρχή. Μόνον έτσι δεν θα έχουμε εμπλοκή στη λήψη αποφάσεων από τη ΡΑΣ, χωρίς να θίγεται η ανεξαρτησία της Αρχής, ούτε στην πράξη ούτε να υπάρχει αυτό, ως ενδεχόμενο. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

 Στο σημείο αυτό γίνεται 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, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Χιονίδης Σάββας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κύριε Πρόεδρε, από τη συζήτηση με τους φορείς αναδείχθηκαν οι συνέπειες της απελευθέρωσης των μεταφορών, καθώς και του νομοθετικού πλαισίου, που την υλοποιεί. Επεκτάθηκε η συζήτηση -και σωστά- σε άλλες πλευρές, που συνδέονται με τις εξελίξεις της ιδιωτικοποίησης των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών και την υποβάθμιση της ασφάλειας, γιατί, ακριβώς, έρχεται σε αντίθεση με τον στόχο του μέγιστου κέρδους. Η λειτουργία των ΥΠΑ και ΑΠΑ, όπως προβλέπονται από τον νόμο, έχουν συνέπειες στον έλεγχο και τη λειτουργία των αεροδρομίων και στην απόδοση ευθυνών, όπως σημειώθηκε, βέβαια, και για το συμβάν στην Κέρκυρα και την προσπάθεια της Fraport για παρεμπόδιση και συγκάλυψη.

Αυτές οι πλευρές, όσο και αν κάποιος θεωρεί ότι δεν συνδέονται με το νομοσχέδιο, είναι καθοριστικές για την πρόληψη, που είναι η κύρια, η σημαντική πλευρά, που μπορεί να συμβάλει στην αποτροπή ατυχημάτων, που προηγείται της διερεύνησης.

Ο Υπουργός στην πρώτη συνεδρίαση μίλησε για την Ανεξάρτητη Αρχή που, ουσιαστικά, είναι και με αυτό το νομοσχέδιο και εκθείασε το έργο των αρχών και τη δουλειά, που έκαναν μαζί με τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης.

Βέβαια, η θέση μας είναι γνωστή για τις ανεξάρτητες αρχές. Εμείς θεωρούμε ότι καμία δεν είναι ανεξάρτητη, τη στιγμή που σε όλες οι ηγεσίες τους διορίζονται από τις κυβερνήσεις και λειτουργούν με βάση το νομοθετικό πλαίσιο, που υπηρετεί τις ανάγκες της επιχειρηματικότητας και ανταγωνιστικότητας. Είναι εξάλλου γνωστή και η διαπάλη και η διαμάχη, που υπάρχει με την Ανεξάρτητη αρχή, την ΑΔΑΕ, που εδώ ερίζει και η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ, αν ο Ράμμος, για παράδειγμα, λειτουργεί στο πλαίσιο των αρχών της Ανεξάρτητης Αρχής ή όχι.

Θέλουμε να πούμε, λοιπόν, ότι η προστασία και η πρόληψη, συνολικά, υποτάσσεται στους νόμους για τη διασφάλιση του μέγιστου ποσοστού κέρδους, του ανταγωνισμού των μονοπωλίων και τη ζούγκλα της αγοράς και αφήνει αναξιοποίητες τις δυνατότητες, που υπάρχουν, για την προστασία της υγείας και της ζωής των εργαζομένων, των επιβατών, τις δυνατότητες, δηλαδή, που υπάρχουν για την πρόληψη των ατυχημάτων. Είναι γνωστό ότι στα πλαίσια αυτά των επιχειρηματικών ομίλων αποκρύπτεται ή μειώνεται η ευθύνη τους.

 Εξάλλου στο νομοσχέδιο προβλέπεται κάτι τέτοιο. Προβλέπεται ότι θα υπάρχει το απόρρητο και εμείς μιλάμε για αποσιώπηση -αυτό σημαίνει το απόρρητο, η εχεμύθεια- αναφέρεται στο άρθρο 32, επίσης, ότι οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος και σοβαρού συμβάντος. Γι’ αυτό και λέμε ότι στα πλαίσια αυτά, δυστυχώς, τα συμπεράσματα είναι το ανθρώπινο λάθος, δηλαδή, και η ευθύνη πάει στους εργαζόμενους.

 Η πρόληψη σε αυτό το σύστημα είναι σε αντίθεση με τον σιδερένιο νόμο του κέρδους και όσο βαθαίνει η εκμετάλλευση των εργαζομένων -βλέπουμε ελλιπές προσωπικό στους σιδηροδρόμους, από μηχανοδηγούς μέχρι προσωπικό συντήρησης. Όσο, λοιπόν, υπάρχει αυτή η εκμετάλλευση, η εντατικοποίηση της δουλειάς, τα ατελείωτα και ακανόνιστα ωράρια εργασίας και η υπερεργασία, όσο οξύνονται οι ανταγωνισμοί η πρόληψη μειώνεται, τα ατυχήματα περισσεύουν και, βέβαια, εδώ, έχουμε αυτές τις συνέπειες αυτής της πολιτικής.

Πρέπει να πούμε ότι εμείς, σε ό,τι μας αφορά, είμαστε υπέρ των μέτρων για τη διερεύνηση των ατυχημάτων. Η ασφάλεια των επιβατών και εργαζομένων είναι ζήτημα αρχής. Στηρίζουμε τη θέση για στελέχωση της Επιτροπής με μόνιμο και εξειδικευμένο προσωπικό και την παροχή όλων των μέσων για αξιοπρεπή μισθό και περιβάλλον εργασίας, για να μπορέσουν να επιτελούν το σημαντικό έργο της διερεύνησης. Είπαμε στην πρώτη συνεδρίαση ότι αυτοί οι διερευνητές, που υπήρχαν μέχρι τώρα στην Επιτροπή πήγαιναν με δικά τους έξοδα, για να διερευνήσουν το δυστύχημα στην Καβάλα. Και με δικά τους χρήματα πλήρωσαν τη διαμονή και τη διατροφή τους στην περιοχή και ο μισθός, βέβαια, είναι στα ελάχιστα επίπεδα.

 Μάλιστα, εδώ λέτε, για το Eurocontrol, ωστόσο, κύριε Υπουργέ, αυτοί που είναι στον πύργο ελέγχου, οι ελεγκτές, για παράδειγμα, σε άλλα αεροδρόμια στρατιωτικά, αυτοί εξαιρούνται του Eurocontrol, παρόλο που εκεί έχει και πολιτικό και πολιτική υπηρεσία. Για παράδειγμα, στο Άκτιο ή στην Ανδραβίδα, που έχει εκεί τον πύργο ελέγχου, τους ελεγκτές, αυτοί δεν είναι στο Eurocontrol και δεν αμείβονται, όπως όλοι οι άλλοι ελεγκτές. Κι αυτό είναι άδικο και το λέμε τώρα με αφορμή τη συζήτηση και το θέμα των αποδοχών αυτών των εργαζομένων.

Είπαμε, λοιπόν, ότι από το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι να εκκρεμούν πάνω από 100 περιστατικά, ατυχήματα και συμβάντα. Και, βέβαια, η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων των Σιδηρόδρομων είναι γνωστό ότι δεν λειτουργεί. Το είπατε και εσείς, το είπε και η κυρία, σήμερα, που ήταν εκπρόσωπος, λόγω έλλειψης διερευνητών.

Με το νομοσχέδιο ενοποιείται η Επιτροπή για τα αεροπορικά και τα σιδηροδρομικά ατυχήματα και, ιδιαίτερα, εκεί στους σιδηροδρόμους λειτουργεί με εξωτερικούς συνεργάτες, όπως, βέβαια, και η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων θα ανατίθεται σε εξωτερικούς συνεργάτες για το έργο της διερεύνησης. Εμείς πιστεύουμε ότι, πέρα από την κάλυψη των απαιτήσεων των ασφαλιστικών εταιρειών, που απαιτούν πορίσματα, στατιστικά στοιχεία για τα ρίσκα τους, χρειάζεται πάνω από όλα, όπως είπαμε, να δοθεί βάρος στην ίδια την πρόληψη.

Με το νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση έρχεται να προσαρμόσει πλήρως την ελληνική νομοθεσία στην Οδηγία της Ε.Ε. για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Θυμίζουμε, εδώ, βέβαια, ότι αυτή η Οδηγία είναι σε αυτά τα πλαίσια, που είπαμε και προηγουμένως, σε αυτή τη στρατηγική, που ενσωματώνεται και εδώ, που αντιμετωπίζει την υγεία και την ασφάλεια κάτω από το πρίσμα της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, των ευέλικτων μορφών και, εδώ, έχουμε ευέλικτες μορφές παντού. Σε όλες αυτές τις εταιρείες σήμερα, στην αεροπορία, στον σιδηρόδρομο, παντού, έχουμε ευέλικτες μορφές. Την αύξηση των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης, παντού έχουμε αύξηση των ορίων ηλικίας.

Όλα αυτά τα μέτρα, που έχουν αποφασιστεί μέχρι τώρα, ενισχύουν συνολικά τους ομίλους και είναι σε βάρος της ίδιας της ασφάλειας επιβατών και εργαζομένων. Εξάλλου, αυτό είναι το κίνητρο της παραγωγής τους και αυτό δεν μας ξενίζει.

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

Δεν είμαστε βέβαιοι ότι το νομοσχέδιο έρχεται να αντιμετωπίσει με τον τρόπο, που πρέπει, το ζήτημα αυτό της ασφάλειας, γιατί είπαμε ότι δεν αντιμετωπίζει, κατ’ αρχήν, τους όρους για την ασφαλή λειτουργία των αεροπλάνων, των αεροπορικών γραμμών, αλλά και των σιδηροδρόμων και αυτό σημαίνει ότι το προσωπικό είναι ελλιπές, οι όροι ασφάλειας και υγείας είναι υποβαθμισμένοι και όλα αυτά, που έχουμε εντοπίσει και στην πρώτη συνεδρίαση, αλλά και το ότι μέχρι τώρα λειτουργούσε με πέντε άτομα αυτή η ομάδα διερεύνησης, με αποτέλεσμα να εκκρεμούν όλες αυτές οι υποθέσεις, που είπα και προηγουμένως, περίπου, στις 100.

Επιφυλαχτήκαμε στην πρώτη συνεδρίαση για την τελική μας θέση, όπως και τώρα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι μπορούμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο, επισημαίνοντας αυτό το ζήτημα, που αναφέραμε, για την ασφαλή λειτουργία των μεταφορών, όπου έχει υποχωρήσει, συνολικά, η ασφάλεια, η πρόληψη, ο έλεγχος, όπως αυτό επισημάνθηκε και προηγούμενα, εδώ, από τη συζήτηση των φορέων. Γι’ αυτό η επιφύλαξή μας δεν σημαίνει αποδοχή αυτού του νομοσχεδίου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη και ολοκληρώνουμε με τον, επίσης, φίλτατο κύριο Βιλιάρδο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εν πρώτοις, θα θέλαμε να σας υπενθυμίσουμε πως δεν απαντήσατε στις τρεις ερωτήσεις μας στην προηγούμενη συνεδρίαση. Φαντάζομαι θα το κάνετε σήμερα και δεν υπάρχει λόγος να επανέλθουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα, ακόμα δεν έχω πάρει τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ακριβώς, γι’ αυτό τον λόγο φαντάζομαι ότι θα το κάνετε σήμερα. Τις θυμάστε, όμως, και δεν υπάρχει λόγος να τις επαναλάβουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είναι όλα καταγεγραμμένα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ωραία. Ξεκινώντας από το άρθρο 1, ως σκοπός αναφέρεται η εφαρμογή της Οδηγίας του 2010, σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων, 12 χρόνια μετά την ψήφισή της, αποσπασματικά και αφού έχουν ξεπουληθεί τα 14 αεροδρόμια μας στη Fraport, επίσης, της Οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Οπότε η πρώτη μας παρατήρηση είναι ότι η συμμόρφωσή μας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες είναι αρκετά ελαστική, για να είμαστε ευγενικοί.

Επιπλέον, η σιδηροδρομική οδηγία εμπερικλείει αναφορές στην ασφάλεια για επικίνδυνα φορτία, για την ιχνηλασιμότητα φορτώσεων, καθώς επίσης σε υπεύθυνους συντήρησης του εξοπλισμού, οι οποίες, όμως, δεν βλέπουμε να έχουν μεταφερθεί στο νομοσχέδιο. Γιατί, αλήθεια; Ποιος είναι ο λόγος της αποσπασματικής νομοθέτησης;

Εκτός αυτού, η νομοθεσία δεν εκσυγχρονίζεται πλήρως, αφού δεν φαίνεται να υπάρχει μεγάλη αναφορά στα drones και στους κινδύνους τους για την αεροπορική ασφάλεια, παρά την πρόσφατη Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την ΕΕ 2019/47, που θα καταθέσουμε την πρώτη σελίδα της στα πρακτικά. Πού οφείλεται αυτό;

Στο άρθρο 2, η συνένωση σε έναν ενιαίο οργανισμό των αεροπορικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών μας ξενίζει, αφού τα μηχανοκίνητα μέσα, ο τεχνικός εξοπλισμός, οι συνθήκες, καθώς επίσης τα αποτελέσματα των ατυχημάτων και το είδος των συμβάντων, που παρατηρούνται σε κάθε τομέα, διαφέρουν μεταξύ τους. Μπορείτε να μας εξηγήσετε τη λογική;

 Στο άρθρο 3 αναφέρεται μεν ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητος από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έρθουν σε σύγκρουση με την αποστολή του, αλλά αυτό δεν σημαίνει πως είναι ανεξάρτητος, όπως προβλέπει η Οδηγία, αφού υπάγεται στο δημόσιο και η διοίκησή του επιλέγεται από το Υπουργείο. Βλέπουμε, άλλωστε, τι συμβαίνει με τις παρεμβάσεις στην ΑΔΑΕ, οπότε εύλογα αναρωτιόμαστε τι θα συμβεί, εάν υπάρξει στο μέλλον κάτι ανάλογο με τα αεροπορικά ατυχήματα. Απλά το αναφέρουμε, αφού εμείς δεν είμαστε υπέρ της ανεξέλεγκτης ίδρυσης ανεξάρτητων αρχών, ειδικά όταν πολλές από αυτές, που δεν προβλέπονται από το Σύνταγμα, έχουν αποτύχει παταγωδώς και θα έπρεπε να μεταφερθούν στο δημόσιο.

 Η Ευρωπαϊκή Οδηγία, πάντως, στο άρθρο 4 και στην παράγραφο 1, που θα καταθέσουμε στα πρακτικά, αναφέρει ξεκάθαρα ότι η Αρχή αυτή πρέπει να είναι αυτόνομη, κάτι που δεν ισχύει στο νομοσχέδιο, αφού υπάρχει η χρήση εμπειρογνωμόνων. Σε τι ποσοστό, αλήθεια, προβλέπεται η εμπλοκή των εμπειρογνωμόνων;

Στο άρθρο 4, το γεγονός ότι ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τα υπόλοιπα μέλη του Συμβουλίου διορίζονται με απευθείας απόφαση του Υπουργού Μεταφορών σηματοδοτεί ότι ελέγχονται πολιτικά από αυτόν και την Κυβέρνηση, κάτι που εμείς, βέβαια, καταδικάζουμε, όπως σε όλα τα νομοσχέδια.

Για να έχουν τα μέλη των ανεξάρτητων αρχών πραγματική ανεξαρτησία, θα έπρεπε να προσλαμβάνονται μέσω διαγωνισμού. Ενώ αναρωτιόμαστε γιατί, αφού η Διοίκηση επιλέγεται από την Κυβέρνηση, θεσμοθετείται η πενταετής θητεία τους. Υπάρχει πρόβλεψη διακοπής της; Σε σχέση με την εμπειρία των μελών της Διοίκησης, στην παράγραφο 1 είναι, μάλλον, ασαφής, αφού δεν αναφέρεται πόσα χρόνια εμπειρία πρέπει να έχουν, σε ποιο αντικείμενο, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Δεν επιτρέπεται εδώ να γίνονται λάθη υπενθυμίζοντας την περίπτωση διορισμού στην ΕΥΠ ενός security με τα γνωστά αρνητικά αποτελέσματα.

Στο άρθρο 5 αναφέρονται εύλογα κωλύματα, όπως ότι τα μη πλήρους απασχόλησης στελέχη δεν μπορούν να είναι δημόσιοι υπάλληλοι ή μέλη σε οποιαδήποτε επιχείρηση της αγοράς ή διαχείρισή της, επομένως, εκτός των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ, διαφορετικά, απέχουν της ψηφοφορίας με την παράγραφο 2. Το ίδιο ισχύει και για μέλη της οικογένειάς τους, με την παράγραφο 4. Πόσοι είναι, όμως, αυτοί οι ανεξάρτητοι, που έχουν εμπειρία, με δεδομένο το ότι, τουλάχιστον, στον σιδηροδρομικό τομέα έχουμε μονοπώλιο;

 Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να υπάρχει μία περίοδος αποκλεισμού πρόσληψής τους από εταιρείες του ίδιου τομέα. Για παράδειγμα, θα πρέπει να αποκλειστεί το ενδεχόμενο κάποιος στέλεχος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ να παραδώσει μία ευνοϊκή Έκθεση και μετά να παραιτηθεί ή να απολυθεί για να προσληφθεί από την εταιρεία αυτή. Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ, έτσι για παράδειγμα, πως ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Βούρδας, λίγο μετά τις εκλογές, προσελήφθη από εταιρεία της ΤΕΡΝΑ, που διαχειρίζεται το Αεροδρόμιο του Καστελίου μετά την ιδιωτικοποίησή του μέσω της μεταφοράς στο νέο προβληματικό Αεροδρόμιο στο Καστέλι, που, πρόσφατα, αυξήθηκε το αντικείμενό του μετά την κατακύρωση του διαγωνισμού, δυστυχώς. Προφανώς ο κ. Βούρδας ήταν υπεύθυνος, είχε μέρος της ευθύνης, για την έγκριση των παραμέτρων ασφαλείας του Αεροδρομίου, όπως επίσης των αυτοκινητοδρόμων της ΤΕΡΝΑ. Εκτός αυτού, παρατηρούνται ευέλικτες διατάξεις για τη συμμετοχή μελών με εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη συναφή επιχείρηση ή συναφές νομικό πρόσωπο, αφού προβλέπεται απλά ότι δεν επιτρέπεται να ασκούν τα καθήκοντα συμμετοχής και ψήφου στο όργανο διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων έως τη συμπλήρωση δύο ετών από τη λήξη της θητείας τους.

Το άρθρο 6 αποτελεί παρωδία, επειδή προβλέπει με την παράγραφο 3 ότι την πειθαρχική διαδικασία των μελών την εκκινεί ο ίδιος ο Υπουργός, που τους διόρισε. Εν προκειμένω, εάν τα μέλη δεν λειτουργούν σύμφωνα με τη βούληση της Κυβέρνησης, κινδυνεύουν, αλήθεια, να απολυθούν; Ρητορικό το ερώτημα. Εκτός αυτού, στην παράγραφο 4 αναφέρεται πως οι λεπτομέρειες σχετικά με την πειθαρχική ευθύνη των μελών του Συμβουλίου και την πειθαρχική διαδικασία ρυθμίζονται από τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας και διαχείρισής του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Οπότε η ερώτηση μας είναι εάν υπάρχει, εάν όχι, αφού εκπονηθεί, θεωρούμε ότι θα πρέπει να υποβληθεί στη Βουλή.

Στο άρθρο 8, στην παράγραφο 3, αναφέρεται ότι για τη λειτουργία του Συμβουλίου του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) εφαρμόζεται το παρόν, ο εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και, συμπληρωματικά, ο Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας. Δεν θα έπρεπε να είχαν κατατεθεί όλα αυτά, προτού συζητηθεί το νομοσχέδιο, για να τα γνωρίζουμε;

Στο άρθρο 9, στην περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, οι αρμοδιότητές του αναλαμβάνονται από τον Αντιπρόεδρο, ο οποίος, όμως, προέρχεται από τον σιδηρόδρομο. Πώς μπορεί να είναι υπεύθυνος αυτός, που προέρχεται από τον σιδηρόδρομο, για αεροπορικά θέματα; Είναι λίγο οξύμωρο.

Tο άρθρο 10 έχει ενδιαφέρον, επειδή αναφέρεται στο προσωπικό που θα διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα, μέσω της σύστασης, στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τριών γραφείων, από ένα Γραφείο Διερεύνησης Ατυχημάτων και Συμβάντων για την Αεροπορία και τον σιδηρόδρομο, καθώς και ένα τρίτο Γραφείο Πρόληψης Μελετών Ανάλυσης Εφαρμογών και Στατιστικής, το οποίο, όμως, δεν περιγράφεται τι θα κάνει. Δεν αναφέρεται, όμως, πώς θα γίνεται αυτή η διερεύνηση και πόσα άτομα θα στελεχώσουν τα γραφεία αυτά, αλλά μόνον οι 21 θέσεις προσωπικού συνολικά, χωρίς κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Επίσης, αναφέρεται ότι θα μεταφερθούν από την ΑΠΑ, που δεν γνωρίζουμε εάν έχει στελεχωθεί, αφού στο σχετικό νομοσχέδιο της ΑΠΑ δεν δόθηκαν στοιχεία κόστους. Επιπλέον, από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) που, επίσης, δεν γνωρίζουμε αν είναι στελεχωμένη. Μπορεί να μας ενημερώσει ο Υπουργός;

Στο νομοσχέδιο, πάντως, για την ΑΠΑ, είχε αναφερθεί πως θα έχει 172 άτομα προσωπικό, χωρίς να δοθούν στοιχεία κόστους. Και στην πιο πρόσφατη Έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ, αυτήν που βρήκαμε, αναγράφεται πως είχε μεν 211 οργανικές θέσεις προσωπικού, αλλά είχαν καλυφθεί μόλις οι 73.

Στην παράγραφο 2 αναφέρεται ότι η εξειδίκευση των προσόντων του προσωπικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και η κατανομή του ρυθμίζεται από τον εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος, όμως, δεν μας έχει προσκομιστεί.

Στην παράγραφο 3 αναφέρεται πως, όταν γίνεται μετάταξη, δεν αλλάζει το καθεστώς δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, υπό το οποίο υπηρετούσε το προσωπικό αυτό. Δηλαδή μπορεί να έχουμε υπαλλήλους δύο ταχυτήτων, μέσα στον ίδιο Οργανισμό, άλλους με απολαβές δημοσίου και άλλους με ιδιωτικού τομέα, όπως φαίνεται από την παράγραφο 4;

Στην παράγραφο 5 αναφέρεται πως μπορεί να χρησιμοποιεί και εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, χωρίς, όμως, να αναφέρονται οι όροι, ενώ στην παράγραφο 6 μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών έργων και συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας του. Γιατί δε γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό, έστω για τις μεγάλου ύψους;

Στο άρθρο 11 αναφέρεται ότι το κόστος της υπηρεσίας, που δεν προσδιορίζεται από το Γενικό Λογιστήριο, θα καλύπτεται από τον Προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, ενώ ο ετήσιος Προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου. Δηλαδή, ο προϋπολογισμός δεν θα καθορίζεται με βάση τις πραγματικές συνθήκες και ανάγκες, αλλά με το δημοσιονομικό περιθώριο που έχει τεθεί;

Στο άρθρο 13, όπως σε κάθε νομοσχέδιο, έτσι και εδώ, είμαστε κατά της μεγάλης εξουσιοδοτικής ελευθερίας σε Υπουργούς. Πόσο μάλλον στο σημερινό, όπου δίνεται στον Υπουργό, μεταξύ άλλων, η ευχέρεια για τον καθορισμό αμοιβών του προσωπικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ο καθορισμός των πρόσθετων πόρων και των προσόντων των διερευνητών.

Στο άρθρο 14 δεν αναφέρεται κάτι για τη διερεύνηση σε περιπτώσεις που εμπλέκονται drones. Εάν τα drones δεν είναι αντικείμενο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τότε ποιας Υπηρεσίας ακριβώς είναι;

Στο άρθρο 17 γίνεται αναφορά σε μη στελεχωμένο αεροσκάφη, στην παράγραφο 4, σε αντίθεση με το άρθρο 14, όπου δεν γίνεται, ενώ αναφέρεται ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ μπορεί να μην κινήσει διερεύνηση ασφαλείας, σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, με μη στελεχωμένα αεροσκάφη. Κατά την άποψή μας, εδώ πρόκειται για κάτι σχετικά αόριστο.

Στο άρθρο 18, ενδεχομένως, αντιλαμβανόμαστε γιατί εξαιρούνται του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τα στρατιωτικά αεροσκάφη, αλλά όχι τα υδροπλάνα που έχουν εμπορική λειτουργία. Έχει στελεχωθεί η σχετική Υπηρεσία του Λιμενικού;

Τέλος, στο άρθρο 19 δεν είδαμε να προβλέπεται ευθύνη των διερευνητών, για τις περιπτώσεις που ασκούν ελλιπώς ή τυχόν μεροληπτικά τα καθήκοντά τους κλπ., οπότε, αντίστοιχα, κυρώσεις, αλλά ένα ιδιόμορφο ανεύθυνο, όπως, τουλάχιστον, το αντιλαμβανόμαστε εμείς. Ισχύει; Με τα υπόλοιπα άρθρα θα συνεχίσουμε στην επόμενη συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο, με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώθηκε η διαδικασία. Και τώρα τον λόγο έχει ο Υπουργός, κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κατ’ αρχήν, να ευχαριστήσω όλους τους φορείς, οι οποίοι συμμετείχαν σε αυτή τη διαδικασία. Νομίζω, ότι έγινε ξεκάθαρο ποιοι από τους φορείς, στην ουσία, αντιμετώπισαν το νομοσχέδιο αυτό με μια σοβαρότητα και ποιοι εγκλωβίστηκαν πίσω από μικροσυνδικαλιστικά συμφέροντα, για να πουν πράγματα, τα οποία, λυπάμαι που θα το πω, αλλά δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Θέλω να αναφερθώ σε δύο τρία σημεία, που ακούστηκαν πολλές φορές και επιφυλάσσομαι και αύριο, στην Ολομέλεια, να απαντήσω διεξοδικά, όχι σε όλες τις ερωτήσεις του κ. Βιλιάρδου, ο οποίος είναι καταπέλτης με τις ερωτήσεις του. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι θα απαντήσω σε αυτές που θεωρώ ότι πρέπει να απαντηθούν, διότι μερικές από αυτές, που θέτετε, νομίζω ότι τις θέτετε απλά, για να τεθούν και όχι για να απαντηθούν. Πολύ ευχαρίστως, να κάνουμε αν θέλετε έναν διάλογο. Ξέρετε ότι ακόμα και γραπτώς, πολλές φορές, έχω απαντήσει στην Ελληνική Λύση, όταν τίθενται θέματα, τα οποία πρέπει να απαντηθούν.

Πάμε, τώρα, να ξεκαθαρίσουμε, κύριε Γιαννούλη, μια παρανόηση, που νομίζω ότι υπάρχει σχετικά με την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, σχετικά με αυτές τις δύο αρχές. Ο διαχωρισμός αυτός ήταν μια υποχρέωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, εδώ και πολλά χρόνια. Μάλιστα, ο ίδιος ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε το νόμο 4427, ο οποίος επί της ουσίας ποτέ δεν εφαρμόστηκε στην πράξη. Το αποτέλεσμα αυτής της καθυστέρησης είχε να κάνει με το ότι, το 2019, όταν βρεθήκαμε μαζί με τους συνεργάτες μας στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αντιμετωπίσαμε κάτι, το οποίο έγινε και ευρέως γνωστό. Αυτό ήταν η παραλίγο υποβίβαση των αεροδρομίων της ΥΠΑ από την EASA. Καταλαβαίνετε αυτό τι συνέπειες θα είχε για τον ελληνικό τουρισμό και, γενικότερα, για τις αερομεταφορές. Αυτά είναι καταγεγραμμένα, τα έχουμε δώσει στη δημοσιότητα και κατά τη διάρκεια κοινοβουλευτικών ελέγχων. Η βασική αιτιολόγηση της EASA ήταν ότι, στην ουσία, με την ΥΠΑ δεν γινόντουσαν επιθεωρήσεις, μην το ξεχνάμε αυτό. Μη διαγράφουμε το παρελθόν, διότι σου έλεγε η EASA, ότι δεν μπορεί, στην ουσία, ο ελεγχόμενος και ο ελεγκτής να είναι το ίδιο πρόσωπο και αν συγκρίνετε τους ελέγχους, που γινόντουσαν στα αεροδρόμια επί ΥΠΑ, με τους ελέγχους, που γίνονται επί ΑΠΑ -και σας έδωσε κάποια στοιχεία, νομίζω, ο Διοικητής της ΑΠΑ, θα βρούμε και άλλα να δώσουμε-, θα δείτε ότι τα νούμερα μιλάνε από μόνα τους. Επομένως, μην ξεχνάμε που βρισκόμασταν πριν από τρία τέσσερα χρόνια και πού βρισκόμαστε σήμερα. Θα μου πείτε είναι όλα καλά στην ΑΠΑ, λειτουργούν όλα τέλεια; Νομίζω ότι πρέπει να ήμουν αφελής, για να πω κάτι τέτοιο. Σίγουρα υπάρχουν προβλήματα. Σίγουρα η ΑΠΑ είναι μία καινούρια αρχή, η οποία χρειάζεται ενδυνάμωση και περαιτέρω στελέχωση, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι, αυτή τη στιγμή, δεν έχουμε τον κίνδυνο υποβιβασμού. Μάλιστα, η ίδια η EASA συνεργάζεται με την ΑΠΑ. Η EASA είναι ο Οργανισμός, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των πτήσεων. Αυτή κρίνει αν είναι ασφαλή τα ελληνικά αεροδρόμια, δεν το κρίνετε ούτε εσείς ούτε εγώ, και αυτά τα έγγραφα, που έχουμε, και οι επιθεωρήσεις, που έχουν γίνει από την EASA , δείχνουν μία τεράστια προσπάθεια που έχει γίνει τα τελευταία χρόνια.

Θέλω να ξεκαθαρίσω ότι, αυτή τη στιγμή, τα ελληνικά αεροδρόμια και οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες βρισκόμαστε σε ένα πολύ καλό επίπεδο. Δεν νομίζω ότι τιμά το Κοινοβούλιο, την Επιτροπή, τον πολιτικό κόσμο, να βγάζουμε το μάτι μας και να λέμε ότι υπάρχει ζήτημα στην ασφάλεια των πτήσεων. Επομένως, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή σας, διότι δεν μιλάμε εδώ μεταξύ μας, μας ακούνε και άνθρωποι της αγοράς, μας ακούνε και άνθρωποι από το εξωτερικό και δεν μπορεί Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου να λένε πράγματα, τα οποία δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα και, επιτρέψτε μου να πω, είναι και λίγο επικίνδυνα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Επειδή αναφέρατε το όνομά μου για το θέμα ασφάλειας πτήσεων, δεν είπα κάτι, αυτό ήθελα να διευκρινίσω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν αναφέρομαι, κύριε Γιαννούλη, σε εσάς προσωπικά. Απλά, αναφέρομαι στη συζήτηση που είχαμε για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ και καταλαβαίνετε ότι, τώρα, κάνουμε έναν διάλογο σοβαρό και δεν υπάρχει εδώ, νομίζω, πολιτική αντιπαράθεση. Μπορεί να συμφωνούμε ή να διαφωνούμε, αλλά μπορούμε να κάνουμε ένα σοβαρό διάλογο και να μας κρίνουν και αυτοί, που μας ακούνε, γι’ αυτά, τα οποία λέμε.

Για να το κλείσουμε, λοιπόν, αυτό το κεφάλαιο, τί γίνεται σήμερα στην ΑΠΑ; Σήμερα, η ΑΠΑ έχει ένα μνημόνιο συνεργασίας με την EASA, όπου εκπαιδεύουν επιθεωρητές και χρησιμοποιούμε και επιθεωρητές βάσει συγκεκριμένου πλαισίου, δηλαδή προγραμματικών συμβάσεων. Δηλαδή χρησιμοποιούμε και επιθεωρητές, οι οποίοι δεν έχουν προσληφθεί στην ΑΠΑ, δεν είναι κρατικοί λειτουργοί. Ξέρω ότι τα κόμματα της Αριστεράς και ειδικά το ΚΚΕ έχει μια αντίρρηση σε αυτό, ιδεολογική, πολιτική. Το σημειώνουμε. Το καταλαβαίνουμε. Αλλά αυτό που κάνουμε με την ΑΠΑ γίνεται και σε άλλες χώρες, στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επομένως, μην ξεχνάμε κάτι και κλείνω το κεφάλαιο ΥΠΑ – ΑΠΑ. Η ΥΠΑ είναι, πλέον, πάροχος αεροναυτιλίας -ας τα ακούνε αυτά και οι συνδικαλιστές, οι οποίοι λέγανε πράγματα, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα- και από την άλλη, η ΑΠΑ είναι Ρυθμιστική Αρχή. Είναι τόσο απλό και καλό είναι αυτό, κάποτε, να το καταλάβουμε.

Θα απαντήσω και σε δύο άλλα θέματα, πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε.

Ακούστηκε ένα επιχείρημα και από τον κ. Γιαννούλη και από τον κ. Γκόκα, για ποιο λόγο θα πληρώνονται οι επιθεωρητές της νέας Αρχής από το Eurocontrol. Δεν καταλαβαίνω ποιο είναι το πρόβλημα, ειλικρινώς. Δηλαδή, ότι δεν επιβαρύνουμε τον κρατικό προϋπολογισμό; Δεν νομίζω ότι αυτό είναι ένα ζήτημα. Η ένσταση, αν καταλαβαίνω -και διορθώστε με αύριο, να συνεχίσουμε αυτή την, αν θέλετε, πολιτική αντιπαράθεση- είναι ότι οι αεροπορικές εταιρείες πληρώνουν τα τέλη χρήσης του Eurocontrol, όπως γίνεται σε όλο τον κόσμο, και το Eurocontrol, με τη σειρά του, λέτε, πληρώνει τους επιθεωρητές, άρα, υπάρχει έμμεση χρηματοδότηση. Αυτό είναι ένα τεράστιο λογικό άλμα, διότι το Eurocontrol και τα χρήματα του Eurocontrol δεν τα ελέγχουν οι αεροπορικές εταιρείες και οι χρήστες. Tα ελέγχει μία κρατική αρχή. Αυτή αποφασίζει. Επομένως, αυτό το επιχείρημα θεωρώ ότι δεν στέκει, αν μου επιτρέπετε.

Επίσης, ένα άλλο ζήτημα, το οποίο ακούστηκε, είναι, γιατί δεν προσλαμβάνουμε διερευνητές και επιθεωρητές στις καινούριες αρχές, γιατί δεν τους προσλαμβάνουμε στο ελληνικό δημόσιο. Μα, όπως ειπώθηκε και από τους φορείς, καταρχήν, σχεδόν παντού στον κόσμο, αυτές οι αρχές διερεύνησης ατυχημάτων χρησιμοποιούν την τεχνογνωσία εγκεκριμένων και διακεκριμένων διερευνητών, που είναι ελάχιστοι, που είναι δυσεύρετοι σε όλο τον κόσμο, όχι μόνο στην Ελλάδα και, όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε αυτούς τους ανθρώπους να τους προσλάβουμε. Μακάρι να είχαμε πληθώρα διερευνητών και να μπορούσαμε να τους προσλάβουμε.

Τι κάνουμε εδώ; Και εδώ είναι μια πολιτική και ιδεολογική διαφορά, η οποία χρήζει, αν θέλετε, μιας συζήτησης. Εμείς λέμε ότι πιστεύουμε στην εισαγωγή της τεχνογνωσίας από τον ιδιωτικό τομέα, με ένα πολύ αυστηρό πλαίσιο και έλεγχο από το κράτος, το οποίο, μάλιστα, γίνεται και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι, εδώ, δεν ανακαλύψαμε ξαφνικά τον τροχό. Καταρχήν, ήρθαμε και κάναμε το αυτονόητο και νομίζω ότι αυτό το είπατε όλοι, όσοι πήρατε τον λόγο, όπως και οι φορείς. Ότι είχαμε, στην ουσία, δύο Αρχές, εκ των οποίων η μία δεν λειτουργούσε, και τις συγχωνεύουμε, για να λειτουργήσουν σωστά. Δεν μπορούμε, λοιπόν, εδώ, αυτή τη στιγμή, να λέμε πράγματα που δεν ισχύουν. Και, επίσης, ερχόμαστε με πολύ μεγάλη καθυστέρηση -η αλήθεια είναι- να καλύψουμε ένα κενό, κύριε Πρόεδρε, έτσι ώστε, πλέον, να μπορούμε και εμείς να κάνουμε αυτά, που πρέπει να κάνουμε, ως Ελληνική Πολιτεία, όσον αφορά τα ατυχήματα και τη διερεύνηση αυτών, με έναν τρόπο θεσμικά σοβαρό. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

 Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Γιόγιακας Βασίλειος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Χιονίδης Σάββας, Πιπιλή Φωτεινή, Σενετάκης Μάξιμος, Γιαννούλης Χρήστος, Γκόκας Χρήστος, Κατσώτης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**