**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, 18 Ιανουαρίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας** του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθεσε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την Προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, 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» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος, 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, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ξεκινάμε την 4ησυνεδρίαση της Επιτροπής μας, 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».

Σήμερα ολοκληρώνουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου με τη β΄ ανάγνωση και ξεκινάμε δίνοντας τον λόγο στους Εισηγητές.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Ιωάννης Ανδριανός, έχει τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, στις τρεις συνεδριάσεις που προηγήθηκαν αυτές τις ημέρες αναδείχθηκαν ξεκάθαρα, τόσο η λογική και η φιλοσοφία του νομοσχεδίου όσο και οι συγκεκριμένες προβλέψεις του. Θέλω, λοιπόν, να ευχαριστήσω τους συναδέλφους από όλες τις παρατάξεις για την εποικοδομητική τους στάση σε ένα ζήτημα, εξάλλου, στο οποίο δεν χωρούν πολιτικές αντιπαραθέσεις, καθώς ως στόχο έχει την ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών.

Το παρόν νομοσχέδιο ξεκινά από μια παραδοχή και μια ανάγκη.

Η παραδοχή είναι ότι η σημερινή διάσπαση των αρμόδιων φορέων για τη διερεύνηση συμβάντων, με τις δύο Επιτροπές, δηλαδή, διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων από τη μια πλευρά και διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων από την άλλη, δεν είναι η αποτελεσματικότερη δυνατή λύση, καθώς συνεπάγεται γραφειοκρατική επιβάρυνση και καθυστέρηση στην εκτέλεση του σημαντικού έργου με το οποίο έχουν επιφορτιστεί.

Η ανάγκη αφορά την εναρμόνιση της χώρας με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τις οδηγίες για την πρόληψη, την ασφάλεια και τη διερεύνηση συμβάντων, τόσο στην Πολιτική Αεροπορία όσο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Μάλιστα, όπως ανέφερε σχετικά και ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Καραμανλής, το πρόβλημα αυτό παρέμεινε άλυτο επί πολλά χρόνια.

Σε αυτή την κατεύθυνση της επίλυσης, το παρόν νομοσχέδιο συστήνει τον ενιαίο Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, που αντικαθιστά τους δύο επιμέρους φορείς και αναλαμβάνει, συνολικά, το έργο τους με αναβαθμισμένες διαδικασίες και μέσα, με την προοπτική να βελτιωθεί η ποιότητα και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα στην αξιοποίηση των ανθρώπινων και υλικών πόρων και η αξιοπιστία των διαδικασιών διερεύνησης με τη μείωση των απαιτούμενων χρόνων, καθώς και των δαπανών.

Ο νέος φορέας ορίζεται ότι έχει έδρα την Αθήνα, τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και απολαμβάνει λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία, ιδιαίτερα, μάλιστα, από αεροπορικές και σιδηροδρομικές αρχές και επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα, διασφαλίζεται η λογοδοσία του, καθώς υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο και υποβάλλει ετησίως Έκθεση Πεπραγμένων στον αρμόδιο Υπουργό.

**Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Οργανισμού εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του αρμόδιου Υπουργείου, ενώ οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.**

**Σε ό,τι αφορά, τώρα, την οργανωτική δομή του Οργανισμού, αυτό συγκροτείται από το Συμβούλιο και την αυτοτελή μονάδα μελετών και διερευνήσεων. Το Συμβούλιο είναι πενταμελές, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του αναπληρωτή Προέδρου, οι οποίοι είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Επίσης, ορίζεται ότι τα μέλη του, τα οποία διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με πενταετή θητεία άπαξ ανανεώσιμη, πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό ή τον σιδηροδρομικό τομέα, αντιστοίχως. Το Συμβούλιο προβλέπεται να συνεδριάζει τακτικά σε μηνιαία βάση, ενώ ορίζονται οι προϋποθέσεις απαρτίας, η διαδικασία σύγκλησης σε συνεδρίαση, οι αρμοδιότητες του Προέδρου και η διαδικασία της αναπλήρωσης και εξουσιοδότησής του.**

**Με την απαιτούμενη σαφήνεια και λεπτομερειακότητα, επίσης, ορίζονται τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις των μελών του Συμβουλίου, όπως, για παράδειγμα, η υποχρέωση της εχεμύθειας κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Αλλά και για πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους, καθώς και το ασυμβίβαστο της κατοχής της θέσης ή του προσδιορισμού του κάθε είδους οφέλους από φορείς και συναφείς οριζόμενες επιχειρήσεις. Ομοίως, ορίζονται οι κανόνες λειτουργίας, οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις και οι πειθαρχικές ευθύνες, σε περίπτωση παραβίασης των θεσπισμένων υποχρεώσεων.**

**Σε ό,τι αφορά, τώρα, τη Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων αυτή υπάγεται, απευθείας, στον Πρόεδρο και αποτελείται από τρία γραφεία. Το Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, το Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και το Γραφείο Πρόληψης Μελετών Ανάλυσης Εφαρμογών και Στατιστικής, από 20 θέσεις διερευνητών και μίας θέσης δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής.**

 **Ακόμη, ορίζονται τα σχετικά με τη μετάταξη και μεταφορά του προσωπικού στον Οργανισμό, ενώ ορίζονται, επίσης, η μηνιαία αποζημίωση των διερευνητών, οι αποδοχές του Προέδρου και Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του Συμβουλίου.**

**Επίσης, προβλέπονται οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες αξιοποίησης ατόμων κατάλληλα εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων, για την υποστήριξη του έργου της διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και για την ανάθεση μελετών έργων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας του Οργανισμού.**

 **Σε ό,τι αφορά τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας και διαχείρισης του Οργανισμού, προβλέπεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, με Προεδρικό Διάταγμα μετά από Εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών.**

**Ιδιαίτερη, επίσης, αξία έχουν το τρίτο και το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου, που περιγράφουν λεπτομερειακά και συγχρόνως και προς τις σχετικές διεθνείς πρακτικές, το πλαίσιο και τη διαδικασία της διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών, αντιστοίχως, ατυχημάτων και συμβάντων, τον συντονισμό των διερευνήσεων, τόσο εσωτερικά όσο και με την Αρχή Πολιτικής Προστασίας και τις αρμόδιες διωκτικές και εισαγγελικές αρχές, τ**ην απόκτηση και διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών ασφαλείας, καθώς και τα σχετικά με τη σύνταξη, την έκδοση, την κοινοποίηση και την τυχόν αναθεώρηση των πορισμάτων και των εκθέσεων.

Επίσης, ορίζονται οι σχέσεις του Οργανισμού με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και τις εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας, τις υποχρεώσεις παροχής πληροφοριών στον και από τον Οργανισμό, καθώς και τα πρόστιμα, που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης τόπου ατυχήματος. Ακόμη, προβλέπεται η κατάρτιση Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης για Ατυχήματα Πολιτικής Αεροπορίας, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και την παροχή βοήθειας στα θύματα και τις οικογένειές τους.

Το Ε΄ Μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνει τις μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις και, μεταξύ άλλων, τη μεταβίβαση της κινητής και ακίνητης περιουσίας των εκκρεμών υποθέσεων και των ταμειακών υπολοίπων των δυο υπό κατάργηση φορέων στον νέο Οργανισμό, καθώς και τη μετάταξη του μόνιμου προσωπικού τους στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και, σε ό,τι αφορά τους διερευνητές, τη μετάταξη και μεταφορά τους στον νέο Οργανισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εποικοδομητικό κλίμα, που χαρακτήρισε τις συνεδριάσεις της Επιτροπής μας σχετικά με το νομοσχέδιο αυτό, καταδεικνύει τόσο την αναγκαιότητά του όσο και την, κατ’ αρχήν, ορθότητα των συγκεκριμένων προβλέψεών του. Όπως τόνισα και στην πρώτη συνεδρίαση, βεβαίως όλοι μας ευχόμαστε ο νέος Οργανισμός να έχει μηδενικό ή έστω ελάχιστο όγκο εργασίας σε ό,τι αφορά τη διερεύνηση ατυχημάτων. Ακόμη, όμως, και σε αυτή την ευτυχή υπόθεση, η συμβολή του νέου αυτού φορέα στην πρόληψη, τον έλεγχο και τον συντονισμό στον κρίσιμο τομέα της ασφάλειας των μεταφορών θα είναι ιδιαίτερα σημαντική και θα υπογραμμίζει τη συνολική μας βούληση, ως χώρα, να εγγυηθούμε με τον αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο την τήρηση των κανόνων και των ρυθμίσεων ασφαλείας των μετακινήσεων, τόσο στον αέρα και στις σιδηροδρομικές γραμμές, που είναι και το πεδίο ευθύνης του φορέα, όσο και οδικώς και στη θάλασσα, που είναι ευθύνη άλλων οργανωτικών μονάδων.

Δεδομένης, λοιπόν, της βαρύτητας και της σημασίας για την ανθρώπινη ζωή και την πολύπλευρη ανάπτυξη της πατρίδας μας, που έχει το ρυθμιζόμενο αντικείμενο του υπό συζήτηση νομοσχεδίου, αλλά και των συγκεκριμένων προβλέψεων που περιέχει, οι οποίες συμβάλλουν, όντως, στον εκσυγχρονισμό και στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας, σας καλώ να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο αυτό στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Ανδριανό και θα συνεχίσουμε με τον Εισηγητής της Μειοψηφίας, τον κ. Γιαννούλη.

 Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):**  Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήταν αφελές από την πλευρά μας επάνω σε ένα τέτοιο ζήτημα να στήσουμε κλίμα έντασης ή αντιπαράθεσης. Απλώς, για να μην γίνεται παρανόηση και προς επικύρωση αυτού, που είπε και χθες ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, είναι ένας ζωντανός διάλογος που συνεχίζεται σε κάθε συνεδρίαση της Επιτροπής και πρέπει να είμαστε σαφής.

Εμείς, ειλικρινά, ως επισπεύδουσα αντιπολίτευση λέμε ότι και υπάρχει και επιβάλλεται, με βάση τις κοινοτικές Οδηγίες και τους Κανονισμούς, να υπάρξει μια Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών και Αεροπορικών Ατυχημάτων.

 Σε αυτό συμφωνούμε όλοι, όμως, το πώς και το περιεχόμενο του νομοσχεδίου είναι κάτι, που θα καθορίσει όχι μόνο τη στάση μας, αλλά και το μέλλον του φορέα. Ήδη, χθες, έχουμε μείνει σε αυτό τον ζωντανό διάλογο με το Υπουργείο, το λέω ως προσομοίωση, σήμερα βρίσκεται εδώ ο κ. Παπαδόπουλος, το γνωρίζετε, δεν κομίζω κάτι καινούριο, ότι ο Κανονισμός 996, που αφορά τις αερομεταφορές, αλλά και η Οδηγία 798/2016, που ερχόμαστε να ακολουθήσουμε για τους σιδηροδρόμους, είναι σαφής και δεν επιδέχεται ερμηνείες πολιτικής σκοπιμότητας ή ανάλυσης. Ενισχύει, εν τέλει, ζητά την ίδρυση ανεξάρτητων αρχών, όχι υπηρεσιακών δομών υπαγόμενων σε πολιτικά πρόσωπα, αλλά ανεξάρτητων αρχών, ακόμη και μη συνταγματικά κατοχυρωμένων, αλλά σίγουρα χωρίς να υπάρχει εναγκαλισμός ή υποψία επηρεασμού και σχέσης από την πολιτική εξουσία προς αυτές τις Επιτροπές.

  Αυτό είναι σαφές. Δεν είναι εξυπνάδα. Απλά καταθέτω στα πρακτικά αυτή την Οδηγία, για να το έχετε και ως ντοκουμέντο για τη σαφήνεια που με οδηγεί σε μία, ας το πω, μικρή διακοπή, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα, πραγματικά, να ρωτήσω, αν υπάρχει Έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής για το περιεχόμενο του νομοσχεδίου και, αν υπάρχει, θα ήθελα εντός της συνεδρίασης να μας την προσκομίσετε, γιατί έχει τεθεί και ένα άλλο ζήτημα, παρεπόμενο της άρνησής σας να υπάρξει δημιουργία μιας ανεξάρτητης αρχής, την οποία και θα υπερψηφίζαμε και θα στεκόμασταν με δημιουργικές προτάσεις για το πώς θα λειτουργήσει, πώς θα εξοπλιστεί, πώς θα χρηματοδοτηθεί, πώς θα λειτουργεί, αλλά μια Ανεξάρτητη Αρχή.

Κάνω μια παρένθεση, δεν ήθελα να το πω, αλλά μας αναγκάζετε να μεταφερθούμε και στα ζητήματα της πολιτικής επικαιρότητας και της ατζέντας. Υποψιάζομαι ότι ο γενικότερος τρόπος, η γενικότερη πολιτική πρακτική, με την οποία αντιμετωπίζετε τις ανεξάρτητες αρχές, με τον εκφυλισμό, τον ευνουχισμό ή όλα αυτά, που συμβαίνουν τώρα, με την ΑΔΑΕ και την Αρχή για το ξέπλυμα βρώμικου χρήματος. Εύχομαι να μην είναι αληθές, αυτό που δημοσιεύεται για τον επικεφαλής της Αρχής ξεπλύματος βρώμικου χρήματος, ότι εκδικητικά του ζήτησε κάποιος να ξεκινήσει οικονομικό έλεγχο στον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία και αυτός αρνήθηκε και την εντολή και το περιεχόμενο αυτής της παράκλησης. Εύχομαι να είναι στον χώρο των παραπλανητικών ειδήσεων. Αλλά για τον κ. Ράμμο είναι σαφές ποιες είναι οι προθέσεις, ποιες είναι οι πρακτικές, που ακολουθείτε για την ΑΔΑΕ, για να συσκοτιστεί το θέμα των παρακολουθήσεων.

Κλείνω αυτή την παρένθεση και ζητώ να κατατεθεί, αν υπάρχει, η Επιστημονική Έκθεση της Βουλής, γιατί, όπως θα διαβάσετε και δεν είναι μόνο δική μας εκτίμηση, μπορεί να μην έχετε καλή γνώμη για τους συνδικαλιστές, αλλά συμβάλλουν, πολλές φορές, και σημαντικά στο να προλαμβάνονται γεγονότα και να θεραπεύονται γεγονότα. Με μία επιστολή, που έχετε λάβει από τους εργαζόμενους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επισημαίνεται ο κίνδυνος ότι τα κοινοτικά όργανα, νομοτελειακά, θα αντιδράσουν και ορθώς θα κάνουν, στην αντιφατική εικόνα που παρουσιάζεται, η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων, Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών, που είναι μια οντότητα υπηρεσιακής μονάδας, απόλυτα εποπτευόμενη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συγκροτεί, συγγράφει, εκδίδει εισηγήσεις, συστάσεις, αποφάσεις, σημειώματα, εντέλλοντας για την εφαρμογή τους, δίνοντας εντολή σε μια Ανεξάρτητη Αρχή, η οποία δεν εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αλλά από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Αυτό από μόνο του είναι ανακολουθία. Προφανώς είναι και παραβίαση του ελληνικού και του κοινοτικού δικαίου και μπορεί να οδηγήσει σε περιπέτειες, το ίδιο το δικό σας νομοθέτημα. Και το ερώτημα δεν είναι ρητορικό.

Κύριε Υπουργέ, απευθύνομαι σε σας, γιατί, προφανώς, ο κ. Καραμανλής γνωρίζει καλύτερα, αλλά και στους υπηρεσιακούς παράγοντες ή στον Πρόεδρο, υπάρχει Έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής σε ό,τι αφορά την κοινοτική και συνταγματική τάξη του νομοσχεδίου; Υπάρχει, λοιπόν, αλλά θα κατατεθεί αύριο. Εμείς σήμερα προσπαθούμε να συμβάλλουμε δημιουργικά. Δεν είναι κάτι που αναβάλλεται για αύριο. Μπορούμε να την έχουμε μέχρι το τέλος της συνεδρίασης; Θα έπρεπε να την έχετε καταθέσει με την κατάθεση του νομοσχεδίου. Δεν υπάρχει, δηλαδή, προς το παρόν. Εντάξει, δεν θέλω να κρίνω ούτε προχειρότητα ούτε ανακολουθίες, αλλά κοιτάξτε να δείτε, έλεγα και χθες ότι είναι καλό να συμφωνούμε στο πολιτικό κλίμα για τις ανάγκες της χώρας μας, των υποδομών, των μεταφορών, αλλά να κρατάμε και κάποιες ισορροπίες, σε σχέση με τη σοβαρότητα και τη συνέπεια. Το ίδιο έγινε και με το Ν. 4752, αν δεν κάνω λάθος, για την ΑΠΑ και την ΥΠΑ.

Νομοθέτηση, όπως όπως, για να καλύψουμε κάποια κενά, να υλοποιήσουμε κάτι που έχουμε στο μυαλό μας, που έχει και κάποιες πολιτικές παραφυάδες, εκλογές είναι, πέντε άτομα θα έχει η Επιτροπή, προσλήψεις θα κάνει άλλα 20 στελέχη υψηλής τεχνογνωσίας, υποθέτω, όλα αυτά αρχίζουν και δημιουργούν μια περίεργη κατάσταση.

 Εν πάση περιπτώσει, επιμένω για την προσπάθειά σας μέχρι το τέλος της συνεδρίασης να έχουμε την Έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής, γιατί, ξαναλέω, υπάρχει ενδεχόμενο να δημιουργηθεί μια αντιφατική νομική πραγματικότητα, που θα οδηγήσει και στην κατάρρευση του νομοσχεδίου σας και θα προκαλέσει εμπλοκές στη λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και δυσλειτουργία στο ζητούμενο, στη διερεύνηση, στην ασφαλή αποτελεσματική διερεύνηση ατυχημάτων, στην επιβολή ακόμη και κυρώσεων και πολύ περισσότερο στις προτάσεις και στις λύσεις για τη θεραπεία και την πρόληψη άλλων ατυχημάτων. Σε αυτό υπάρχει και ένα άλλο άρθρο, το οποίο έχουμε επισημάνει, της υποχρεωτικής μετάταξης των εργαζομένων σε υπηρεσίες στις Επιτροπές που δημιουργούνται σήμερα, όπου, στοιχειωδώς, δεν δίνεται η δυνατότητα να υπάρχει και να εκδηλωθεί η βούληση και η θέληση των ίδιων των εργαζομένων. Διότι, αν αύριο το πρωί ο νέος Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης, ο οποίος, προφανώς, θα είναι και πολιτικά διακείμενος ή θα συγχρωτίζεται με κάποιους πολιτικούς παράγοντες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αποφασίσει να μετατάξει υποχρεωτικά τους τέσσερις από τους έξι διερευνητές της ΡΑΣ; Είναι η ΡΑΣ, η οποία, πρόσφατα, επέβαλε πρόστιμο στον ΟΣΕ, γιατί οι μηχανοδηγοί δεν είχαν πιστοποιήσει τα απαραίτητα τυπικά τους προσόντα, όχι δεν τα είχαν, αλλά δεν τα είχαν πιστοποιήσει, δεν τα είχαν επικαιροποιήσει και επέβαλε πρόστιμο. Είναι ένα ζήτημα. Εάν, λοιπόν, μετατάξετε υποχρεωτικά αυτούς τους έξι ανθρώπους ή τους τέσσερις, αποψιλώσετε τη ΡΑΣ και είναι ένα άδειο, ένα κενό οικοδόμημα, χωρίς στελέχωση –είναι, ήδη, υποστελεχωμένη-, στην ουσία, λέτε καταργώ τη ΡΑΣ, επειδή είναι ανεξάρτητη αρχή και μη ελεγχόμενη, «ας έχω το κεφάλι μου ήσυχο» με την Επιτροπή Διερεύνησης, που μπορώ να έχω και μία πολιτική σχέση και εξάρτηση. Δεν λέω ότι θα συμβεί. Δεν αποδίδω προθέσεις, που δεν έχουν αποδειχθεί, αλλά γι’ αυτό οι Κοινοτικές Οδηγίες και οι Κανονισμοί προβλέπουν, γνωρίζοντάς μας, προφανώς, τη θεσμική υπόσταση αυτών των Επιτροπών, αυτών των οργάνων, έτσι ώστε να αποφεύγονται κάθε είδους πολιτικές παρεμβάσεις στη λειτουργία τους.

Η απαξίωση της βάσης είναι το ένα και η κατάργηση της ανεξαρτησίας της. Πάμε, τώρα, στους πόρους. Συνεχίζω τη συζήτηση από χθες με τον κ. Καραμανλή. Δόθηκε η εντύπωση ότι εμείς, παλιά, λέγαμε, ως ανέκδοτο, «το σπάταλο κράτος και θέλουμε να μοιράζουμε τα χρήματα του δημοσίου». Το αντίθετο, θέλουμε να γίνεται σωστή αξιοποίηση των δημόσιων πόρων, ορθολογική και αποτελεσματική. Αρμοδιότεροι ημών οι άνθρωποι που το ζουν στην καθημερινότητα. Είπαν, όταν, και πρέπει να γίνει, καλυφθούν οι οργανικές θέσεις στις αεροπορικές μας αρχές, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να μην υπάρχουν υπόλοιπα του Eurocontrol. Ρώτησα χθες, επαναλαμβάνω σήμερα, εάν ο μοναδικός πόρος αυτής της σημαντικής Επιτροπής είναι δυνητικά τα αδιάθετα από την κατανομή στις υπόλοιπες υπηρεσίες, μετεωρολογία, ΥΠΑ και αν δεν υπάρξουν αδιάθετα, θα κάνουμε έρανο; Θα βάλουμε στα αεροδρόμια ανθρώπους να ζητούν ένα ευρώ από τους τουρίστες, για να λειτουργήσει η Επιτροπή Διερεύνησης;

 Ακόμα, στο νομοσχέδιο δεν έχει καταστεί σαφές σε ό,τι αφορά τον σιδηρόδρομο, ποιοι θα είναι οι πόροι, που θα καλύπτουν την υποτιθέμενη υπηρεσία, που αφορά τα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Με αυτόν, λοιπόν, τον κίνδυνο, για να μη βρεθούμε σε δυσάρεστες καταστάσεις, εμείς προτείνουμε και υιοθετούμε και πρόταση, που ακούστηκε και από τους εργαζόμενους, η αύξηση σε λελογισμένη βάση των αεροπορικών τελών, σε σημείο που δεν θα είναι πρόβλημα στη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών, αλλά σε πολλές περιπτώσεις -το ακούσατε και εσείς χθες- είναι πάρα πολύ χαμηλή η χρέωση σε ορισμένα ελληνικά αεροδρόμια, πέρα από την αύξηση των αεροπορικών τελών στις αεροπορικές εταιρείες για τη στάθμευση και τη χρήση των αεροδρομίων της χώρας μας.

Ας μην κρυβόμαστε, η προστασία της ανθρώπινης ζωής, η αποφυγή και η πρόληψη ατυχημάτων, είναι κάτι που πιστεύω ότι αξίζει ένα κομμάτι του προϋπολογισμού αυτής της χώρας, όπως συμβαίνει και σε πάρα πολλές χώρες του κόσμου. Και επειδή επικαλεστήκατε τη διεθνή εμπειρία και το νομοσχέδιό σας, δυστυχώς, έχει πολλά κομμάτια, τα οποία μοιάζουν με την Υπηρεσία Διερεύνησης Ατυχημάτων των Ηνωμένων Πολιτειών, εκεί είναι ωραία η αντιγραφή ή η υιοθέτηση κάποιων εδάφιων, τα οποία βολεύουν και στο ιδεολογικό σας δόγμα περί συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, αλλά δεν βλέπετε το παρακάτω, όπου από τον κρατικό προϋπολογισμό στις Ηνωμένες Πολιτείες ενισχύεται η λειτουργία περιφερειακών γραφείων, περιφερειακών μονάδων, για την πρόληψη και τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων, με αποκλειστικής απασχόλησης ερευνητές, με σχολές και σχολεία -έτσι λέγονται- συνεχούς εξέλιξης και επιμόρφωσης ανθρώπων, που βρίσκονται μέσα στις αεροπορικές λειτουργίες.

Ένα παράδειγμα θα σας πω, για να καταλάβετε τι εννοώ. Όταν είχε κλείσει η Ολυμπιακή από τον κ. Χατζηδάκη, άρον άρον, για να δίνουμε την αίσθηση και να κοροϊδεύουμε τον κόσμο, τότε, ότι κλείνοντας με τη ζημιά της Ολυμπιακής κάθε μέρα μπορούμε να χτίζουμε ένα σχολείο, το έλεγε, αν δεν κάνω λάθος, ο κ. Χατζηδάκης και ο κ. Βουλγαράκης τότε, κρύβοντας κάτω από το χαλί τις πραγματικές προθέσεις, παρκάρατε, ως Κυβέρνηση τότε, πενήντα χειριστές της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας χωρίς κανένα καθήκον. Οι άνθρωποι κάθονταν, πληρώνονταν, για να μη δημιουργηθεί ζήτημα με απολύσεις, γιατί με την εθελούσια που είχαν κάνει, δεν μπορούσαν να βγουν. Πενήντα χειριστές πρώτης γραμμής της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν υπάλληλοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ορισμένοι απορροφήθηκαν ως επιθεωρητές, ορισμένοι απολύθηκαν, προσφάτως, από την Υπηρεσία, πολλοί από αυτούς, όμως, θα μπορούσαν να ήταν η μαγιά, γιατί ήταν χειριστές υψηλής τεχνογνωσίας, ικανότητας και επάρκειας, για την απορία, που είχε ο κ. Καραμανλής, πού να βρούμε ανθρώπους να εκπαιδεύσουμε ή να προσλάβουμε στον χώρο της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων. Στις Επιτροπές παγκοσμίου φήμης και στην πιο γνωστή ακόμα και αναγνωρίσιμη στον κόσμο του δημόσιου θεάματος, ερευνητές αεροπορικών δυστυχημάτων είναι πρώην κυβερνήτες των εμπορικών αεροπορικών εταιρειών, πρώην χειριστές αεροπλάνων.

 Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι σας είπαμε από την αρχή πως δεν πρόκειται, σε αυτό το ζήτημα, να στήσουμε αναχώματα και δογματισμούς αδιέξοδους και ατέρμονους, αλλά θέλουμε να καταλάβετε ότι υπάρχουν κάποιες βασικές αρχές του νομοσχεδίου, που πρέπει να αλλάξουν, για να είναι λειτουργικό, να μην είναι μία αντιγραφή του νομοσχεδίου του ελλειμματικού για τη δημιουργία της ΑΠΑ, επιμένω και επαναφέρω το αίτημα, θα σας παρακαλούσαμε να υπάρξει στα χέρια μας η Έκθεση της Επιτροπής για τη συμβατότητα του νομοθετήματος αυτού με το ελληνικό και το ευρωπαϊκό δίκαιο. Οι προτάσεις που κάνουμε είναι δύο, βασικά, να έχετε το θάρρος της μετατροπής όλου αυτού του εγχειρήματος σε μία αποκλειστικά ανεξάρτητη αρχή, χωρίς να υπάρχει κανείς ομφάλιος λώρος με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στελέχωση, χρηματοδότηση, λειτουργία, βελτίωση, τεχνογνωσία, αξιολόγηση και αποτελέσματα για το επόμενο χρονικό διάστημα και, πάνω από όλα, ασφάλεια, που εγώ θα πω και δημόσια, γιατί έγινε μια παρεξήγηση, δεν τίθεται σε αμφισβήτηση, τουλάχιστον, από εμάς, αλλά δεν χρειάζεται να πριονίζουμε το κλαδάκι συνέχεια. Δεν χρειάζεται, λόγω της ευθύνης που νιώθει ο καθένας να μη δημιουργούνται εντυπώσεις για την ασφάλεια των πτήσεων, να κρύβουμε κάτω από το χαλί ζητήματα, που μπορεί να δημιουργήσουν κινδύνους. Δεν είναι δίκαιο εμείς να βάζουμε πλάτη και εσείς να συνεχίζετε με αλαζονεία την προχειρότητα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννούλη. Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φτάνοντας στην τέταρτη συνεδρίαση για το θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών, θέλω, κατ’ αρχάς, να υπογραμμίσω, για μια ακόμα φορά, ότι από την πλευρά μας θεωρούμε ότι η ανάγκη για την ουσιαστική και αποτελεσματική λειτουργία, στην πράξη, των φορέων, που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, είναι δεδομένη και προφανής, όπως αντίστοιχα πρέπει να είναι αποτελεσματική η διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών με έμφαση στην πρόληψη, η οποία, εκτός των άλλων, ενισχύεται από τη σωστή αξιολόγηση των στοιχείων, που σχετίζονται με τις περιπτώσεις συμβάντων, που υπήρξαν και ευχόμαστε όλοι να μην υπάρξουν ξανά. Τα περισσότερα συμβάντα, το 80%, γίνονται στο έδαφος, γίνονται στα αεροδρόμια. Έχουμε επισημάνει ορισμένα στοιχεία και όταν επισημαίνουμε αυτά τα στοιχεία και αυτά τα γεγονότα είναι για την κατεύθυνση της βελτίωσης και της αποφυγής, στο μέλλον, παρόμοιων περιστατικών.

Με αυτή την έννοια, ούτε οι αεροπορικές μεταφορές έχουν πρόβλημα, όσον αφορά στις αεροπορικές εταιρείες, ούτε θεωρούμε ότι η ασφάλεια, εάν δεν υπάρξουν τα κατάλληλα πλαίσια, μέσα στα οποία θα δημιουργούνται οι προϋποθέσεις της πρόληψης, θα είναι δεδομένη. Ό,τι λέμε, το λέμε και εμείς από την πλευρά μας, για να θωρακίσουμε ακόμα περισσότερο τα αεροδρόμια μας και, ιδιαίτερα, τα περιφερειακά αεροδρόμια που, μετά τον ν. 4757/2020 και την κατάργηση των περιφερειακών αρχών, παρατηρούνται σε αυτά προβλήματα ελέγχου, εποπτείας, αλλά και άμεσων ενεργειών που, πολλές φορές, μπλέκουν και καταλήγουμε να φτάνουμε στον διαχειριστή των περιφερειακών αεροδρομίων, στον ιδιώτη διαχειριστή και να του αναθέτουμε αρμοδιότητες που, κατά τα άλλα, θα έπρεπε να έχουν κρατικές υπηρεσίες.

 Επομένως, εδώ, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα πρέπει να δούμε τι ακριβώς συστήνεται. Η επιλογή αφορά μια δομή δημόσιας υπηρεσίας αυτοτελούς, όπως αναφέρεται, η οποία, όμως, είναι άμεσα συνδεδεμένη λειτουργικά και οικονομικά με τις υπηρεσίες του αρμόδιου για τις μεταφορές Υπουργείου, το οποίο, επίσης, με αποφάσεις του Υπουργού επιλέγει τη διοίκηση, τις μετακινήσεις και τις τοποθετήσεις του προσωπικού, φτάνοντας σε μετακινήσεις και από τις ανεξάρτητες αρχές, οι οποίες είναι υπό την εποπτεία του, όπως είναι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

 Από την άλλη μεριά, δεν συστήνουμε μια ανεξάρτητη αρχή και αυτό είναι ένα βασικό ζήτημα για εμάς, διότι οι ευρωπαϊκές αρχές αναφέρονται, ακριβώς, σε ανεξάρτητους φορείς -τα έχουμε πει αναλυτικά στις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Όσον αφορά στους φορείς, μετά τη χθεσινή ακρόαση προκύπτει ότι στην πλειοψηφία τους αναγνώρισαν πως το νομοθέτημα κινείται μεν προς τη σωστή κατεύθυνση, με την έννοια της εναρμόνισης με το Ενωσιακό δίκαιο, δηλαδή τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 996/2010, όσον αφορά στα αεροπορικά ατυχήματα και την Ευρωπαϊκή Οδηγία 798/2016, όσον αφορά στα σιδηροδρομικά ατυχήματα, όμως οι επιμέρους παρατηρήσεις, που αφορούν στην ανεξαρτησία λειτουργίας, στη στελέχωση του προσωπικού, στα όργανα διοίκησης, στα οικονομικά στοιχεία και δεδομένα και το πλαίσιο, με το οποίο θα λειτουργούν, γεννούν τέτοια ερωτηματικά, που προκαλούν σοβαρά ζητήματα ως προς τα χαρακτηριστικά αυτά καθ’ αυτά του νέου φορέα.

Δεν θα σταθώ στη διαφορετική προσέγγιση μεταξύ φορέων άμεσα εποπτευομένων από τον κ. Υπουργό και άλλων φορέων, όπως αυτών που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους, και, πραγματικά, δεν καταλαβαίνω, γιατί αυτό μπορεί να είναι πρόβλημα, ειδικά όσον αφορά τους εκπροσώπους των εργαζομένων, αλλά στα συγκεκριμένα προβλήματα λειτουργίας του φορέα, αλλά και της λειτουργίας του τομέα, γενικότερα, αερομεταφορών και σιδηροδρομικών μεταφορών, που ανέδειξε η συζήτηση.

Τελικά, κύριοι Υπουργοί, δεν έχετε ακόμα πειστεί ότι χρειάζεται οι περιφερειακές αρχές να βρίσκονται στον τόπο, όπου θα πρέπει να ασκούν τη δραστηριότητά τους και ότι ο έλεγχος και η εποπτεία δεν μπορεί να γίνεται από την Αθήνα; Είναι επαρκές το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας με μόνο 100 άτομα; Δεν χρειάζονται επιτόπιοι έλεγχοι; Δεν πρέπει να επιλαμβάνονται των ατυχημάτων άμεσα, για τη διασφάλιση στοιχείων, για την διερεύνηση και το προανακριτικό υλικό, το οποίο χρειάζεται, οι επί τόπου αρχές;

Τέθηκαν σημαντικά ζητήματα, για παράδειγμα, από τους αερολιμενικούς, για την ανάγκη ύπαρξης, όπως είπα, πριν της Αεροπορικής Αρχής στα αεροδρόμια, τη σχέση της Περιφερειακής Αρχής και διαχειριστή. Ο διαχειριστής δεν μπορεί να ελέγχει, να υποκαθιστά τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας.

Επομένως, σε αυτό το πλαίσιο έχουμε κάνει τις παρατηρήσεις μας για συγκεκριμένα άρθρα. Θα αναφερθώ στα κυριότερα σημεία, τα οποία παραμένουν από την πλευρά μας ως ιδιαίτερης σημασίας, όπως το άρθρο 3, το οποίο προβλέπει αυτό που είπα πριν, δηλαδή τη σύσταση μιας αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας για τη διερεύνηση των ατυχημάτων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών. Βέβαια, όπως είπαμε και χθες, αναφέρεται και στην ασφάλεια μεταφορών, όπου μεταφορές, όμως, δεν είναι μόνο οι αεροπορικές και σιδηροδρομικές, είναι το σύνολο, να έχει ο φορέας αυτός σχέση με όλες τις μεταφορές και αυτό πρέπει να διευκρινιστεί. Προφανώς, είναι εποπτευόμενοι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και αυτός είναι ο βασικός μας προβληματισμός. Δηλαδή, να μην έχουμε μια Αρχή, όπως ζητά ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός, η οποία, όμως, να είναι μια ψευδεπίγραφη αρχή, αν δεν υπάρξουν οι προϋποθέσεις που συγκροτούν ακριβώς αυτά καθ’ αυτά τα χαρακτηριστικά.

Όσον αφορά στη σύνθεση του Συμβουλίου του νέου Οργανισμού, πέραν των άλλων προβλέψεων υπάρχει μια πρόβλεψη για την ανανέωση της θητείας για μια φορά, όμως, θα πρέπει να αξιολογείται και το έργο ξεχωριστά για το κάθε μέλος. Αναφερόμενοι στις προϋποθέσεις, μια από αυτές για την επιλογή των μελών του Συμβουλίου αφορά στη γνώση και την εμπειρία στον αεροπορικό και σιδηροδρομικό τομέα, γενικά και αόριστα. Όμως, αυτή η πρόβλεψη θα πρέπει να είναι πιο συγκεκριμένη και η πρόταση θα ήταν, παραδείγματος χάρη, για τον αεροπορικό τομέα, να προέρχονται αυτά τα στελέχη από την Πολιτική Αεροπορία, διότι αεροπορικός τομέας μπορεί να είναι και οτιδήποτε άλλο που δεν έχει σχέση, ακριβώς, με το τεχνικό έργο των αερομεταφορών.

Ενώ στη θέση του γραμματέα, για να είναι ανεξάρτητη η λειτουργία, ο γραμματέας, κατά τη γνώμη μας, θα πρέπει να ανήκει στον Oργανισμό και λογικό θα ήταν να είναι κάποιος από τους διερευνητές, ούτως ώστε να μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικότερα αυτή η Eπιτροπή.

Γενικά, επίσης, μια άλλη παρατήρηση αφορά στο ότι πολλά θέματα στο σχέδιο νόμου ρυθμίζονται στον εσωτερικό κανονισμό. Θα πρέπει, βέβαια, να οριοθετηθεί το πλαίσιο εξουσιοδοτήσεων του Oργανισμού, αναφορικά με σημαντικά ζητήματα, όπως, παραδείγματος χάριν, οι πειθαρχικές ευθύνες και αναφέρομαι σε αρμοδιότητες, βασικά, του άρθρου 9.

Τώρα, στο άρθρο 10, ενώ αναφέρεται ότι πολλά ζητήματα, που αφορούν στα προσόντα και τη διάρθρωση των υπηρεσιακών μονάδων του Oργανισμού, ρυθμίζονται, όπως είπα και πριν, στον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας και διαχείρισης, ταυτόχρονα στο άρθρο 13 αναφέρεται ότι τα προσόντα των διερευνητών προσδιορίζονται με Kοινή Yπουργική Aπόφαση από τρεις Υπουργούς και, φυσικά, θα αναφερθώ και πάλι στο δεύτερο σημαντικό σημείο για μας, που είναι το θέμα του προσωπικού, με τη δυνατότητα στο άρθρο 10 στην παρ. 2 να μετατάσσονται υπάλληλοι του Υπουργείου των εποπτευόμενων φορέων και από τις ανεξάρτητες αρχές, χωρίς τη βούληση τους προς τον νέο Οργανισμό. Αυτό δημιουργεί μια μονομερή υποχρεωτικότητα και, φυσικά, καταργεί τις ίδιες τις αρχές και την ανεξαρτησία τους, αφού επιβάλλει ο Υπουργός τη διάθεση του προσωπικού τους, χωρίς να έχει τη σύμφωνη γνώμη τους.

Επομένως, υπάρχουν ζητήματα σχετικά με τη στελέχωση του προσωπικού και τη στελέχωση των Διευθύνσεων με προσωπικό από το Υπουργείο, από τους φορείς, από τις ρυθμιστικές αρχές, αντί για στελέχωση με προσλήψεις του κατάλληλου προσωπικού με αξιοκρατία και διαφάνεια.

Θέλω να διευκρινίσω ότι είναι διαφορετική περίπτωση του ιδιαίτερα εξειδικευμένου προσωπικού των διερευνητών, που είναι πολύ λίγοι και επομένως προβλέπεται -και πρέπει να προβλέπεται- να χρησιμοποιούνται εξωτερικοί συνεργάτες. Δεν έχουμε θέμα με αυτό, έχουμε θέμα με το υπόλοιπο προσωπικό, για να μην αποδυναμώνονται και οι άλλοι φορείς και ιδιαίτερα οι ρυθμιστικές, οι ανεξάρτητες αρχές, οι οποίες εποπτεύονται από το ίδιο το Υπουργείο.

Το τρίτο ζήτημα, το σημαντικό, αφορά στους πόρους. Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στις προβλέψεις του άρθρου 11 και 12 και όλα όσα αναφερθήκαμε στις συνεδριάσεις, όμως, θέλω να ξεκαθαρίσω ποιο είναι το πραγματικό πρόβλημα για μας, όσον αφορά τη διάθεση πόρων του Eurocontrol από τα διάφορα ποσά. Πρώτον, πρόκειται για χρήματα για την παροχή υπηρεσιών αεροναυσιπλοΐας, σε όσους, δηλαδή, παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες. Δεύτερον, -το είπαμε και χθες- τι θα γίνει, όταν δεν θα υπάρχουν αδιάθετα, τα οποία υπάρχουν, γιατί υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις σήμερα και, φυσικά, το σύστημα αυτό, που προβλέπεται, τελικά καταλήγει και είναι σε βάρος των ίδιων των εργαζομένων, των σημερινών και αυτών που θα είναι αύριο σε αυτές τις υπηρεσίες. Τέταρτον, ειπώθηκε χθες από τον κ. Υπουργό ότι τα χρήματα, που προβλέπονται, τα ελέγχει μια κρατική αρχή, δηλαδή η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Προφανώς είναι, όμως, και η ίδια ελεγχόμενη από τον νέο Οργανισμό Διερεύνησης Ατυχημάτων, ενώ θα καλύπτει την αμοιβή των διερευνητών. Δηλαδή είναι μια άμεση σχέση, πέραν της έμμεσης σχέσης χρηματοδότησης, που προκύπτει από τους υπόλοιπους αεροπορικούς φορείς, που πληρώνουν αυτά τα τέλη και έτσι έμμεσα χρηματοδοτούν και τη διερεύνηση. Για δε τους διερευνητές σιδηροδρομικών ατυχημάτων δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη πρόβλεψη και ως προς το ύψος των αμοιβών, που πρέπει να είναι ανάλογου επιπέδου, αλλά και για τους πόρους, που θα χρησιμοποιηθούν. Ποιοι θα είναι αυτοί οι πόροι;

 Επομένως, πρέπει να λυθεί το θέμα των πόρων με έναν τρόπο καθαρό και να υπάρχουν οι δυνατότητες στον Οργανισμό να μπορεί άμεσα να χρησιμοποιεί πόρους για πολύ έκτακτες και σοβαρές καταστάσεις και να είναι μια πραγματικά ανεξάρτητη αρχή, που θα μπορεί, άμεσα, σε ελάχιστο χρόνο να παρεμβαίνει, για να έχει μεγαλύτερη αξιοπιστία στο έργο της διερεύνησης, έχοντας τα κατάλληλα στοιχεία και το κατάλληλο υλικό.

Κλείνω, αναφερόμενος και στη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων στα τελευταία άρθρα. Κυριότερο χαρακτηριστικό των διατάξεων αυτών είναι η σχέση που δημιουργείται μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και του νέου Οργανισμού. Εδώ υπάρχουν δύο ζητήματα, που αφορούν τον χαρακτήρα του νέου Οργανισμού, σε σχέση με τα ατυχήματα του σιδηροδρομικού τομέα. Όπως και στα αεροπορικά ατυχήματα, συστήνεται εδώ μια αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, εποπτευόμενη από τον Υπουργό, ο οποίος, συγχρόνως, εποπτεύει και τον ΟΣΕ, ο οποίος είναι ο φορέας που έχει να κάνει με όλα τα ζητήματα της διασφάλισης της καλύτερης υποδομής για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Από τη διατύπωση των διατάξεων του άρθρου, οι οποίες προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 798/2016, προκύπτει ότι δημιουργείται μια σαφής δέσμευση της ΡΑΣ και όχι απλή σύσταση να ακολουθήσει οδηγίες και εντολές για την έκδοση αποφάσεων προς τους επιτηρούμενους από αυτή σιδηροδρομικούς φορείς. Πώς είναι, λοιπόν, δυνατόν η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή ΡΑΣ να εκτελεί ενέργειες κατόπιν υποδείξεων και επιβολής αυτών των υποδείξεων από έναν φορέα που, ιεραρχικά ,ελέγχεται από τον Υπουργό; Όταν η ελληνική πολιτεία με το νόμο 3861/2010 αποφάσισε να συστήσει την Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή μη συνταγματικά κατοχυρωμένη και εν συνεχεία, βέβαια, να γίνουν και ενσωματώσεις με την Ευρωπαϊκή Οδηγία με μεταγενέστερες νομοθετικές πρωτοβουλίες, έδωσε πλήρη ανεξαρτησία στις αποφάσεις αυτής της Αρχής. Τα προηγούμενα χρόνια δεν θίχτηκε αυτή η ανεξάρτητη λειτουργία της.

Με το νομοσχέδιο, όμως, αυτό φαίνεται να μην μπορεί να εξακολουθεί να λειτουργεί ανεξάρτητα, από εδώ και στο εξής, και αυτό είναι πρόβλημα. Βεβαίως, αυτό έχει να κάνει και με το γεγονός ότι η Αρχή αυτή, όπως και αντίστοιχα άλλες αρχές για τις αεροπορικές μεταφορές, εποπτεύονται για τις αποφάσεις και τις ενέργειές της από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τους σιδηροδρόμους. Είναι δεδομένο ότι ο εν λόγω φορέας και όσον αφορά τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και όσον αφορά τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων, δεν μπορεί να αποκλείει οτιδήποτε άλλο εκτός από Ανεξάρτητη Αρχή.

Συνεπώς, θα περιμένουμε τις τοποθετήσεις από την πλευρά του κ. Υπουργού και θα περιμένουμε και την αυριανή συνεδρίαση, για να δούμε πώς μπορούμε να έχουμε ένα νομοθέτημα, που, πραγματικά, θα εναρμονίζεται στο πνεύμα των Ευρωπαϊκών Κανονισμών και Οδηγιών, αλλά και στην πράξη θα λειτουργεί, όπως πρέπει, με το προσωπικό, το εξειδικευμένο και το επιστημονικό, με τους πόρους που απαιτούνται και, φυσικά, με τα χαρακτηριστικά ενός ανεξάρτητου φορέα. Ευχαριστώ πολύ.

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

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, 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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Από τη μέχρι τώρα συζήτηση στις συνεδριάσεις, αναδείχθηκαν -εκτός των άλλων- οι συνέπειες της απελευθέρωσης, συνολικά, των μεταφορών, καθώς και του νομοθετικού πλαισίου, που τις υλοποιεί.

Στην ιδιωτικοποίηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, εν προκειμένω, είναι σαφές ότι κυριαρχεί το μέγιστο κέρδος. Ο στόχος αυτός είναι που υπονομεύει και την ασφάλεια των μεταφορών. Ο ν. 4757/2020, με τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες των ΥΠΑ και ΑΠΑ, φαίνεται ότι έχει αρνητικές συνέπειες στον έλεγχο και τη λειτουργία των αεροδρομίων και στην απόδοση ευθυνών. Αυτό επισημάνθηκε και στη συνεδρίαση με τους φορείς, για το συμβάν στην Κέρκυρα και την προσπάθεια της FRAPORT για παρεμπόδιση και συγκάλυψη. Αυτές οι πλευρές, όσο και αν θεωρείτε ότι δεν συνδέονται με το νομοσχέδιο, που αφορά στη διερεύνηση, είναι καθοριστικές για την πρόληψη. Διότι η πρόληψη είναι η κύρια, σημαντική πλευρά, που μπορεί να συμβάλει στην αποτροπή ατυχημάτων, για να μην φτάνεις στη διερεύνηση, δηλαδή στο ατύχημα ή στο δυστύχημα.

Είναι γνωστό ότι όλες οι χώρες, που έχουν αεροπορική δραστηριότητα, είναι υποχρεωμένες να ιδρύσουν Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή να εκχωρήσουν αυτήν την υποχρέωση σε Επιτροπή άλλης χώρας, όπως υποχρεώνονται. Επιβάλλεται, λοιπόν, αυτό από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας. Ο τρόπος λειτουργίας, αλλά και οι μέθοδοι διερεύνησης προβλέπονται λεπτομερώς από αυτούς τους Οργανισμούς, με στόχο να αποτρέψουν νέα ατυχήματα ή δυστυχήματα.

Στα Μητρώα Αεροσκαφών της χώρας μας είναι εγγεγραμμένα, περίπου, 400 αεροσκάφη και αρκετές αθλητικές πτητικές κατασκευές -αλεξίπτωτο πλαγιάς, παραπέντε, αερόστατα και άλλα-, αλλά δεν έχουν συμπεριληφθεί τα drones, που η ανάπτυξή τους απαιτεί κανόνες ασφάλειας της λειτουργίας τους.

Στη χώρα μας, η Επιτροπή Διερεύνησης της Ασφάλειας Πτήσεων, ουσιαστικά, λειτούργησε μετά το δυστύχημα του κυβερνητικού αεροσκάφους FALCON. Η στελέχωσή της ήταν πάντα προβληματική, με ελλείψεις σε έμπειρο προσωπικό και Πρόεδρο του ΔΣ και διοίκηση διορισμένη, υπό το βάρος πολιτικών κριτηρίων. Για εμάς, η ασφάλεια των επιβατών και εργαζομένων είναι ζήτημα αρχής. Στηρίζουμε τη θέση για στελέχωση της Επιτροπής με μόνιμο και εξειδικευμένο προσωπικό και την παροχή όλων των αναγκαίων μέσων, αλλά και αξιοπρεπή μισθό και περιβάλλον εργασίας, για να μπορούν να επιτελούν το σημαντικό έργο της διερεύνησης, το οποίο, βέβαια, στοχεύει στη μεγαλύτερη ασφάλεια.

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία, τι προκύπτει; Προκύπτει ότι η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων λειτουργούσε με ελάχιστους διερευνητές, χωρίς κάλυψη δαπανών μετακίνησης και με μεικτές αποδοχές. Έτσι, εκκρεμεί -όπως είναι γνωστό- η διερεύνηση περισσότερων από 100 περιστατικών, συμβάντων, δυστυχημάτων και ατυχημάτων.

Από τα άρθρα του νομοσχεδίου φαίνεται ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών, οι οποίες απαιτούν πορίσματα για τα στατιστικά τους ρίσκα. Όμως, διαπιστώνεται, επίσης, ότι η πρόθεση δεν είναι η ασφάλεια των μεταφορών. Όπως αναφέρεται και στον Σκοπό του νομοσχεδίου, εφαρμόζει τον Κανονισμό 996/2010 και την Οδηγία 2016/798 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Οδηγία της οποίας ενσωματώνεται στο παρόν νομοσχέδιο, αντιμετωπίζει την υγεία και την ασφάλεια κάτω από το πρίσμα της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, των ευέλικτων μορφών απασχόλησης, της αύξησης των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης και όλων αυτών των μέτρων, που έχουν αποφασιστεί και ενισχύουν την κερδοφορία των ομίλων.

Αυτό είναι το κίνητρο της παραγωγής στον καπιταλισμό και επιτυγχάνεται με την αύξηση του βαθμού της εκμετάλλευσης των εργαζομένων, τη μείωση των δαπανών των καπιταλιστών και του κράτους τους και για την ασφάλεια, συνολικά, της υγείας των επιβατών και των εργαζομένων.

Η πρόληψη, λοιπόν, σε αυτό το σύστημα είναι σε αντίθεση με τον σιδερένιο νόμο του κέρδους και όσο βαθαίνει η εκμετάλλευση, όσο οξύνονται οι ανταγωνισμοί και οι αντιθέσεις, τόσο η πρόληψη θα μειώνεται και τα ατυχήματα θα περισσεύουν, με θύματα εργαζόμενους συνολικά. Αυτές οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προσαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία στις Οδηγίες, στους Κανονισμούς, δεν υπηρετούν την ασφάλεια, υπηρετούν τους μονοπωλιακούς ομίλους.

Είναι χαρακτηριστικό αυτό που ψηφίσατε όλοι σας για τα λόμπι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που λέει ότι η ικανότητα να επηρεάζουν τη λήψη αποφάσεων στο Κοινοβούλιο επιχειρηματολογώντας, αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής δημοκρατίας. Αυτές είναι οι Οδηγίες της ΕΕ. Αυτοί, τελικά, τις καταλήγουν, τις αποφασίζουν και τις επιβάλουν συνολικά στα κράτη μέλη, οι επιχειρηματικοί όμιλοι, τα μονοπώλια με τα διάφορα λόμπι που λειτουργούν. Αυτές οι αποφάσεις οδήγησαν τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα σε επιδείνωση της θέσης τους, για να ενισχύεται, ακριβώς, η κερδοφορία. Στα πλαίσια της κυριαρχίας των μονοπωλιακών ομίλων, αποκρύπτεται ή μειώνεται η ευθύνη τους, μεταφέροντας την ευθύνη για τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα σε ανθρώπινο λάθος, δηλαδή στους εργαζόμενους.

 Ενσωματώνετε την Επιτροπή για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας μεταφορών, η οποία θα λειτουργεί με εξωτερικούς συνεργάτες. Με το παρόν νομοσχέδιο προσαρμόζετε πλήρως την ελληνική νομοθεσία, στην Οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ολοκλήρωσε την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την παράδοσή τους στους επιχειρηματικούς ομίλους. Αφαίρεσε τα τελευταία εμπόδια και τη διασύνδεση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στα κράτη μέλη. Ολοκλήρωσε τον τεμαχισμό του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, διαχωρίζοντας το δίκτυο των υποδομών, το οποίο παρέμεινε στο κράτος, από το κερδοφόρο μεταφορικό έργο που παραδόθηκε στους επιχειρηματικούς ομίλους και λειτουργεί με αυτούς τους όρους και τους στόχους του κέρδους.

Εναρμονίζει τα πλαίσια κάθε χώρας υπό τον οργανισμό των σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα εκδίδει και τα Ευρωενωσιακά πιστοποιητικά ασφάλειας, παραμερίζοντας αυτά των κρατών μελών. Οι εργαζόμενοι, όπως και οι επιβάτες, ζουν τα καλά της απελευθέρωσης, ήδη, και της ιδιωτικοποίησης. Οι εργαζόμενοι είναι αντιμέτωποι με την εντατικοποίηση, που μεταφράζεται σε 28 με 29 μέρες δουλειά το μήνα, με ελάχιστα ρεπό και με τις καθημερινές ώρες δουλειάς να φτάνουν τις 11. Αυτός δεν είναι όρος για ατυχήματα;

 Θυμίζουμε ότι το 2019, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, θεσμοθετήθηκε η διευθέτηση με συνεχόμενη εργασία 9 ημερών και, βέβαια, δεν καταργήθηκε από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Η συσσωρευμένη κόπωση των εργαζομένων στρώνει το έδαφος για ατυχήματα. Επιπρόσθετα, πολλές φορές οι εργαζόμενοι καλούνται να κάνουν εργασίες, που δεν αφορούν το αντικείμενό τους και χωρίς να έχουν την απαραίτητη εξειδίκευση και εκπαίδευση, με ό,τι σημαίνει αυτό, συνολικότερα, για το ζήτημα της ασφάλειας, όπως και ο μηχανολογικός εξοπλισμός δεν συντηρείται, διότι δεν ελέγχεται σωστά. Επίσης, σοβαρή είναι η κατάσταση και στο δίκτυο και στη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ. Τεράστιους κινδύνους εγκυμονεί η μη τήρηση κανονισμών ασφάλειας λειτουργίας και κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Ενδεικτικά, η ομάδα επισκευής της γραμμής, που είναι σε λειτουργία και πρέπει να αποτελείται από πέντε άτομα, πολλές φορές είναι μόνο με δύο ή ακόμα και με ένα. Ακόμα δεν τηρούνται οι απαραίτητοι χρόνοι ή μπορεί να γίνονται εργασίες σε ένα ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο, χωρίς διακοπή ρεύματος.

Χαρακτηριστική είναι, επίσης, η έλλειψη σηματοδότησης, όπως, για παράδειγμα, στο κομμάτι της γραμμής Οινόη – Τιθορέα, που έγινε το ατύχημα με τους 20 ανθρώπους, που τραυματίστηκαν την περίοδο των χιονοπτώσεων του 2022. Εκκρεμεί, επίσης, εδώ και πολλά χρόνια, η συνολική εγκατάσταση και λειτουργία ηλεκτρονικών συστημάτων ασφάλειας. Όλα αυτά είναι σοβαρά ζητήματα, που δεν μπορούν να αγνοηθούν, για το θέμα της ασφάλειας, της πρόληψης συνολικά. Για εμάς προέχουν όλα εκείνα τα μέτρα, ώστε να μην γίνεται το ατύχημα ή το δυστύχημα και τέτοια μέτρα δεν παίρνονται.

Κανείς δεν έχει την άποψη ότι δεν πρέπει να διερευνώνται τα ατυχήματα. Το ερώτημα, όμως, το θέσαμε και στις προηγούμενες συνεδριάσεις. Από τη διερεύνηση, ευθύνες θα αποδίδονται; Σε αυτόν που πραγματικά τις έχει; Δυστυχώς όχι, να τι αναφέρεται στο άρθρο 32. Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Πόσες διερευνήσεις, αλήθεια, κατέληξαν στο συμπέρασμα για ευθύνες των εταιρειών, είτε κατασκευής είτε διαχείρισης; Τι σημαίνει, αλήθεια, εχεμύθεια, για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα; Δεν σημαίνει αποσιώπηση;

Αν δούμε πόσα εργοδοτικά εγκλήματα είναι ατιμώρητα, θα καταλάβουμε και το μέγεθος της βαρβαρότητας του συστήματος. 2.000 νεκροί εργάτες τα τελευταία χρόνια, ούτε σε πόλεμο τόσοι νεκροί και κανείς εργοδότης δεν τιμωρήθηκε, η συγκάλυψη είναι το κύριο χαρακτηριστικό. Το συμπέρασμα από κάθε διερεύνηση υποτιθέμενη είναι αιτία ανθρώπινου λάθους. Αυτός είναι ο κανόνας. Με βάση όλα αυτά πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο δεν προσφέρει αυτό που χρειάζεται, έτσι ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια των μεταφορών ακόμη παραπέρα, να αποφεύγονται τα ατυχήματα, τα δυστυχήματα. Ως ΚΚΕ θα τοποθετηθούμε και αύριο στην Ολομέλεια επί της αρχής, αλλά και επί των άρθρων και μάλλον αρνητικά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υφυπουργέ, κατ’ αρχήν, αν και μας διαβεβαίωσε ο Υπουργός πως θα απαντούσε στις τρεις ερωτήσεις, που θέσαμε στην πρώτη συνεδρίαση, δεν το έκανε, ενώ στη συνέχεια μας κατηγόρησε, πρώτον, για καταιγισμό ερωτήσεων και, δεύτερον, ότι ρωτάμε για να ρωτάμε, προσχηματικά δηλαδή. Αν είναι δυνατόν. Εκτός του ότι εμείς θεωρούμε πως αποτελεί υποχρέωση μας η μελέτη του κάθε νομοσχεδίου και οι ερωτήσεις, σε όποιες ασάφειες του, αφού καλούμαστε να το ψηφίσουμε.

Ο Υπουργός μπορεί, ασφαλώς, να απαντάει σε ό,τι γνωρίζει, ενώ εμείς θα κρίνουμε όσον αφορά την ψήφο μας, καθώς επίσης όσοι μας ακούν. Είναι απλό. Κάποιες ερωτήσεις μας δεν απαιτούν απάντηση, αλλά έχουν στόχο να υποδείξουν τις ασάφειες και τα κενά, έτσι ώστε να τα λαμβάνει υπόψιν, εσείς ως Υφυπουργός, ο Υπουργός, αφού εμείς θέλουμε να είμαστε εποικοδομητική και όχι επικριτικοί.

Το παρόν, πάντως, αντικείμενο έχει σχέση με τη δημόσια ασφάλεια σε έναν τομέα που, όπως διαπιστώσαμε κατά τη συζήτηση των φορέων, υπάρχουν ελλείψεις και ερωτηματικά, μεταξύ άλλων, για την ύπαρξη πόρων ή για την κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο. Οπότε πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι δυνατόν να λέτε πως η Έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής θα κατατεθεί αύριο στην Ολομέλεια. Το ίδιο κάνατε με την απαράδεκτη συμπληρωματική Έκθεση, τη Σύμβαση μάλλον, των 105 εκατομμυρίων για το αεροδρόμιο του Καστελίου, όπου καταθέσατε στοιχεία με ένα σωρό νούμερα 100 σελίδων λίγο πριν ψηφιστεί. Το θεωρείτε, αλήθεια, σοβαρό αυτό; Συνεχίζοντας, τώρα, επί των άρθρων, στο άρθρο 20 παρ. 1, ποιος κρίνει, εάν η εξέταση ή ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να τα μεταβάλλει, έτσι ώστε να απαιτείται η συμφωνία των δικαστικών αρχών; Δεν θα έπρεπε να υπάρχει, εκ των προτέρων, συγκατάθεση των δικαστικών αρχών;

Το παραπάνω είναι σχετικό και με το άρθρο 21, όπου προβλέπεται η διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων και που, όπως είπαν οι φορείς, για παράδειγμα, ο κ. Καμηλάκης, με αναφορά σε συγκεκριμένα παραδείγματα στο αεροδρόμιο Καστελλίου, στο ελικοδρόμιο στα Σπάτα και στην Κέρκυρα της Fraport, υπάρχει καθυστέρηση στην προσέλευση της ΑΠΑ ή άλλων διερευνητών. Δεν θα έπρεπε να προβλέπεται η άμεση συνδρομή της εκάστοτε τοπικής αερολιμενικής αρχής; Ενδεχομένως, να μεταφερθούν οι υπάρχοντες αερολιμενικοί της ΥΠΑ στην ΑΠΑ; Να υπάρχει παρουσία και στα ιδιωτικά αεροδρόμια, φυσικά, αφού δεν επιτρέπεται να επαφίεται η ευθύνη στον ιδιώτη, όπου υπάρχει, μεταξύ άλλων, σύγκρουση συμφερόντων;

Στο άρθρο 23, η υποχρέωση των διαπιστευμένων αντιπροσώπων άλλων κρατών - μελών και των συμβούλων τους να γνωστοποιούν στην ΕΟΔΑΣΑΑΜ γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία, που περιήλθαν σε γνώση τους, θα έπρεπε, τουλάχιστον όσον αφορά τα σημαντικά, να ήταν γενικοί και χωρίς προϋποθέσεις. Εννοούμε την παράγραφο 4. Πρόκειται για μία ασάφεια, που μπορεί να οδηγήσει σε «ελαστικές» παρερμηνείες.

Στο άρθρο 24 και στην παράγραφο 1, πώς αποδεικνύεται το έννομο συμφέρον; Δεν θα έπρεπε να υπάρχουν περιπτώσεις; Γιατί δεν αναφέρονται κάποιες πειθαρχικές και διοικητικές κυρώσεις για όσους κρίνεται ότι ενεργούν προληπτικά κάτω από την ύπαρξη έννομου συμφέροντος;

Στο άρθρο 26, οφείλει να συμπεριλαμβάνονται στις κοινοποιήσεις και η ΥΠΑ για τα περιστατικά με drone που, ενδεχομένως, διερευνηθούν, αφού τα drones είναι υπό τη δική της εποπτεία, είναι αυτονόητο.

Στο άρθρο 27 είναι ασαφής η προθεσμία έκδοσης Πορίσματος. Πάντως, στην Οδηγία, που τη διαβάσαμε με πάρα πολύ προσοχή, γιατί αυτή είναι το σημαντικότερο, αναφέρεται ως ενδεικτική προθεσμία οι 12 μήνες. Από ποιον αξιολογείται και κρίνεται η σοβαρότητα ατυχήματος;

Στο άρθρο 28, όσον αφορά την υποχρέωση δήλωσης από τις αρχές, στην παράγραφο 3, που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο, την εποπτεία και τη διευκόλυνση των πτήσεων, δεν προβλέπεται κάποια κύρωση, εάν δεν το κάνουν. Διαπιστώσαμε, άλλωστε, κατά τη συζήτηση των φορέων, την ολιγωρία που επέδειξε η γερμανική Fraport σε τραυματισμό στην Κέρκυρα.

Στο άρθρο 35, με ποια αιτιολογία μπορεί ένας Υπουργός να ζητά την αναθεώρηση του Πορίσματος;

 Στο άρθρο 36, έχουμε μία ανάλογη ρύθμιση με το άρθρο 20 της Οδηγίας, χωρίς, όμως, να έχει συμπεριληφθεί η παράγραφος 3 του άρθρου 20 της Οδηγίας, για τη συλλογή ονομάτων οικείων, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Γιατί δεν έχει συμπεριληφθεί; Δεν θα έπρεπε;

Στο άρθρο 37, αναφέρεται ότι κατά τη διερεύνηση προβλέπεται η αναστολή της ποινικής δίωξης. Με ποια αιτιολογία και από ποιον θα αναστέλλεται η ποινική διαδικασία; Τέτοια ασάφεια είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε. Πάντως, δεν είδαμε κάτι ανάλογο στην Οδηγία.

Στο άρθρο 39, με ποια κριτήρια επιλέγεται το ύψος του προστίμου από 50.000 έως 500.000 ευρώ για παρέμβαση στη διαδικασία διερεύνησης; Δεν είναι πολύ μεγάλο το εύρος;

Στο άρθρο 40, ο Οργανισμός έχει διακριτική ευχέρεια ως προς την ενημέρωση της κοινής γνώμης σε σοβαρά ατυχήματα και όχι υποχρέωση; Γιατί, αλήθεια; Η ασφάλεια των μεταφορών δεν ενδιαφέρει την κοινή γνώμη; Μήπως για λόγους εθνικής ασφάλειας ή προστασίας των εταιρειών; Κάτι πρέπει να υποθέσουμε. Εσείς θα απαντήσετε, βέβαια.

Στο άρθρο 41, η υποχρέωση για την παροχή βοήθειας βαρύνει τις εταιρείες στην Οδηγία, ενώ τα κράτη ευθύνονται μόνο για τη διαπίστωση ύπαρξης σχετικού σχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 21 της Οδηγίας, που θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Μήπως δεν έχει μεταφερθεί σωστά η Οδηγία, κάτι που θα ήταν επιβαρυντικό για το κράτος μας; Το Γενικό Λογιστήριο, πάντως, σημειώνει ότι μπορεί να έχει κόστος αυτή η βοήθεια, που, όμως, δεν ποσοτικοποιεί.

Στο τέταρτο μέρος λείπει ένα ολόκληρο εισαγωγικό άρθρο της Οδηγίας, που αφορά τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Ως εκ τούτου, θα καταθέσουμε στα πρακτικά τα άρθρα 1 και 2 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2016/798, σημειώνοντας πως έχει ενδιαφέρον στην Οδηγία η αναφορά σε πιστοποιητικά ασφαλείας, στη μεταφορά φορτίων και στη συντήρηση οχημάτων.

Στο άρθρο 42, θα έπρεπε εκτός από την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ως αιτία διερεύνησης να συμπεριλαμβάνεται η αξιοπιστία ή χρηστικότητα των σιδηροδρόμων, που έχει σχέση με τη διαλειτουργικότητα, όπως αναφέρεται στο άρθρο αυτό, χωρίς, όμως, να ορίζεται στο σχέδιο νόμου, αν και υπάρχει στις Οδηγίες, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Πρέπει να τα ψάχνουμε. Δεν υπάρχει πουθενά εδώ.

Τέτοια περίπτωση θα ήταν, για παράδειγμα, η διακοπή λειτουργίας στην κακοκαιρία «Ελπίδα», όπου θα μπορούσαν να υπάρχουν συνέπειες, αν είχε συμβεί μέσα σε σήραγγες κλπ.

Στο άρθρο 43, στους ορισμούς, υπάρχει ο διαχωρισμός των σιδηροδρομικών, σε σοβαρά και λοιπά ατυχήματα, ενώ στα αεροπορικά, δεν υπάρχει αυτός ο διαχωρισμός, αλλά αντίθετα, ο διαχωρισμός σε σοβαρά και μη συμβάντα, που δεν υπάρχει, όμως, τώρα, στα σιδηροδρομικά, επειδή συμβάντα, είναι μόνο αυτά που επηρεάζουν την ασφάλεια. Δεν θα έπρεπε να υπάρχει κάποια ομοιομορφία, για να αποφεύγονται οι συγχύσεις, με δεδομένο ότι μιλάμε για τον ίδιο Οργανισμό;

Απόδειξη, πάντως, της ελλιπούς και ίσως επικίνδυνης μεταφοράς της Οδηγίας, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι η παράλειψη όλων των ορισμών της Οδηγίας, που σχετίζονται με μεταφορές φορτίων, όπως, επίσης, με τη συντήρηση των τρένων, που προαναφέραμε, καταθέτοντας τους ορισμούς της Οδηγίας στα πρακτικά. Η συγκεκριμένη έλλειψη είναι σημαντική. Για παράδειγμα, ποιον βαρύνει η ευθύνη, εάν συμβούν εκρήξεις σε πυρομαχικά ή τανκς του ΝΑΤΟ, τώρα που μεταφέρονται από τη Θεσσαλονίκη και την Αλεξανδρούπολη προς την Ουκρανία; Στην Οδηγία, πάντως, αναφέρεται εξαίρεση των στρατιωτικών οχημάτων από τα ισχύοντα για υπεύθυνους συντήρησης και άδεια ασφαλείας, στο άρθρο 15 παράγραφος 1 δ, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Ένα, επίσης, σημαντικό θέμα, είναι η συντήρηση των βαγονιών και τρένων, που ανήκουν στη ΓΑΙΟΣΕ του υπερταμείου, ενώ τα συντηρεί η ΕΕΣΣΤΥ, που ξεπουλήθηκε στην κρατική ιταλική TRENITALIA - δεν υπάρχει ιδιωτικοποίηση, αλλά κρατικοποίηση από άλλη εταιρεία - αμέσως μετά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, από άλλο κράτος. Δεν θα έπρεπε να έχουν την ευθύνη, εάν συμβεί ατύχημα και να έχουν, τουλάχιστον, ασφάλιση, έναντι αποζημιώσεων; Στην Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πάντοτε στη 2016/798, υπάρχει, πάντως, αναφορά, στη συντήρηση. Ενδεικτικά, στο άρθρο 14, που θα καταθέσουμε, επίσης, στα πρακτικά.

 Στο άρθρο 44, στα στοιχεία που έχει πρόσβαση ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, περιλαμβάνονται οι νεκροψίες, στην παράγραφο 1 δ, οι οποίες, όμως, δεν περιλαμβάνονται στα αεροπορικά, στο άρθρο 19 παράγραφος 2. Γιατί, αλήθεια; Θεωρούμε ότι είναι κάτι που είναι αυτονόητο. Και στα αεροπορικά ατυχήματα υπάρχουν ανάλογες καταστάσεις.

Στην παράγραφο 3, αναφέρεται πως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η ΡΑΣ και ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής, πρέπει να αναφέρουν τα συμβάντα και τα ατυχήματα του άρθρου 42. Γιατί να μη λαμβάνονται εδώ καταγγελίες – πρόταση είναι αυτή, όχι ερώτημα - και από το επιβατικό κοινό ή από πληροφοριοδότες, στην περίπτωση που κάποιο συμβάν «κουκουλωθεί», καλυφθεί από τις εταιρείες;

Στο άρθρο 45 αναγράφεται στην παράγραφο 2 ότι στα καθήκοντα διερεύνησης, μετά από Υπουργική Απόφαση, μπορεί να συμπεριληφθούν άλλα περιστατικά, πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Έτσι, ακριβώς, το γράφει: «πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων». Εδώ, πραγματικά, δεν καταλαβαίνω τι εννοεί, οπότε, αν μπορούσατε να μας το εξηγήσετε. Στην Οδηγία, πάντως, αναφέρεται και η έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, όπως θα καταθέσουμε πάλι στα πρακτικά. Γιατί δεν μεταφέρθηκε το συγκεκριμένο; Υπάρχει κάποιος λόγος;

Στο άρθρο 47, όπως στα αεροπορικά, στην παράγραφο 2, δεν δίνεται στόχος προθεσμίας ολοκλήρωσης της Έκθεσης, ενώ στην παράγραφο 3, προβλέπεται η δημοσιοποίηση της Έκθεσης Απολογισμού Διερευνήσεων από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους. Ισχύει μόνο για τα σιδηροδρομικά ή και για τα αεροπορικά; Εάν δεν ισχύει για τα αεροπορικά, τότε γιατί;

Σε αντίθεση, τώρα, με τα αεροπορικά, άρθρο 34 παρ. 4 και άρθρο 40, όπου η πληροφόρηση του κοινού είναι δυνητική, φαίνεται ότι προβλέπεται πλήρης διαφάνεια για τις Εκθέσεις Διερεύνησης των σιδηροδρομικών ως προς την πρόσβαση του κοινού. Γιατί υπάρχει αυτή η διαφορά μεταξύ σιδηροδρομικών και αεροπορικών;

Στο άρθρο 49, όπως ακριβώς στο 32 για τα αεροπορικά, οι συστάσεις ασφαλείας, που εκδίδονται από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή για το συμβάν. Εμείς θεωρούμε ότι οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων πρέπει να προβαίνουν στις απαιτούμενες ενέργειες. Πώς θα ευαισθητοποιηθούν, αλήθεια, εάν δεν υπάρχουν κυρώσεις; Χωρίς κυρώσεις κανένας δεν ευαισθητοποιείται και κανένας δεν πείθεται.

Αναφέρεται, βέβαια, ότι η ΡΑΣ, όπως επίσης ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν λαμβάνουν τις συστάσεις, πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες, όπως συμφώνησε, άλλωστε, η κυρία Τσιαπαρίκου της ΡΑΣ - και να ενημερώνουν την ΕΟΔΑΣΑΑΜ για αυτές. Εντούτοις, δεν βλέπουμε κυρώσεις ούτε εδώ, εάν δεν το κάνει πουθενά.

Κλείνοντας, δεν δηλώνουμε τυχαία «επιφύλαξη» στις συνεδριάσεις της Επιτροπής, αλλά επειδή περιμένουμε απαντήσεις στις ερωτήσεις μας, προτού αποφασίσουμε, εάν θα στηρίξουμε ή όχι το εκάστοτε νομοσχέδιο. Όταν, λοιπόν, δεν μας δίνονται και οι Υπουργοί αδιαφορούν, θα ήταν ανεύθυνη η θετική στάση μας, όπως είναι αυτονόητο. Πόσο μάλλον, όταν διαπιστώνουμε μια τέτοια προχειρότητα και μια τέτοια ασάφεια, όπως τεκμηριώσαμε στις Εισηγήσεις μας στις συνεδριάσεις στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Ολοκληρώνουμε με τον κ. Λογιάδη, Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25. Παρακαλώ, κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Να ευχηθώ χρόνια πολλά σε όλους όσους γιορτάζουν σήμερα.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, θα ξεκινήσω αναφέροντας ότι πολλές από τις ερωτήσεις μας, χθες, προς τους φορείς δεν απαντήθηκαν. Παραδείγματος χάριν, ποιος κάνει την προανακριτική διαδικασία στα αεροπορικά συμβάντα; Ποιος θα διαφυλάξει τα αποδεικτικά στοιχεία, όπως ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου 21, ότι αυτό θα γίνεται από τις κατά τόπους αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές Αρχές; Διότι, κατά τη γνώμη μας, θα έπρεπε το σημερινό σχέδιο νόμου να αναφέρει «και τις κατά τόπους αρμόδιες αερολιμενικές Αρχές».

Ποιες θα είναι οι αρμόδιες αρχές, που θα δώσουν την άδεια για τη μετατόπιση των στοιχείων, μέχρι να έρθει επί τόπου η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων, αν δεν είναι οι αερολιμενικές αρχές, που κατέχουν το αεροπορικό αντικείμενο; Διότι το σημερινό σχέδιο νόμου δεν δίνει ξεκάθαρη απάντηση.

Ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, που ελέγχει τις εταιρείες εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, στο διάστημα που η Αρχή αυτή λειτουργεί, ανέφερε ότι όλοι είναι ευχαριστημένοι από την ΑΠΑ. Αυτό μας δημιουργεί ερωτηματικά, διότι αυτός δεν πρέπει να φαίνεται αρεστός σε όλους, αλλά να τους ελέγχει ως Αρχή Ελέγχου.

Για τον Αερολιμένα Αθηνών. Η εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα, που ονομάζεται Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, διέκοψε κάθε επαφή με την κρατική αεροπορική Αρχή του αερολιμένα εντελώς αυθαίρετα. Η εταιρεία διαχείρισης το δικαιολόγησε ότι εφαρμόζει τον ν. 4757/2020 και σταματάει την επικοινωνία με την ΥΠΑ και θα απευθύνεται μόνο στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Αφού δεν υφίσταται η ΑΠΑ ως αεροπορική αρχή του αερολιμένα σε κανέναν αερολιμένα, γιατί τίθενται οι διαδικασίες σε κίνδυνο, όταν υπάρχει κρατικός φορέας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η ΥΠΑ, που μπορεί να επέμβει άμεσα; Επέρχεται, άρα, απαξίωση της εικοσιτετράωρης κρατικής Αεροπορικής Αρχής και στην Αθήνα από τον ιδιώτη διαχειριστή, θέτοντας σε κίνδυνο τα σχέδια, στα οποία εμπλέκεται η Αεροπορική Αρχή, με τις όποιες επιπτώσεις στην ασφάλεια του αεροδρομίου.

Σε όλα τα νησιά, αλλά και στην ενδοχώρα, όπου υπάρχουν αεροδρόμια, υπάρχει γραφείο αερολιμενικού ελέγχου, που κάνει τη δουλειά της Αεροπορικής Αρχής. Ενώ υπάρχει αυτό το δίκτυο εκπροσώπησης της ελεγκτικής κρατικής πολιτικής αεροπορίας, εδώ και πάνω από 40 χρόνια, από λιμενικούς που έχουν εκπαιδευτεί και αξιολογηθεί, αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν από τη νέα ΑΠΑ. Καταστρέφεται έτσι υψηλών προδιαγραφών επιστημονικό προσωπικό εξειδικευμένο και δυσεύρετο στην αγορά και με αεροπορικά πτυχία. Αυτό συνεπάγεται απαξίωση και υποβάθμιση για την αεροπορική ασφάλεια, σε αντίθεση με ό,τι αναφέρει το σημερινό σχέδιο νόμου.

Ο Διοικητής της ΥΠΑ με έγγραφό του στις 3 Ιανουαρίου του 2023, ουσιαστικά, δέχεται ότι το αντικείμενο των αερολιμένων υπάγεται, πλέον, στην ΑΠΑ. Ως εκ τούτου, είναι λογικό να προτείνουμε οι αερολιμενικοί αυτοί της ΥΠΑ να μεταταχθούν στην ΑΠΑ και να λειτουργήσει το δίκτυο των αεροπορικών αρχών στα αεροδρόμια, που θα επαυξήσει την ασφάλειά τους. Αυτό πρέπει να είναι και το ζητούμενο όλων.

Στα ακριτικά αεροδρόμια, παραδείγματος χάρη, στην Κάρπαθο, στη Λήμνο, στη Ρόδο, στην Κω, στη Σάμο, στη Μυτιλήνη, στη Χίο, στην Αλεξανδρούπολη και αλλού, που είναι επαυξημένα τα προβλήματα και οι προκλήσεις για γεωπολιτικούς λόγους, η ύπαρξη αυτού του δικτύου αεροπορικών αρχών συμβάλλει στην άμεση αντιμετώπιση καταστάσεων κρίσεων, που απευχόμαστε να συμβούν. Εθνική ασφάλεια και ασφάλεια πτήσεων λέγεται αυτό.

Από τη συζήτηση των φορέων προέκυψε ότι, δυστυχώς, δεν έχει ληφθεί μέριμνα, ώστε να αυξηθούν τα κονδύλια για την αντιμετώπιση των θεμάτων, που ανακύπτουν στην Πολιτική Αεροπορία από το ελληνικό κράτος, σε σχέση με όλα τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Αναφερόμαστε στα τέλη αεροναυτιλίας, στα τέλη χρήσης αερολιμένα και σε παροχή υπηρεσιών σε κρατικά αεροδρόμια, που στόχο θα έχουν την περαιτέρω αναβάθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων και την αποφυγή ατυχημάτων. Η τελευταία αλλαγή που έγινε στα τέλη χρήσης των κρατικών αερολιμένων ήταν στη δεκαετία του 1980, από όσο γνωρίζουμε. Πόσοι Υπουργοί Μεταφορών πέρασαν από τότε; Αυτό δείχνει μία διαχρονική απαξίωση στην ασφάλεια και, γενικότερα, στο έργο για την ελληνική Πολιτική Αεροπορία.

Είναι αδιανόητο, υποτιμητικό, ντροπιαστικό και απαξιωτικό, ο κάτοχος ιδιωτικού αεροσκάφους με προφανή πολύ μεγάλη οικονομική επιφάνεια να πληρώνει τέλη χρήσης αερολιμένα 1,67 ευρώ. Τέλη χρήσης αερολιμένα 1 ευρώ και 67 λεπτά στα κρατικά αεροδρόμια, όταν στο αεροδρόμιο, που εκμεταλλεύεται η Fraport, πληρώνει για την ίδια υπηρεσία 200 ευρώ, δηλαδή 120 φορές παραπάνω.

Μήπως αυτό γίνεται σκοπίμως, για να μην υπάρχουν έσοδα στα κρατικά αεροδρόμια, αυτά να απαξιώνονται, να υποβαθμίζονται και να αναφέρονται ως τα χειρότερα της Ελλάδος, από τη μία πλευρά, και από την άλλη να αναδεικνύονται τα αεροδρόμια, που διαχειρίζεται ο ιδιώτης, ως τα καλύτερα;

Μήπως αυτό γίνεται σκοπίμως, για να δυσανασχετούν οι επιβάτες, οι πολίτες με τα υποβαθμισμένα και απαξιωμένα αυτά αεροδρόμια και να στηρίζουν το ξεπούλημά τους στον ιδιώτη;

Η Ελλάδα είναι μία χώρα που χρεώνει ένα από τα χαμηλότερα αεροναυτιλιακά τέλη πανευρωπαϊκά, αφού η Ιταλία χρεώνει 78 ευρώ, η Αυστρία 68 ευρώ, το Λουξεμβούργο 68 ευρώ, η Ισπανία, η Γαλλία, η Βρετανία και η Γερμανία 60 ευρώ, η Αλβανία 50 ευρώ, τα Σκόπια 45 ευρώ, η Σλοβακία 50 ευρώ, η Σλοβενία και η Μολδαβία 60 ευρώ και η Ελλάδα 30 ευρώ.

Γιατί, λοιπόν, δεν αυξάνεται η χρέωση του αεροναυτιλιακού τέλους της Ελλάδας σε φυσιολογικά επίπεδα, ώστε να καλύψει πολλές ανάγκες, όπως τα χρήματα των διερευνητών ή εκπαιδεύσεις της ΥΠΑ και της ΑΠΑ ή κάλυψη αναγκών σε αυξημένο προσωπικό, σε εξοπλισμό, σε στεγαστικές ανάγκες και λοιπά, χωρίς να χρειάζεται να αφαιρεθούν τα χρήματα αυτά από τους προβλεπόμενους δικαιούχους της ΥΠΑ;

Επίσης, θα έπρεπε να υπάρχει ειδικό κονδύλιο για τη διαχείριση του κάθε κρατικού αερολιμένα για την αντιμετώπιση των αναγκών τους, προκειμένου να αντιμετωπίζονται άμεσα και γρήγορα και όχι να ζητούνται από τα στελέχη τους χορηγίες και οικονομική υποστήριξη από ιδιώτες, για να αγοράσουν ένα απλό μηχάνημα για τη λειτουργία του αεροδρομίου ή μπογιά διαγράμμισης ή λάμπες για τον διάδρομο, που θα μπορούσαν να αποτελούν αιτία ατυχήματος. Αυτά είναι καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης από όπου μπορεί να προκληθεί ατύχημα.

Ανέφερε ο κ. Υπουργός ότι το σημερινό σχέδιο νόμου παρέχει τη δυνατότητα συνεργασίας με τρίτους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους και ότι το Συμβούλιο στελεχώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών από πρόσωπα εγνωσμένου κύρους, κατάρτισης και εμπειρίας. Άρα, θα κάνετε πάλι απευθείας αναθέσεις σε ιδιώτες, εταιρείες, κατά την προσωπική σας, πάντα, μέθοδο.

Κλείνοντας, εμείς θέλουμε να βελτιώσουμε την ασφάλεια προς όφελος των πολλών και όχι των ολίγων. Παλεύουμε για να αυξήσουμε το επίπεδο ασφάλειας. Εμείς είμαστε που ανησυχούμε και σε προσωπικό επίπεδο, διότι προέρχομαι από το χώρο του τουρισμού, από τον ιδιωτικό τομέα. Εμείς ανησυχούμε πολύ περισσότερο, γιατί εξαρτόμαστε από αυτόν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών».**

**Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων:**

**Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Ανδριανός, έχει ψηφίσει υπέρ.**

**Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.**

**Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάχθηκε.**

**Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Κατσώτης, καταψήφισε.**

**Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος επιφυλάχθηκε και ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, καταψήφισε.**

**Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 51 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.**

**Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.**

**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, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.**

**Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές, κ.κ**.: Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**Τέλος και περί ώρα 11.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.**

 **Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**