**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 6 Φεβρουαρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου».

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου».

Στη συνεδρίαση παρίσταται η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου.

Ως προς τη διαδικασία, τον λόγο για την εισαγωγική της τοποθέτηση θα λάβει η κυρία Υφυπουργός και εν συνεχεία, θα τοποθετηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές των κομμάτων για δέκα λεπτά της ώρας ο καθένας. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να μιλήσει να απευθυνθεί στη Γραμματεία της Επιτροπής. Η συζήτηση θα ολοκληρωθεί με την ομιλία της κυρίας Υφυπουργού και θα ακολουθήσει η ψηφοφορία.

Παρακαλώ, κυρία Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Εισάγεται σήμερα στην Επιτροπή η Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου, με σκοπό, μετά και την ψήφισή της από την Ολομέλεια, να αποτελέσει νόμο του κράτους, όπως έχουμε υποχρέωση.

Όπως συμβαίνει πάντα με τις μικτές συμφωνίες, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλουν να την κυρώσουν, κατά πάγια πρακτική. Ήδη, τουλάχιστον, δέκα κράτη μέλη έχουν προχωρήσει σε έγκριση της εν λόγω Σύμβασης, όπως ορίζει η ενωσιακή νομοθεσία.

Το σχετικό κείμενο υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 15 Νοεμβρίου του 2021 και η Κύρωσή της από τη χώρα μας θα συμβάλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο μελών, αλλά και στην αναβάθμιση της αεροπορικής συνεργασίας της χώρας μας με την Αρμενία. Η Συμφωνία είναι, απολύτως, προς επ’ ωφελεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ’ επέκταση, προφανώς, της χώρας μας, της Ελλάδας και στόχος είναι φυσικά η διερεύνηση και η επέκταση της αεροπορικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών και τελικώς, θεωρούμε ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντά μας σε διεθνές επίπεδο.

Η Ελλάδα είχε αναπτύξει, ήδη, συνεργασία και έχει υπογράψει από το 2009 Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών με την Κυβέρνηση της Αρμενίας. Ωστόσο, ενόψει του κειμένου που συζητάμε σήμερα, αναστέλλεται η εφαρμογή όλων των επιμέρους συμβάσεων με αντίστοιχο αντικείμενο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως θα ακούσετε και στη συνέχεια και μέσω της συγκεκριμένης Σύμβασης θα δοθεί, όχι μόνο μία νέα προοπτική στην εμπορική δραστηριότητα της χώρας μας, αλλά θα τονωθεί σημαντικά και ο τουρισμός. Να σημειωθεί, ότι εφόσον έχει ήδη υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, δεν επιδέχεται τροποποίησης. Είναι, όμως, ενδιαφέρον να αναδείξουμε τα θετικά της συγκεκριμένης νομοθέτησης.

Αρχικώς, θα ήθελα να τονίσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μέρος των όρων, όπως μπορείτε όλοι εσείς που το διαβάζετε να διαπιστώσετε, είναι το ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος στις διεθνείς αερομεταφορές, γεγονός για το οποίο γίνεται αναφορά, ήδη, από το πρώτο άρθρο. Μεταξύ άλλων, υποστηρίζεται και από τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές η άμεση λήψη μέτρων για την κλιματική αλλαγή και για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις αεροπορικές μετακινήσεις.

Συνολικά, αυξάνεται ο υγιής και θεμιτός ανταγωνισμός στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος των καταναλωτών, των οποίων η προστασία εξ άλλου συνιστά, ούτως ή άλλως, στόχο της Διμερούς Συμφωνίας. Είναι σημαντικό το γεγονός, ότι προβλέπεται άρση των εμποδίων στην άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας, ενώ συστήνεται Μεικτή Επιτροπή, που θα παρακολουθεί την εφαρμογή όλων των όρων και επομένως και το σημείο αυτό, δηλαδή, την ανεμπόδιστη επιχειρηματική δραστηριότητα ανάμεσα σε όλες τις χώρες.

Επιπλέον, γίνεται αναφορά και στις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στις αερομεταφορές που μπορεί να επιβαρυνθούν από την αυξανόμενη εμπορική κίνηση. Έτσι μέρος των συμφωνηθέντων είναι η εφαρμογή των θεμελιωδών συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, αλλά και η ενασχόληση της Μεικτής Επιτροπής με τα ζητήματα που αφορούν την απασχόληση και τους εργαζόμενους. Βασική, επίσης, πρόβλεψη είναι ότι οι αεροπορικές εταιρείες και των δύο πλευρών έχουν δικαίωμα υπερπτήσης του εδάφους του άλλου μέρους, όπως και δικαίωμα προσγείωσης στο έδαφος του άλλου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών, έκτακτων και εμπορευματικών δρομολογίων για αποβίβαση και επιβίβαση.

Επίσης, συμφωνείται με σαφήνεια η απαλλαγή από φόρους, δασμούς και τέλη για καύσιμα, εφόδια, προμήθειες, κ.λπ.. και για τις δύο πλευρές.

Ταυτόχρονα, οι αεροπορικές εταιρείες αποκτούν την ευελιξία να εκτελούν πτήσεις προς μία ή και προς τις δύο κατευθύνσεις και κυρίως, να συνδυάζουν διαφορετικούς αριθμούς πτήσης στην ίδια πτητική λειτουργία του αεροσκάφους. Τι σημαίνει αυτό; Ότι οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να εξυπηρετούν ενδιάμεσα σημεία και σημεία που βρίσκονται στα εδάφη των συμβαλλομένων μερών με οποιονδήποτε συνδυασμό και οποιαδήποτε σειρά. Επίσης, τα αεροσκάφη θα μπορούν να κάνουν ενδιάμεση στάση σε οποιοδήποτε σημείο του εδάφους των δύο χωρών και να εκτελούν διαμετακομιστική μεταφορά μέσω του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Η Συμφωνία προέβλεψε, μάλιστα, εξαίρεση, ώστε κάθε χώρα να έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών μεταφορών με προορισμό ή προέλευση από το έδαφος τρίτης χώρας, με την οποία δεν έχει διπλωματικές σχέσεις. Μάλιστα, δεδομένης της γεωγραφικής εγγύτητας της Ελλάδας με την Αρμενία, θεωρώ ότι θα υπάρξουν πολλαπλασιαστικά οφέλη και για την πατρίδα μας.

Φυσικά, η ασφάλεια των πτήσεων δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί κύρια προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι η Αρμενία θα συμμετέχει, πλέον, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, τη γνωστή EASA, ως παρατηρητής και περιγράφεται η επιθεώρηση των αεροσκαφών και η λήψη μέτρων εναρμόνισης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα να υπάρξει επιθεώρηση αεροπορικής ασφάλειας της Αρμενίας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε να διασφαλιστεί ο ύψιστος βαθμός ασφαλείας.

Περαιτέρω, είναι σημαντικό ότι οι αεροπορικές εταιρείες κάθε συμβαλλόμενου μέρους θα πρέπει να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία που διέπει το έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Ως εκ τούτου, η Αρμενία ως προορισμός, είτε εμπορικός, είτε τουριστικός, θα απολαμβάνει κατά τεκμήριο το επίπεδο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μπορεί να φαίνεται ότι σήμερα συζητάμε για μία τυπική Κύρωση μιας Διεθνούς Συμφωνίας, αλλά, ουσιαστικά, ανοίγουμε νέους δρόμους, νέους ορίζοντες για τη χώρα μας, ειδικά στον τουρισμό και σε κάθε επίπεδο του τουρισμού. Αυτό είναι προφανές, νομίζω. Όμως, δεν μένουμε μόνο εκεί. Οι όροι που συμφωνήθηκαν, είναι βέβαιο ότι θα επιφέρουν σημαντικά οφέλη και σε επίπεδο εμπορικών μεταφορών. Έχετε στα χέρια σας μία λεπτομερή, αναλυτική και άκρως θετική Συμφωνία που διαπραγματεύτηκε, κατ’ αρχήν, η Ευρωπαϊκή Ένωση για λογαριασμό όλων των κρατών μελών, η οποία ανοίγει νέους ορίζοντες συνεργασίας με την Αρμενία.

Βεβαίως, η Αρμενία είναι μια χώρα με την οποία διατηρούμε πολύ καλές διμερείς σχέσεις και ευελπιστούμε σε μία ακόμα καλύτερη και διαρκώς αναβαθμιζόμενη συνεργασία με την κυβέρνησή της. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να περάσουμε τώρα στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο έχει η κυρία Σούκουλη - Βιλιάλη.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):**

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισηγούμαστε σήμερα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου την Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας αφετέρου, που υπεγράφη στις 15 Ιανουαρίου του 2021. Μίας Συμφωνία που προβλέπει τη δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου, με βάση τον στόχο του αμοιβαίου ανοίγματος των αγορών των συμβαλλομένων μερών, με ίσους όρους ανταγωνισμού, μη εισαγωγή διακρίσεων και τήρηση των ίδιων κανόνων, συμπεριλαμβανομένων των πεδίων της ασφάλειας πτήσεων, της αεροπορικής ασφάλειας, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εργασιακών και περιβαλλοντικών πτυχών. Μίας Συμφωνίας που, όπως αναφέρεται ρητά σε αυτή, θα προωθήσει το άνοιγμα της πρόσβασης στις εν λόγω αγορές και θα επιτύχει τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, καθώς και για τον κλάδο, αλλά και τους εργαζόμενους αμφότερων των συμβαλλόμενων μερών.

Η Συμφωνία αυτή έχει, ήδη, επικυρωθεί από δέκα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Για τη χώρα μας η Κύρωση της Συμφωνίας ενισχύει το άνοιγμα του τουριστικού μας προϊόντος σε νέες αγορές, αλλά και γενικότερα προωθεί τις εμπορικές μας σχέσεις με μία φίλη χώρα. Και εκτιμώ, ότι συμφωνούμε όλοι ότι ο τομέας των αερομεταφορών αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την επίτευξη του συγκεκριμένου στρατηγικού στόχου.

Στα άρθρα 1 και 2, ορίζεται το αντικείμενο της υπό Κύρωση Συμφωνίας και συγκεκριμένα, η δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ των συμβαλλομένων μερών με το βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, με την ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, τη διασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένων των πεδίων της ασφάλειας πτήσεων, της αεροπορικής ασφάλειας, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εργασιακών και περιβαλλοντικών πτυχών. Παράλληλα, ορίζονται και οι έννοιες που περιλαμβάνονται στο κείμενο για την ορθότερη ερμηνεία της Συμφωνίας.

Στα άρθρα 3, 4 και 5, ορίζονται τα δικαιώματα μεταφοράς και το πρόγραμμα διαδρομών, όπου και κάθε συμβαλλόμενο μέρος εκχωρεί σε ισότιμη βάση στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος τα δικαιώματα για τη διεξαγωγή υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών, από αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, ενώ οριοθετούνται οι διαδικασίες για τις άδειες λειτουργίας και τις άδειες τεχνικής φύσεως, προκειμένου να χορηγούνται με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση. Τέλος, ορίζονται και οι διαδικασίες απόρριψης, ανάκλησης, αναστολής ή περιορισμού των παραπάνω αναφερθέντων αδειών.

Στα άρθρα 6, 7 και 8, συμφωνείται η υπό όρους διερεύνηση της αμοιβαίας απελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, ρυθμίζεται η τήρηση των νόμων και των κανονισμών από τις αεροπορικές εταιρείες εκάστου συμβαλλόμενου μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενο μέρους, ενώ προβλέπεται η λήψη μέτρων για την εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και των ίσων ευκαιριών, καθώς και η χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων υπό προϋποθέσεις και πάντα με συνθήκες διασφάλισης της διαφάνειας.

Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα υποβολής γραπτών παρατηρήσεων, αλλά και η ύπαρξη ειδικότερων διαδικασιών διαβούλευσης και αναφοράς σε αρμόδιες υπηρεσίες του εκάστοτε συμβαλλόμενου μέρους.

Στα άρθρα 9, 10, 11 και 12, τα συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν με αποτελεσματικό και αμοιβαίο τρόπο την άρση των εμποδίων στην άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας που αντιμετωπίζουν οι εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών. Προβλέπεται η αμοιβαία απαλλαγή από περιορισμούς εισφορών, φόρων, δασμών και τελών επί αεροσκαφών, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα εφόδια, τα ανταλλακτικά, ο επίγειος εξοπλισμός και λοιπά αντικείμενα, σχετιζόμενα με την εκτέλεση των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένων, βέβαια, και κάποιων ειδικότερων εξαιρέσεων και ρυθμίσεων, σχετικά με το καθεστώς φορολόγησης και απαλλαγών.

Προβλέπεται η επιβολή τελών στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών ανάλογα με το κόστος και χωρίς διακρίσεις για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αερολιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, με εξαίρεση την επίγεια εξυπηρέτηση, ενώ συμπεριλαμβάνεται ο ελεύθερος καθορισμός ναύλων και κομίστρων φορτίου από τους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών.

Στα άρθρα 13, 14 και 15, δίνεται η δυνατότητα παροχής στατιστικών στοιχείων και συνεργασίας των μερών για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής τους, ώστε να παρακολουθείται η εξέλιξη των μεταφορών στο πλαίσιο της Συμφωνίας. Προβλέπεται η συμμετοχή της Αρμενίας στις εργασίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ως παρατηρητή, ενώ ορίζεται και η δυνητική υποβολή της Αρμενίας επιθεώρηση αεροπορικής ασφάλειας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η αμοιβαία εκ νέου επιβεβαίωση των σχετικών υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών.

Τα άρθρα, από 16 έως 21, αναφέρονται στη συνεργασία στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να επεκταθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός στην Αρμενία, ώστε να ενισχυθούν τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και η συνολική αποδοτικότητα των γενικών λειτουργιών της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Υποστηρίζεται η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, προωθώντας τη βιώσιμη ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας. Προβλέπεται η μέριμνα των συμβαλλομένων μερών για την πλήρωση των ρυθμιστικών απαιτήσεων και των προτύπων αεροπορικών μεταφορών για την προστασία των καταναλωτών. Προβλέπεται η χωρίς περιορισμούς εγκατάσταση, διατήρηση και διάθεση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων στο έδαφος του συμβαλλόμενου μέρους, ενώ, τέλος, αναγνωρίζεται η σημασία της εξέτασης των αποτελεσμάτων της παρούσας Συμφωνίας στην εργασία, την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας με την εφαρμογή των θεμελιωδών συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και όχι μόνο.

Στα άρθρα 23, 24 και 25, προβλέπονται η σύσταση, ο τρόπος λειτουργίας και το πεδίο εφαρμογής Μικτής Επιτροπής, η οποία είναι αρμόδια για τη διαχείριση της παρούσας Συμφωνίας και τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής της. Ορίζεται ο τρόπος επίλυσης, τυχόν, διαφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, σχετικά με την εκτέλεση ή την ερμηνεία της παρούσας Συμφωνίας, προβλέποντας την παραπομπή τους σε διαιτησία, σε δικαστήριο τριών διαιτητών, ενώ, παράλληλα, ορίζονται μέτρα διασφάλισης για την επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν από την πιθανή μη συμμόρφωση κάποιου μέρους με τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση.

Τέλος, στα άρθρα 26 έως 31, προβλέπεται η αναστολή των υπαρχουσών διμερών συμφωνιών και διακανονισμών μεταξύ της Αρμενίας και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχει πρόβλεψη για τη σύσταση Μικτής Επιτροπής σε περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη συμμετάσχουν σε πολυμερή συμφωνία ή υιοθετήσουν απόφαση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας που καλύπτει την παρούσα Σύμβαση. Καθορίζεται η διαδικασία τροποποίησης της παρούσας Συμφωνίας από τα συμβαλλόμενα μέρη, καθώς και η διαδικασία καταγγελίας της από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος. Προβλέπεται η καταχώρηση της παρούσας Συμφωνίας και τυχόν τροποποιήσεων αυτής στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Προστασίας, καθώς και στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών μετά την έναρξη ισχύος τους. Τέλος, ορίζεται η διαδικασία που απαιτείται για τη θέση σε ισχύ αυτής, ο θεματοφύλακας αυτής, καθώς και η δυνατότητα προσωρινής εφαρμογής της.

Ακολουθούν τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ, όπου προβλέπεται η τακτική αξιολόγηση της βαθμιαίας μετάβασης της Αρμενίας στην πλήρη εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ καθορίζονται και ειδικές προσαρμογές για κάθε μεμονωμένη πράξη στις ρυθμιστικές απαιτήσεις και τα πρότυπα των εφαρμοστέων διατάξεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα αποτελεί σταθερό πυλώνα συνεργασίας και ειρήνης στην ευρύτερη περιοχή. Θα συνεχίσουμε αταλάντευτα να ανοίγουμε δρόμους συνεννόησης και αμοιβαίας προόδου με όλα τα κράτη που επιθυμούν να ακολουθήσουν τον συγκεκριμένο δρόμο προς όφελος όλων των πολιτών. Η Συμφωνία που εισάγουμε προς ψήφιση είναι ένα ακόμα βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση και γι’ αυτό τον λόγο εισηγούμαι την Κύρωση της. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης, Εισηγητής της Μειοψηφίας.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Η σημερινή συζήτηση στην Επιτροπή μας, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, για την επικείμενη Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου, προφανώς, είναι μία Κύρωση, η οποία είναι σαφέστατα στη σωστή κατεύθυνση, δεδομένου ότι είναι μία ενωσιακή προσέγγιση, σε συνέχεια πολλών ετών γύρω από την ενοποίηση του αεροπορικού χώρου που βεβαίως, προτάσσει ως προμετωπίδα τα ζητήματα της επέκτασης, της ευημερίας, της διείσδυσης και σε αγορές, οι οποίες, μέχρι πρότινος, δεν ήταν τόσο κοντά στην Ευρώπη και δη στην Ελλάδα. **Συγχρόνως, και δράττομαι της ευκαιρίας από τα λεγόμενα της προλαλήσασας συναδέλφου, βεβαίως, και η Ελλάδα πρέπει να είναι ένας πυλώνας ευημερίας και ειρήνης, αλλά και ασφάλειας.**

**Θα σταθώ λίγο σε αυτό, διότι, αν μη τι άλλο, η ασφάλεια θα πρέπει να είναι η «προμετωπίδα» μας δεδομένων και αυτών που έχουμε βιώσει ως χώρα πρόσφατα σε άλλο μεταφορικό σκέλος, όπως είναι το μέσο σταθερής τροχιάς και αναφέρομαι στα Τέμπη. Και γιατί το λέω, κύριοι συνάδελφοι; Όπως αναφέρθηκε σωστά προηγουμένως και από την κ. Υφυπουργό, αλλά και από την Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, ουσιαστικά, είναι μία εναρμόνιση της EASA αυτή η προσέγγιση. Δηλαδή, είναι μία εναρμόνιση με νόρμες και κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Και νομίζω, ότι δεν περιποιεί τιμή το γεγονός, ότι η πατρίδα μας, η Ελλάδα, βρίσκεται, ουσιαστικά, κοντά στην παγκόσμια μετριότητα και πολύ μακριά από την ευρωπαϊκή πραγματικότητα. Και το λέω λόγω της πρόσφατης κατάταξης της ΕASA και της χώρας μας σε χαμηλά επίπεδα. Δυστυχώς, υπάρχει ένα ζήτημα που ελπίζω να ιαθεί σύντομα, αναφορικά με την ασφάλεια κάποιων αεροδρομίων,** **βάσει της βαθμολογίας της ΕASA για την πατρίδας μας.**

**Όπως ξέρετε η Ελλάδα, ακριβώς, επειδή η εθνική της οικονομία βασίζεται στον τουρισμό, επειδή είναι νησιωτική χώρα με δυσκολίες στην πρόσβαση στα αεροδρόμιά της -διαθέτει 40 αεροδρόμια και πάνω από 70 ελικοδρόμια και υδατοδρόμια σε όλη την επικράτειά της- θα έπρεπε, όχι μόνο να είναι ευρωπαϊκό πρότυπο αεροπορικής ασφάλειας, αλλά να εξάγει και τεχνογνωσία στο πεδίο αυτό. Για παράδειγμα, σε όλες τις άλλες βαλκανικές χώρες, ακόμα και ως διαβαλκανικό κέντρο αεροπορικής ασφάλειας. Δυστυχώς, αντ’ αυτού, έχουμε μία υπηρεσία στην Αθήνα, την ΑΠΑ, όπου το προσωπικό προέρχεται από άλλες αλλότριες ετερόκλητες υπηρεσίες και η επικράτεια δεν είναι θωρακισμένη, όσο θα έπρεπε. Δεν θέλω, όμως, να μακρηγορήσω σε αυτό. Θέλω να μείνω στην ουσία της σημερινής συζήτησης που δεν είναι άλλη από την επικείμενη Κύρωση.**

**Σας λέω, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, εκ προοιμίου, ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση, ο ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία συναινεί. Είναι σύμφωνος στην εν λόγω Κύρωση και η συναίνεση αυτή έρχεται σε συνέχεια μιας πάγιας εθνικής στρατηγικής στα ζητήματα τέτοιου χαρακτήρα.**

**Άκουσα και τη συνάδελφο προσεκτικά. Έχουμε μελετήσει τη Σύμβαση και αυτό νομίζω ότι είναι και η κατακλείδα. Όμως, δεν μπορούσα να μην επισημάνω τα ζητήματα που έχουν ανακύψει προσφάτως, τα οποία άπτονται της ασφάλειας και θα πρέπει και η πολιτική ηγεσία να τα δει καταλλήλως, για να μπορέσει να βελτιώσει την εικόνα που επικρατεί στη χώρα σε επίπεδο ασφαλείας των αεροδρομίων. Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει κ. Πάνας από το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ.**

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.**

**Με την υπό Κύρωση Συμφωνία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, της Ελλάδας και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αποσκοπείται, όπως έχει, ήδη, λεχθεί, η ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής τους σχέσης, μέσω της αναβάθμισης της μεταξύ τους αεροπορικής συνεργασίας. Πρόκειται για μία μεικτή Συμφωνία. Δηλαδή, συνιστά Συμφωνία που δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά συνομολογείται, από κοινού, από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της με τρίτα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς. Επισημαίνεται ότι μέχρι σήμερα η Συμφωνία έχει κυρωθεί από δέκα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως Τσεχία, Εσθονία, Ισπανία, Λετονία, Λιθουανία, Ουγγαρία, Ολλανδία, Αυστρία, Ρουμανία και Σουηδία.**

**Σκοπός της Κύρωσης είναι η δημιουργία μιας μακροχρόνιας νομικής βάσης για την ενίσχυση της διμερούς ιστορίας στον τομέα των αερομεταφορών, αλλά και του εμπορίου μέσω νέων προοπτικών ανάπτυξης. Παράλληλα, η Κύρωση της παρούσας Συμφωνίας και των παραρτημάτων της κρίνεται αναγκαία, γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα εθνικά συμφέροντα, όπως η ανάπτυξη του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, ανάμεσα σε άλλους τομείς, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα των 128 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ’ επέκταση της Ελλάδας.**

**Στο άρθρο 8, προβλέπεται η λήψη μέτρων για την εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και των ίσων ευκαιριών, καθώς και η χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων υπό προϋποθέσεις και με συνθήκες διασφάλισης και διαφάνειας καθορίζονται οι προβλέψεις για την αυτοεξυπηρέτηση ή την επιλογή παρόχου επίγειας εξυπηρέτησης. Εν συνεχεία, προβλέπεται και ο ελεύθερος καθορισμός ναύλων και των κόμιστρων φορτίων από τους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών.**

**Επίσης, προβλέπεται η διεξαγωγή διαβουλεύσεων περί της διαδικασίας ενημέρωσης και της διαδικασίας επίλυσης διαφορών για τα ναύλα και τα κόμιστρα αυτά και δίνεται η παροχή στατιστικών στοιχείων και η συνεργασία των μερών για τη διευκόλυνση και την ανταλλαγή τους.**

**Επίσης, στο άρθρο 15, προβλέπεται η δυνητική υποβολή της Αρμενίας σε επιθεώρηση αεροπορικής ασφαλείας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ στα επόμενα άρθρα προβλέπεται και η συνεργασία συνδιαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.**

**Τέλος, κάτι που μάς βρίσκει σύμφωνους, είναι ότι η Κύρωση ορίζει ότι οι διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, σχετικά με την εκτέλεση ή την ερμηνεία της παρούσας Συμφωνίας μπορούν να παραπεμφθούν, κατόπιν αιτήματος συμβαλλόμενου μέρους και με αμοιβαία συμφωνία αυτών σε διαιτησία, σε δικαστήρια τριών διαιτητών.**

**Ωστόσο, μερικά ζητήματα που προκύπτουν είναι, ότι στο άρθρο 15, προβλέπεται η δυνητική υποβολή της Αρμενίας σε επιθεώρηση αεροπορικής ασφάλειας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ένα καλό ερώτημα θα ήταν για ποιον λόγο είναι δυνητική και όχι υποχρεωτική; Αξιοσημείωτο είναι, επίσης, πώς έχουμε κάποιες χώρες, οι οποίες δεν έχουν υπογράψει τις κύριες συμφωνίες του Κοινού Αεροπορικού Χώρου, όμορες χώρες και από ανεπτυγμένα κράτη, όπως, για παράδειγμα, Ιταλία, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία. Για παράδειγμα, μού κάνει εντύπωση, ότι η Γερμανία που είναι ο τέταρτος σημαντικότερος εταίρος της Αρμενίας, γνωρίζουμε τους λόγους που δεν έχει υπογραφεί η Συμφωνία από τη συγκεκριμένη χώρα; Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων του Έρεβαν, υπάρχουν κάποια δεδομένα ή κάποια οικονομοτεχνική μελέτη που μπορεί να αποδώσει κατά προσέγγιση τα δυνητικά οφέλη της χώρας μας και της εθνικής μας οικονομίας από την Κύρωση της Συμφωνίας του Κοινού Αεροπορικού Χώρου, όπως εμπορικό ισοζύγιο, εισαγωγές, εξαγωγές, οικονομικές συναλλαγές διακρατικού εμπορίου;**

**Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς είμαστε σύμφωνοι με τη συγκεκριμένη Κύρωση της Σύμβασης και προφανώς θα τη στηρίξουμε. Σας ευχαριστώ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο δίνουμε αμέσως στον Ειδικό Αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος, κ. Ιωάννη Δελή.**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»): Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.**

**Φοβάμαι ότι θα χαλάσω αυτό το συναινετικό κλίμα που διαμορφώνεται ανάμεσα στην Κυβέρνηση και την Αξιωματική και την υπόλοιπη αντιπολίτευση, ως επί το πλείστον, όχι μόνο σήμερα, αλλά αρχίζει και γενικεύεται και σε άλλα νομοσχέδια το τελευταίο διάστημα.**

**Θα ξεκινήσω λέγοντας, όμως, ότι πρόκειται φυσικά για μία Συμφωνία ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Αρμενία για τη δημιουργία του λεγόμενου Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ τους. Μία Συμφωνία που υπογράφηκε στις 15 Νοεμβρίου του 2021 και έρχεται σήμερα να Κυρωθεί και στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Θυμίζω ότι έχουν προηγηθεί παρόμοιες Συμφωνίες και με τη Μολδαβία και με τη Γεωργία, οι οποίες κυρώθηκαν από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016. Το ερώτημα, όμως, είναι ποιο είναι το πλαίσιο, μέσα στο οποίο θα λειτουργήσει και αυτή η Συμφωνία, όπως και οι άλλες φυσικά που προηγήθηκαν ή αυτές που ακολουθούν.**

**Το πλαίσιο δεν είναι άλλο, φυσικά, από τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον λεγόμενο Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Σε αυτόν, λοιπόν, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, καταρχάς, ολοκληρώνεται η απελευθέρωση των αερομεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ολοκληρωτική παράδοση όλων των κρατικών υποδομών και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας στους επιχειρηματικούς ομίλους. Αυτό, βέβαια, έχει πολύ αρνητικές συνέπειες και για τους εργαζόμενους και για τους επιβάτες, ενώ δημιουργούνται και σοβαροί κίνδυνοι ακόμη και για την ίδια την ασφάλεια των πτήσεων. Ενιαιοποιείται ο εναέριος χώρος όλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με συνέπεια, ας μην το παραγνωρίσουμε, την υπονόμευση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον έλεγχο και τη διαχείριση του δικού τους εναέριου χώρου με ότι μπορεί αυτό να σημαίνει για την αμυντική τους ασφάλεια, πολύ περισσότερο όταν αυτό συνδυάζεται και με τους επιθετικούς σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ.**

**Διαβάζω ορισμένα αποσπάσματα από το προοίμιο της Συμφωνίας, πριν, δηλαδή, τα άρθρα. Λέει, λοιπόν, ότι αυτή έγινε, «με βάση τον στόχο αμοιβαίου ανοίγματος των αγορών των συμβαλλομένων μερών με ίσους όρους ανταγωνισμού». Μιλάει για ένα «σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών, βασιζόμενο στον ανοικτό και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων στην αγορά για την προώθηση του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης».**

Στο πρώτο άρθρο, κάνει λόγο για τη δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου, βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, θεμιτούς και ίσους όρους ανταγωνισμού.

Στους μακροπρόθεσμους στόχους, όπως περιγράφονται στην Αιτιολογική Έκθεση, γίνεται λόγος για τα γενικότερα, όπως λέγεται, εθνικά συμφέροντα, όπως είναι η ανάπτυξη του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδας.

Τι συμπέρασμα βγάζει κανείς, όταν τα ακούει όλα αυτά; Ποιος κερδίζει, δηλαδή, από όλα αυτά; Νομίζω είναι ξεκάθαρο, ότι αυτοί που κερδίζουν είναι οι επιχειρηματικοί όμιλοι των αερομεταφορών και οι αεροπορικές εταιρείες και οι λοιπές, βεβαίως, εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, με αυτή την ελευθερία, για να μην πω ασυδοσία, δράσης που αποκτούν και την κερδοφορία που εξασφαλίζουν και με κρατική στήριξη αν χρειαστεί, όπως έγινε στην περίοδο της πανδημίας.

Ποιοι χάνουν; Μα, φυσικά οι εργαζόμενοι στις αερομεταφορές με τους χαμηλούς μισθούς, αλλά και εκείνες τις εξουθενωτικές συνθήκες εργασίας που επικρατούν στα μεγάλα αεροδρόμια. Συχνά πυκνά, γίνονται περιγραφές, για παράδειγμα, στον «Ριζοσπάστη», για τις συνθήκες εργασίας που βιώνουν οι εργαζόμενοι στα Αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και σε όλα τα αεροδρόμια που έχουν μεγάλη κίνηση. Χάνουν, όμως, και οι λαϊκοί άνθρωποι, που βλέπουν τα εισιτήρια στα ύψη, αναγκασμένοι να κυνηγάνε προσφορές σε ημερομηνίες που τις περισσότερες φορές δεν τους εξυπηρετούν.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η χώρα μας έχει πλούσιο παρελθόν, ιδιωτικοποιήθηκε η Ολυμπιακή και είχαμε μαζικές απολύσεις. Πάνε χρόνια, βεβαίως, αλλά καλό είναι να μην τα ξεχνάμε. Όπως και η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση που έγινε με συνέργεια. Δεν είναι τυχαία, λοιπόν, η συναίνεση και σε αυτή τη Συμφωνία, αλλά και η συνέργεια για την ιδιωτικοποίηση 14 αεροδρομίων της χώρας, υπό την σκέπη της Fraport, ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ και την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ.

Θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο με τα γενικότερα εθνικά συμφέροντα που, όπως λέει εδώ, εξυπηρετούνται. Εννοείτε, προφανώς, κυρία Υπουργέ, τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών, έτσι; Για να συνεννοούμαστε, γιατί είναι «λαθροχειρία» αυτά τα συμφέροντα να τα «βαφτίζετε» «εθνικά». Δεν είστε, βέβαια, οι μόνοι που το κάνετε, γίνεται με συστηματικό τρόπο απ’ όλες τις κυβερνήσεις. Για τις μεγάλες εταιρείες, βεβαίως, είναι τα κέρδη, αυτά είναι τα συμφέροντα και με τη διεύρυνση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε τρίτες χώρες, όπως η Αρμενία, και με την αναχάραξη των αεροδιαδρόμων, αφού πια γίνονται αυτοί οι αεροδιάδρομοι γίνονται ευθείες διαδρομές και άρα, περιορίζεται το κόστος και σε καύσιμα, αλλά και σε χρόνο. Ακόμα, όμως και με τις προκλητικές φοροαπαλλαγές αυτών των αεροπορικών εταιρειών, έτσι όπως περιγράφονται και σε αυτή τη Συμφωνία και την ελάφρυνση που προβλέπει αυτών των εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς.

Τι κι αν έτσι μειώνονται τα έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού, για τα όποια έσοδα, συχνά πυκνά, «κουνάτε το δάχτυλο στον λαό» και τον ενοχοποιείτε και του λέτε, ότι «αυτά τα έσοδα δεν είναι και τόσο πολλά, μην περιμένετε», αλλά αυτό εδώ, εν προκειμένω, δε σας απασχολεί, γιατί ξέρετε, «παλιά σας τέχνη κόσκινο», ότι αυτά θα αναπληρωθούν από τη «φοροληστεία» του λαού.

Όσο γι’ αυτό που λέγεται σε ένα άρθρο της Συμφωνίας, ότι ρυθμίζονται και ζητήματα εργασιακής δικαιοσύνης για τους εργαζόμενους σε φορείς και εταιρείες αερομεταφορών, όσο κι αν ψάξαμε, πουθενά δεν βρήκαμε να υπάρχει η παραμικρή έστω αναφορά ή λέξη για συλλογικές συμβάσεις, αν θέλουμε να μιλάμε για δικαιώματα, δηλαδή, και για κατοχύρωση δικαιωμάτων εργαζομένων.

Υπάρχει, όμως, σε αυτή τη Συμφωνία και κάτι που για εμάς δεν περνά απαρατήρητο, είναι εξαιρετικά σημαντικό. Διαβάζω πάλι από την Αιτιολογική Έκθεση, στο σημείο 2, λέει ότι «η υπό Κύρωση Συμφωνία αναμένεται να ενισχύσει την ασφάλεια των διεθνών αερομεταφορών». Μάλιστα, ως εδώ. Προσέξτε, όμως, παρακάτω «η οποία δυνητικά επηρεάζεται από ενέργειες που προκύπτουν από τις πολιτικές και γεωστρατηγικές συνθήκες της περιοχής». Είναι η γνωστή διπλωματική γλώσσα, βεβαίως, για να περιγράψει την πραγματικότητα. Αυτή η συμφωνία, δηλαδή, για να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους, έρχεται να υπηρετήσει και την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα ορισμένων μεγάλων ισχυρών χωρών της, όπως είναι η Γαλλία, να εκμεταλλευτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, τον πόλεμο ανάμεσα στο Αζερμπαϊτζάν και την Αρμενία, την εμπλοκή της Τουρκίας σε αυτόν, αλλά και τη δυσαρέσκεια που υπάρχει στην Αρμενία από τη στάση της Ρωσίας, προκειμένου να αποσπάσει την Αρμενία από τη ρωσική επιρροή και να δημιουργήσει, βεβαίως, όσα μπορεί περισσότερα ευρωνατοϊκά στηρίγματα στη χώρα αυτή. Υπάρχει, λοιπόν, και μία γεωστρατηγική διάσταση σε αυτή τη Συμφωνία, η οποία ομολογείται άλλωστε και ανοιχτά.

Συνολικά, για να κλείνω, αυτές οι Συμφωνίες, όπως και το σύνολο, άλλωστε, της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν επιφέρει, αυτό το αποδεικνύει και η ίδια η πραγματικότητα, κανένα όφελος, ούτε για τον ελληνικό λαό και τους λαούς της Ευρώπης, αλλά ούτε και για τους άλλους λαούς, των οποίων οι κυβερνήσεις συνάπτουν συμφωνίες. Αντίθετα, εν προκειμένω, θα συμβάλει στο να γίνει η αερομεταφορά, ακόμα πιο δυσπρόσιτη και ακριβή για τους εργαζόμενους.

Για όλους αυτούς τους λόγους, λοιπόν το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει τη Συμφωνία, θεωρώντας ότι οι αερομεταφορές θα πρέπει να είναι δημόσιες, αναβαθμισμένες, με φθηνές υπηρεσίες και με εργαζόμενους, που θα έχουν, βεβαίως, σταθερή δουλειά και μισθό, που να ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες και συνθήκες. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κ. Αθανασίου από την «Ελληνική Λύση».

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, αντικείμενο της παρούσας Συμφωνίας είναι η δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Αρμενίας και του συμβαλλομένων μερών, που είναι οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, κυρώνεται και αποκτά ισχύ η Συμφωνία Κοινού Αεροπορικού Χώρου, μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου, η οποία υπεγράφη στις Βρυξέλλες, στις 15 Νοεμβρίου 2021, και έχει κυρωθεί, ήδη, από δέκα κράτη μέλη.

Στόχος της Συμφωνίας είναι το βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, η ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορών, η διασφάλιση θεμιτών και ίσων όρων ανταγωνισμού, η εισαγωγή κοινών κανόνων, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων, αναφορικά με την ασφάλεια πτήσεων, την αεροπορική ασφάλεια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των εργασιακών και περιβαλλοντικών πτυχών.

Μέχρι σήμερα, έχει κυρωθεί από δέκα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρ’ ότι η Αρμενία δεν συνορεύει με την Ευρώπη, αλλά συνορεύει με το Ιράν, την Τουρκία, το Αζερμπαϊτζάν και τη Γεωργία και εδώ τίθεται το ερώτημα, πάντοτε εύλογο και καλοπροαίρετο. Πώς και γιατί; Έχει κάνει μία συμφωνία και με αυτά τα κράτη που συνορεύει; Η Κύρωση της Συμφωνίας από τη χώρα μας θα έχει ως αποτέλεσμα, αφενός το άνοιγμα των εμπορικών δυνατοτήτων των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στην Αρμενία και αφετέρου, την περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων της Ελλάδας με την Αρμενία. Είναι σαφές, ότι οι σχέσεις Ελλάδας και Αρμενίας είναι άριστες από πάντοτε. Οι δύο λαοί, μάλιστα, μοιράζονται κοινές αρχές, κοινές αξίες, έχουν αντιμετωπίσει και ακόμη αντιμετωπίζουν κοινούς εξωτερικούς κινδύνους, ενώ η αρμενική διασπορά στην Ελλάδα και η αρμενική κοινότητα έχει παρουσία αιώνων με ειρηνική και άριστη συνύπαρξη. Έτσι, είναι εύλογο να επιδιώκεται η προαγωγή συνεργασίας, μεταξύ των δύο, Αρμενίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρόθυμη συμμετοχή και της Ελλάδας.

Όπως, επίσης, είναι εύλογη η ύπαρξη διατάξεων, όπως ενδεικτικά αυτή του άρθρου 3, που αφορά στη χορήγηση Δικαιωμάτων, η οποία αφορά στο πρόγραμμα διαδρομών, μεταξύ των δύο μερών και στα δικαιώματα μεταφοράς, που χορηγούνται στις αεροπορικές εταιρείες τους. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ενδεικτικά στο δικαίωμα υπερπτήσης, χωρίς προσγείωση πάνω από το έδαφος του άλλου μέρους, στο δικαίωμα προσγείωσης για μη εμπορικούς σκοπούς, στο δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών, έκτακτων και εμπορευματικών δρομολογίων για αποβίβαση και επιβίβαση.

Θα επισημάνουμε ορισμένα σημεία, τα οποία χρήζουν περαιτέρω διασαφηνίσεων. Το άρθρο 14, αφορά στην ασφάλεια πτήσεων. Μεταξύ άλλων, στο παρόν άρθρο προβλέπεται η επιθεώρηση αεροσκαφών στο εσωτερικό και εξωτερικό τους, η εγκυρότητα των εγγράφων των αεροσκαφών και των πληρωμάτων των συμβαλλόμενων μερών, που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων στον χώρο στάθμευσής τους. Σύμφωνα με αυτό κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων, σχετικά με την τήρηση των εν λόγω προτύπων ασφαλείας εκ μέρους του άλλου συμβαλλόμενου κράτους και τη λήψη μέτρων σε περίπτωση μη πλήρωσης των προτύπων ασφαλείας.

Ωστόσο, στην παρ. 5, θα πρέπει να διευκρινιστούν ρητά τα άμεσα μέτρα που θα υποχρεούνται να λαμβάνουν τα συμβαλλόμενα μέρη σε περίπτωση που αεροσκάφος, προϊόν ή λειτουργία ενδέχεται να μην πληροί τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν καθιερωθεί, σύμφωνα με τη Σύμβαση ή τις κανονιστικές απαιτήσεις και τα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών. Το ίδιο θα πρέπει να ισχύει και όταν υπάρχουν σοβαρές υπόνοιες, ότι αεροσκάφος, προϊόν ή λειτουργία αεροσκάφους, δεν πληροί τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν καθιερωθεί, σύμφωνα με τη Σύμβαση ή τις κανονιστικές απαιτήσεις και τα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών.

Επίσης απαιτείται πρόβλεψη για τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες γεννιούνται σοβαρές υπόνοιες για μη αποτελεσματική τήρηση και διαχείριση των ελάχιστων προτύπων που έχουν καθιερωθεί, σύμφωνα με τη Σύμβαση ή των κανονιστικών απαιτήσεων. Χρειάζεται σαφήνεια και αποτελεσματικότητα των διατάξεων, ούτως ώστε να μην υπάρχουν αποκλίσεις στο ζήτημα ασφάλειας των πτήσεων και των συναφών κανονισμών.

Στα πλαίσια του άρθρου 16, για την αεροπορική ασφάλεια, επισημαίνουμε στην παρ.2, ότι πρέπει να διευκρινιστεί ο όρος «δυνητική επιθεώρηση» της Αρμενίας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία της Ε.Ε. για την αεροπορική ασφάλεια. Κατά την άποψη της «Ελληνικής Λύσης» θα έπρεπε να είναι υποχρεωτική η επιθεώρηση, όταν κυρώνεται μία συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ειδικά μάλιστα, όταν αφορά στην αεροπορική ασφάλεια.

Προχωρώντας, στην παρ. 6, χρειάζεται να διευκρινιστούν ρητά όλα τα μέρη που λαμβάνονται κατά την προστασία της Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες τρίτων προσώπων.

Στο άρθρο 16, για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, σημειώνουμε εν προκειμένω, ότι απαιτείται περαιτέρω να διευκρινιστούν στις παρ. 2 και 3, τα μέτρα που λαμβάνει η Αρμενία, ώστε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό εφ’ όσον συμμετέχει με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Στο άρθρο 17, που αφορά στο περιβάλλον, στην παρ. 6, χρειάζεται να διευκρινιστούν ρητά τα λαμβανόμενα μέτρα, με στόχο την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, καθώς έχει σημειωθεί μικρή, μόλις, πρόοδος μέχρι σήμερα. Η αδράνεια αυτή επιφέρει τις γνωστές συνέπειες στο κλίμα και πέραν αυτών την περιβαλλοντική καταστροφή.

Στο άρθρο 20, για τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεις θέσεων, θεωρούμε ότι η χωρίς περιορισμούς εγκατάσταση, διατήρηση και διάθεση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων στο έδαφος συμβαλλόμενου μέρους θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε καταχρηστικές πρακτικές ανταγωνισμού. Τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων θα πρέπει να υπόκεινται σε συγκεκριμένους κανόνες, ώστε να διασφαλίζονται διαφανείς και αξιοκρατικοί όροι ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, τόσο σε ότι αφορά στους ιδιοκτήτες, όσο και τους φορείς εκμετάλλευσης των συστημάτων.

Τέλος, στο άρθρο 21, που αφορά σε εργασιακά θέματα, επισημαίνουμε ότι κρίνονται, σαφώς, απαραίτητες οι ελάχιστες απαιτήσεις για την ασφάλεια και την υγεία στον χώρο εργασίας. Ωστόσο, θα περιμέναμε κάποια κωδικοποίηση της νομοθεσίας και σε αυτό τον τομέα, ο οποίος εξακολουθεί να διέπεται από σποραδικές και διάσπαρτες διατάξεις, μέσω εφαρμογής πολλαπλών οδηγιών που δημιουργούν ανασφάλεια δικαίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω των ισχυρών πολιτιστικών, θρησκευτικών και πολιτικών δεσμών μεταξύ των δύο χωρών, η Ελλάδα και η Αρμενία διατηρούν άριστες διπλωματικές σχέσεις. Η «Ελληνική Λύση» συνεχίζει να υποστηρίζει την προαγωγή των διακρατικών σχέσεων με τη φίλη Αρμενία, ωστόσο, θεωρεί ότι στις διακρατικές συμφωνίες, ακόμα και με φίλες χώρες, όπως η Αρμενία, απαιτείται, αφενός να λαμβάνεται πρόνοια για την τήρηση των προβλεπόμενων όρων, αφετέρου, εν προκειμένω, να λαμβάνονται μέτρα προστασίας από κακόβουλους τρίτους για την πλήρη διασφάλιση των πτήσεων.

Ως εκ τούτου, η «Ελληνική Λύση» επιφυλάσσεται. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα από τη «Νέα Αριστερά».

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα κάνω σχόλια, καταρχάς, για το νομοσχέδιο που είναι σε θετική κατεύθυνση βέβαια. Στα άρθρα από 14 έως 19, αποτυπώνονται όλα τα προαπαιτούμενα, σε σχέση με το ενωσιακό δίκαιο. Αυτό που δεν αποτυπώνεται, όμως, ξεκάθαρα, είναι η υποχρέωση διαχωρισμού εποπτικής ρυθμιστικής αρχής και παρόχου υπηρεσιών, προκειμένου να εναρμονιστεί στην πράξη η ασφάλεια των πτήσεων και των αερομεταφορών με αυτόν της κεντρικής Ευρώπης. Δηλαδή, εδώ είχε επιβληθεί ο διαχωρισμός ΥΠΑ και ΑΠΑ. Στην Αρμενία που δεν υπάρχει η υποχρέωση αυτή, πώς διασφαλίζεται με αυτή τη Συμφωνία;

Αντίστοιχα, για τα δικαιώματα των επιβατών δεν γίνεται σαφές πώς θα διασφαλιστούν, αφού αυτό το κάνει η ΑΠΑ. Αυτή είναι η Αρχή που έχει το δικαίωμα αυτό σε κάθε χώρα. Βέβαια, το τι συμβαίνει, όταν δεν υπάρχουν εποπτικές αρχές, το μάθαμε στη χώρα μας την περίοδο της πανδημίας, με τα προβλήματα στην εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών, όπου τότε, κυρία Υπουργέ, θέλω να σας υπενθυμίσω, ότι το ενδιαφέρον της Κυβέρνησης ήταν να επιβάλλει τα voucher ως τη μόνη επιλογή του επιβάτη σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης, δηλαδή, οι επιβάτες δάνειζαν τότε την Aegean.

Τέλος, διαβάζω στην ειδική έκθεση, ότι «προβλέπεται ενδεχόμενη δαπάνη για την κάλυψη εξόδων μετακίνησης εμπειρογνωμόνων», κ.λπ.. Εδώ νομίζω, ότι θα συμφωνήσετε μαζί μου, πώς όταν κρίνεται αναγκαία και η αποστολή επιθεωρητών εμπειρογνωμόνων από την ΥΠΑ και την ΑΠΑ για την επίβλεψη της ασφάλειας των αερομεταφορών, καλό θα ήταν, μάλιστα, μετά να έρχονται στη Βουλή να μας ενημερώνουν. Αυτή τη στιγμή, θα μπορούσα να ρωτήσω και τη γνώμη του νέου Διοικητή της ΥΠΑ, ο οποίος είναι και ειδικός, ο οποίος, όπως μαθαίνω, δεν έχει ακόμα αναλάβει καθήκοντα. Μάλιστα, όταν ήταν στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, τον είχα ρωτήσει πώς αφήνει τη θέση στην EASA για μία θέση που έχει πολύ χαμηλότερες αμοιβές. Δεν ξέρω εάν υπάρχει κώλυμα και δεν έχει αναλάβει ακόμα.

Συνεχίζοντας με το νομοσχέδιο, διαβάζω στην Αιτιολογική έκθεση, ότι «η υπό κύρωση Συμφωνία αναμένεται να ενισχύσει την ασφάλεια των διεθνών αερομεταφορών». Θα κάνω μερικά σχόλια, με αφορμή αυτή τη σύμβαση για την κατάργηση των αεροπορικών αρχών στα αεροδρόμια και των ελεγκτικών τους αρμοδιοτήτων. Δημιουργήθηκε – το έχουμε επισημάνει πολλές φορές- μία αθηνοκεντρική ΑΠΑ, μεταφέροντας τους ελέγχους από τα αεροδρόμια σε ένα γραφείο στην Αθήνα. Καταργήθηκαν, δηλαδή, οι αεροπορικές αρχές, σήμερα που με την ιδιωτικοποιημένη μορφή πολλών και κομβικών αεροδρομίων και με την κορύφωση των πολέμων και της προκλητικότητας στη γειτονιά μας κ.λπ., απαιτείται αυξημένος κρατικός έλεγχος και φυσική παρουσία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Το μοντέλο της δομής στην Αθήνα, αντί ενός μοντέλου με αποκεντρωμένο σύστημα ελέγχου, είναι απαράδεκτο και δε συνάδει με ένα σύγχρονο, ευνομούμενο, με κουλτούρα ασφαλείας ευρωπαϊκό κράτος. Οι περισσότερες χώρες στην Ευρώπη, ακόμη και μη έχοντας τον νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας μας, έχουν θεσπίσει περιφερειακές εποπτικές μονάδες των αντίστοιχων υπηρεσιών εντός των αερολιμένων. Για παράδειγμα, στη Φρανκφούρτη, υπάρχει η γερμανική αεροπορική αρχή στα αεροδρόμια. Στην Ελλάδα, όμως, φαίνεται ότι θεωρούμε πώς η FRAPORT είναι κατάλληλη για να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις προς όφελος των ελληνικών συμφερόντων.

Θα αναφέρω ενδεικτικά, ποιες είναι οι αρμοδιότητες που δεν ασκούνται επί τόπου από την ελεγκτική κρατική αρμόδια υπηρεσία, στα διάσπαρτα, ανά την Ελλάδα, αεροδρόμια, επισημαίνοντας ότι αυτή είναι η ιδιαιτερότητα της χώρας μας με τη νησιωτική της μορφή. Προστασία αναπήρων και των δικαιωμάτων των επιβατών, εφαρμογή των αερολιμενικών διατάξεων του Αεροπορικού Κώδικα και του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας για τη διενέργεια προανακριτικών πράξεων σε περίπτωση σοβαρού αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος, εφαρμογή διαβαθμισμένων σχεδίων, όπως είναι το σχέδιο αντιμετώπισης ειδικών έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, αεροπειρατεία, κ.λπ., υπό την κωδική ονομασία «ΙΚΑΡΟΣ» για την ενεργοποίηση του σχεδίου διαχείρισης ανθρώπινων απωλειών, έλεγχο των σωστικών μέσων των αεροσκαφών, διενέργεια αλκοολομέτρησης σε πληρώματα και πάρα πολλά άλλα. Δεν θα χάνουμε ευκαιρία, να επισημαίνουμε αυτό το κενό που υπάρχει στα ελληνικά αεροδρόμια. Δεν μπορούμε να αφήσουμε τα αεροδρόμια να λειτουργούν στον αυτόματο, μέσα σε ένα περιβάλλον ιδιότυπης αυτορρύθμισης και να μην υπάρχει η κρατική παρουσία, ως θεματοφύλακας της εφαρμογής των αερολιμενικών διατάξεων και των ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών. Αυτό, φυσικά, δεν έχει περάσει απαρατήρητο από την Commission, η οποία έχει ξεκινήσει τη διαδικασία, επί παραβάσει, με την αποστολή προειδοποιητικής επιστολής στην Ελλάδα.

Βεβαίως, από τότε που ξεκίνησε η ΑΠΑ τη λειτουργία της, από τις 7/1/2023, έχουμε και σωρεία αεροπορικών συμβάντων, στα οποία η Αρχή ήταν απούσα και το γνωρίζετε, ενώ έχουν γίνει σχετικές καταγγελίες από τους εργαζόμενους και στη Βουλή, με ερωτήσεις κ.λπ. Έχουμε διάφορα συμβάντα, μικρά ιδιωτικά αεροπλάνα, ελικόπτερα, έχουμε και απώλειες ανθρώπινες.

Άκουσα τον κ. Σταϊκούρα σε μία απάντησή του στον κ. Μαμουλάκη, ότι έχει λάβει επτά συγχαρητήριες επιστολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από την EASA και τον Γενικό Γραμματέα του ICAO. Πραγματικά, τις έψαξα αυτές τις επιστολές. Απλώς, ο Γενικός Διευθυντής και οι άλλες υπηρεσίες ενημερώνουν την EASA, ότι έχει συμμορφωθεί η χώρα σε κάποιες απαιτήσεις συγκεκριμένες που είχαν επιβάλλει, δηλαδή, που ήταν απαιτητές. Μέσα σε όλα αυτά, θέλω να πω ότι αν ίσχυε κάτι τέτοιο και ήμασταν τόσο καλά, δεν θα μας μοίραζαν συγχαρητήρια, όταν θα έβλεπαν ότι το Αεροδρόμιο, ας πούμε, στα Ιωάννινα δεν έχει τελωνείο, ενώ μέχρι πρότινος υπήρχαν και πτήσεις με το Ισραήλ. Τώρα έχουν διακοπεί, απ’ ότι έχω πληροφορηθεί.

Και επειδή μπορεί να μου πείτε, ότι η EASA δεν διατύπωσε κάποια αντίρρηση, σε σχέση με τη μορφή της ΑΠΑ, επί Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας, να σας θυμίσω ότι η EASA είπε «ναι», τόσο σε μία αθηνοκεντρική ΑΠΑ με 172 άτομα, σήμερα 100, οι περισσότεροι είναι από μετάταξη υπηρεσιών, άσχετων με την Πολιτική Αεροπορία και μόνο 35, περίπου, αερολιμενικοί, όσο και σε μία ΑΠΑ 487 ατόμων με παρουσία στα αεροδρόμια. Γιατί; Προφανώς, η EASA έχει ως αρμοδιότητα να καταστήσει σαφές, ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η ασφάλεια. Το πώς θα γίνει αυτό δεν την αφορά. Είναι θέμα κάθε χώρας, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της.

Θα έχετε, όμως, υπόψη σας, κυρία Υπουργέ τις εκθέσεις της EASA που αναφέρονται στις ελλείψεις του ελληνικού ελεγκτικού μηχανισμού Πολιτικής αεροπορίας.

Κλείνοντας, θέλω να υπογραμμίσω, ότι είναι καλές οι αεροπορικές συμφωνίες, αλλά, επιτέλους, το Υπουργείο και η Κυβέρνηση ας δείξουν τη δέουσα σοβαρότητα και ευθύνη και ας προστατεύσουν τη χώρα από τυχόν λάθη που θα πλήξουν το κύρος μας, ιδιαίτερα, στον ευαίσθητο τομέα των αερομεταφορών. Το καθήκον του κράτους είναι να διασφαλίσει το βέλτιστο δυνατό επίπεδο ασφάλειας στον αεροπορικό χώρο και αυτό δεν μπορεί να γίνει, χωρίς την αδιάλειπτη παρουσία του στα αεροδρόμια, μέσω των αεροπορικών αρχών. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ.Βαλτογιάννης από τους «Σπαρτιάτες».

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για μία Συμφωνία που ο στόχος της είναι η ενίσχυση της αεροπορικής σχέσης και η επέκταση της αεροπορικής συνεργασίας, μία Συμφωνία που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά και της εμπορευματικής κίνησης γενικότερα. Μία συμφωνία, στην οποία θα υπάρξουν ίσοι όροι ανταγωνισμού, χωρίς διακρίσεις και τήρηση των ίδιων κανόνων. Αυτή η Συμφωνία είναι σημαντική, γιατί αφορά και τους αδελφούς μας Αρμένιους, τους οποίους στηρίζουμε και αγωνιζόμαστε για τα δικαιώματά τους.

Οτιδήποτε θα λειτουργούσε θετικά για τον φίλο αρμενικό λαό, μάς βρίσκει σύμφωνους. Εφόσον, λοιπόν, σκοπός της Συμφωνίας είναι η ασφάλεια πτήσεων, η αεροπορική ασφάλεια, τα δικαιώματα επιβατών, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, η οικονομική ρύθμιση, το περιβάλλον, η προστασία των καταναλωτών, οι εργασιακές πτυχές και η μη διακριτική μεταχείριση και οι ίσοι όροι ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις, δεν μπορούμε παρά να δούμε θετικά αυτή τη Συμφωνία εμείς οι «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ». Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δίνω αμέσως τον λόγο στον κ. Δελβερούδη, από τη «ΝΙΚΗ».

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κυρία Υφυπουργέ, με την παρούσα ρύθμιση κυρώνεται, κατά το άρθρο 28, παρ. 1 του Συντάγματος, η από 15/11/2021 υπογραφείσα συμφωνία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου.

Συνεπώς, η διαδικασία είναι τυπική, δεδομένου ότι το πρωτότυπο κείμενο της συμφωνίας αυτής τίθεται αυτούσιο στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Εξάλλου, υφίσταται, ήδη, διμερής συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ελλάδος και της Αρμενίας, με το ίδιο αντικείμενο από το έτος 2009, η οποία κυρώθηκε με τον ν.3971/2011.

Σε κάθε περίπτωση, αναμφίβολα, πρόκειται για μία Συμφωνία που ενισχύει τη συνεργασία της Ελλάδος με την Αρμενία, με την οποία, άλλωστε, μάς συνδέει μια κοινή ιστορική πορεία, λόγω των ισχυρών πολιτιστικών, θρησκευτικών και πολιτικών δεσμών μας και συνεπώς, δεν θα μπορούσε να μας βρίσκει αντίθετους.

Σε ότι αφορά ειδικότερα στον σκοπό της ρύθμισης αυτής, όπως αναγράφεται στη Συμφωνία, αυτός έχει να κάνει με τη δημιουργία Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, βασιζόμενου στο βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς, την ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, θεμιτούς και ίσους όρους ανταγωνισμού, τη μη εισαγωγή διακρίσεων και σε κοινούς κανόνες, συμπεριλαμβανομένων των πεδίων της ασφάλειας πτήσεων, της αεροπορικής ασφάλειας, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εργασιακών και περιβαλλοντικών πτυχών. Έχει δε εφαρμογή η πάγια ενωσιακή πρακτική στο πρότυπο προηγούμενων συμφωνιών που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες.

Συνεπώς, η κατεύθυνση της ρύθμισης είναι θετική και μας βρίσκει καταρχήν, σύμφωνους, καθώς πέραν της καλής συνεργασίας που επιθυμούμε να έχουμε με την Αρμενία, φαίνεται να προάγονται και τα συμφέροντα της χώρας μας, αφού η Συμφωνία αυτή δείχνει να βασίζεται σε κοινά υψηλά πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας, προστασίας από έκνομες ενέργειες και διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και άλλα γενικότερα εθνικά συμφέροντα, όπως είναι η ανάπτυξη του τουρισμού και της εμπορευματικής κίνησης, ανάμεσα σε άλλους τομείς, καθώς και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα των κρατών μελών της Ε.Ε. και κατ’ επέκταση, της Ελλάδας.

Ωστόσο, θα πρέπει να εκφράσουμε την ανησυχία μας, μήπως, για άλλη μια φορά, επιχειρείται η εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, τις οποίες, πολλάκις, έχετε φροντίσει και στηρίξει μέσα από διάφορες μορφές οικονομικών ενισχύσεων. Μήπως, τελικά, παρά τις προθέσεις της εν λόγω Συμφωνίας, τα οφέλη που θα αποκομίζουν καθημερινά οι αεροπορικές εταιρείες, δεν θα έχουν ως τελικούς αποδέκτες μόνο τους επιβάτες και τους εργαζόμενους, αλλά θα παραμένουν μόνο προς όφελος των μεγάλων διεθνών συμμαχιών;

Με τη Συμφωνία του Κοινού Αεροπορικού Χώρου, ουσιαστικά, απελευθερώνεται ο κλάδος των αερογραμμών και έτσι δίνεται το δικαίωμα σε πολλές νέες εταιρείες να κάνουν την εμφάνισή τους. Όμως, θα συμβάλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής αγαθών; Οι καταναλωτές θα λαμβάνουν δίκαιο μερίδιο των ωφελειών που θα προκύπτουν; Σίγουρα, θα πρέπει να υπάρχουν μηχανισμοί ελεγκτικοί, προκειμένου να μην επιτρέπεται στα συμβαλλόμενα μέρη να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα των προϊόντων και των υπηρεσιών που προσφέρονται, αλλά και για να απαγορεύονται, χωρίς καμία εξαίρεση, οι συμφωνίες που καταλήγουν σε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης που, είτε αποκλείει ανταγωνιστές από την αγορά, είτε επιτρέπει στην εταιρεία να εκμεταλλεύεται την ισχύ της στην αγορά, εις βάρος των εργαζομένων και των καταναλωτών.

Πάντως, μπορεί να υποστηριχθεί, ότι, μέχρι στιγμής, η Ε.Ε. έχει διευκολύνει τη δημιουργία ενός περιφερειακού χαρακτήρα της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας, μέσω και της δημιουργίας του Κοινού Αεροπορικού Χώρου, για τον οποίο γίνεται ο λόγος. Πράγματι, η ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας είναι ένα εργαλείο εξωτερικής πολιτικής που ορίζει τις σχέσεις της Ε.Ε. με χώρες, με τις οποίες γειτονεύει στην Ανατολή, όπως είναι η Αρμενία, αλλά και στον Νότο. Λόγω της προσθήκης νέων κρατών μελών από την κεντρική και ανατολική Ευρώπη, τα σύνορα της Ε.Ε. επεκτάθηκαν σε χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, με τις όποιες προκλήσεις σε αυτό το γεγονός συνεπάγεται. Για τον λόγο αυτόν, ο αρχικός σκοπός της πολιτικής αυτής ήταν η ενδυνάμωση της ευημερίας, της σταθερότητας και της ασφάλειας όλων των συμβαλλόμενων μερών. Η λογική, λοιπόν, της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας και κατ’ επέκταση, και του Κοινού Αεροπορικού Χώρου, θα πρέπει, πρωτίστως, να είναι η σταθερότητα και η ασφάλεια ολόκληρης της κοινότητας.

Πέραν αυτών, όπως προαναφέρθηκε, ο Κοινός Αεροπορικός Χώρος έχει ως στόχο και το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς μεταξύ της Ε.Ε. και των γειτόνων της, παράλληλα με την κανονιστική σύγκλιση, μέσω της σταδιακής εφαρμογής των κανόνων της Ε.Ε., για τις ευρωπαϊκές μεταφορές. Άλλωστε, σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις της αρμόδιας για τις μεταφορές Επιτρόπου, κυρίας Αντίνας Βαλεάν**,** η Συμφωνία θα επιτρέψει στην Ε.Ε. και την Αρμενία να ενισχύσουν τις σχέσεις τους στο τομέα των αεροπορικών μεταφορών, μέσω της σταδιακής ολοκλήρωσης της αγοράς. Επισήμανε δε, ότι αποτελεί βασικό εφαλτήριο της στρατηγικής για την επίτευξη στενότερης συνεργασίας με τους γείτονες της Ε.Ε., καθώς και ότι η Συμφωνία θα δώσει περισσότερες ταξιδιωτικές επιλογές στους πολίτες, νέες ευκαιρίες στον κλάδο των αερομεταφορών, καθώς και καλύτερη συνδεσιμότητα με νέες διαδρομές και προορισμούς προς όφελος των καταναλωτών του τουριστικού τομέα και των διαπροσωπικών επαφών.

Καταλήγοντας, λοιπόν, η επιδίωξη μιας στενότερης συνεργασίας με την Αρμενία και η δυνατότητα διεύρυνσης των διακρατικών μας σχέσεων, παρά τις όποιες ανησυχίες μας, όπως αυτές επισημάνθηκαν, δεν θα μπορούσε, όπως προείπα, να μας βρει αντίθετους στην Κύρωση της συγκεκριμένης Συμφωνίας. Παράλληλα, η Συμφωνία αυτή φαίνεται ότι θα αποτελέσει ένα πολύτιμο μέσο για την εφαρμογή της συνολικής και ενισχυμένης Συμφωνίας εταιρικής σχέσης Ευρωπαϊκής Ένωσης και Αρμενίας. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καζαμίας από την «Πλεύση Ελευθερίας».

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Συμφωνία Κοινού Αεροπορικού Χώρου ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Αρμενία, που καλούμαστε να συζητήσουμε σήμερα, εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της κοινής αεροπορικής πολιτικής που υιοθέτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση το 2006. Σκοπός αυτής της κοινής πολιτικής είναι η εναρμόνιση των διμερών συμφωνιών Κοινού Αεροπορικού Χώρου που είχαν συνάψει στο παρελθόν τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τρίτα κράτη, με σκοπό την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου και τη διευκόλυνση των οικονομικών συναλλαγών και του εμπορίου.

Γι’ αυτό, όπως προβλέπει η Συμφωνία, η παρούσα Σύμβαση, αυτομάτως, καταργεί και υποκαθιστά όλες τις διμερείς συμβάσεις αεροπορικής συνεργασίας που υπάρχουν ανάμεσα στην Αρμενία και στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 2012, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε θέσει ως στόχο της Ένωσης, να αντικαταστήσει μέχρι το 2015 όλες τις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες ανάμεσα στα κράτη μέλη της και στις λεγόμενες γειτονικές χώρες, από νέες συμφωνίες ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 και στις χώρες αυτές. Η Αρμενία είναι ένα από τα κράτη που συνδέονται με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της λεγόμενης κοινής πολιτικής γειτονίας του 2006 και είναι ένα από τα 16 αυτά κράτη.

Η Συμφωνία που έχουμε μπροστά μας, εντάσσεται στο πλαίσιο της επέκτασης της κοινής αεροπορικής πολιτικής προς τα κράτη αυτά. Τελικά, όμως, η σύναψη αυτών των διμερών συμφωνιών, μέχρι το 2015 αποδείχθηκε φιλόδοξος στόχος. Η Σύμβαση με την Αρμενία, που συζητούμε σήμερα, ολοκληρώθηκε το 2017, αλλά λόγω της διαφοράς ανάμεσα στη Βρετανία και την Ισπανία για το Αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ, η υπογραφή της καθυστέρησε μέχρι το 2021. Έκτοτε, πέρασαν άλλα τρία χρόνια, για να φθάσει η Συμφωνία αυτή στη Βουλή.

Τα 31 άρθρα της Συμφωνίας, διαιρούνται σε τρία κατά βάση μέρη: τις οικονομικές διατάξεις που καλύπτουν τα άρθρα 3 με 13, τις διατάξεις που αφορούν στην ασφάλεια των αερομεταφορών, που προβλέπονται στα άρθρα 14 με 21, και τις τελικές διατάξεις που καλύπτουν τα άρθρα 22 με 31. Όλη η λογική της ενιαίας αεροπορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να δημιουργήσει αυτό που η Σύμβαση αποκαλεί Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Δηλαδή, έναν κοινό αεροπορικό και οικονομικό χώρο ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έντεκα κράτη των δυτικών Βαλκανίων της ευρωπαϊκής ζώνης ελευθέρων συναλλαγών και της υπόλοιπης ευρωπαϊκής ηπείρου, δηλαδή, συνολικά 38 κράτη, αφενός, και στα 16 κράτη της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας, αφετέρου. Αυτά όλα εξηγούνται στο άρθρο 3 της Σύμβασης.

Τι γίνεται, όμως, για να μπορέσει να σχηματιστεί αυτός ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, όπως τον αποκαλούν; Τα συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης έχουν, καταρχάς, τρία δικαιώματα: το δικαίωμα υπερπτήσης του εδάφους όλων των άλλων συμβαλλόμενων κρατών, το δικαίωμα ενδιάμεσης στάσης για μη εμπορικούς σκοπούς και το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών ή φορτίου ή και των δύο ανάμεσα σε οποιαδήποτε αεροδρόμια αυτού του κοινού εναέριου χώρου. Οι αερομεταφορείς, βεβαίως, υπάγονται στο νομοθετικό πλαίσιο του κάθε κράτους από το οποίο περνούν, όπως ορίζει το άρθρο 7.

Επίσης, όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων κρατών υποβάλλονται, γκρόσο μόντο, σε κοινούς κανόνες οικονομικού ανταγωνισμού -και θα επανέλθω σε αυτό- που ορίζουν τις επιδοτήσεις και τις ενισχύσεις που δικαιούνται να δίνουν οι κυβερνήσεις στους αερομεταφορείς τους, όπως προβλέπει το άρθρο 8.

Στη βάση αυτή, το επόμενο άρθρο 9, προβλέπει την άρση των περιορισμών στην εμπορική δραστηριοποίηση εταιριών αερομεταφοράς σε οποιαδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη, με σκοπό την επέκταση των κανόνων της ενιαίας αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην κοινή αεροπορική πολιτική.

Το Β΄ Μέρος της Συμφωνίας, αφορά στην εφαρμογή κοινών προδιαγραφών ασφάλειας στις αερομεταφορές, εντός του ενιαίου αεροπορικού χώρου που δημιουργεί η Συμφωνία με την Αρμενία. Τα λέω αυτά, γιατί θα επανέλθω σε μία κριτική λίγο παρακάτω.

Το άρθρο 14 συγκεκριμένα, απαιτεί τη συμμόρφωση της Αρμενίας με τις κανονιστικές απαιτήσεις και τα πρότυπα των αεροπορικών μεταφορών και την υποβάλλει, όπως λέει, σε συνεχή παρακολούθηση και περιοδικές αξιολογήσεις, τις οποίες διενεργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνεργασία με την Αρμενία. Αυτό, καθώς και άλλες παράγραφοι του ίδιου άρθρου, που επιβάλλουν στα μέρη να πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, εφαρμόζουν τη γνωστή αρχή της προσθετικότητας, βάσει της οποίας οι συνεργασίες στους διάφορους τομείς, πραγματοποιούνται στη βάση των υψηλότερων προδιαγραφών ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη.

Η «Πλεύση Ελευθερίας» διάκειται θετικά απέναντι στη στενότερη σύνδεση ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τις λεγόμενες γείτονες χώρες, στον βαθμό που οι τελευταίες βρίσκονται, είτε στις παρυφές της Ευρώπης, όπως η Αρμενία, είτε στον λεγόμενο παγκόσμιο Νότο, όπως είναι τα αραβικά κράτη της Μέσης Ανατολής, περιλαμβανομένης και της Παλαιστίνης. Για εμάς η πολιτική αυτή αποτελεί ένα βήμα για την έξοδο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης από το στενό πλαίσιο του ευρωκεντρισμού που παραδοσιακά, τη χαρακτηρίζει.

Επίσης, η «Πλεύση Ελευθερίας» βλέπει με θετικό βλέμμα την υιοθέτηση κοινών πολιτικών, όπου αυτές είναι χρήσιμες, στο πεδίο των διεθνών μεταφορών, περιλαμβανομένων και των αερομεταφορών. Υπό την έννοια αυτή, θεωρούμε δόκιμη την ανάπτυξη μιας ενιαίας αεροπορικής πολιτικής για όλη την Ευρώπη και τους γείτονές της, αλλά υπό όρους, οι οποίοι θεωρούμε πώς δεν τηρούνται πάντοτε στη Συμφωνία αυτή και όχι πάντα με την απαιτούμενη αυστηρότητα.

Έρχομαι τώρα σε τέσσερα σημεία, στα οποία έχουμε επιφυλάξεις. Το πρώτο αφορά στις συνθήκες ανταγωνισμού που προβλέπονται στο άρθρο 8. Το άρθρο αυτό που μιλάει για συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού, θεωρούμε ότι εισάγει συνθήκες, όχι τόσο θεμιτού ανταγωνισμού. Καταρχάς, «πάσχει» από σοβαρές ασάφειες, γιατί, ενώ, αφενός, παριστάνει ότι δημιουργεί μία ελεύθερη αγορά στις αερομεταφορές, αφετέρου, παρέχει έναν τεράστιο κατάλογο περιπτώσεων κρατικού παρεμβατισμού στον ελεύθερο ανταγωνισμό, με σκοπό να δώσει στα ισχυρότερα κράτη τη δυνατότητα να παρεμβαίνουν μέσα στην αγορά, για να ενισχύουν τους κολοσσούς των αερομεταφορών που προέρχονται, κυρίως, από τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης.

Αναφέρομαι σε διάφορες, από τις περισσότερες μορφές κρατικού παρεμβατισμού, που αυτό το άρθρο επιτρέπει και τις αναφέρω ονομαστικά. Επιτρέπει επιδοτήσεις, ενισχύσεις, συμψηφισμό ζημιών, παροχή κεφαλαίων από το κράτος αυτό στις επιχειρήσεις, επιχορηγήσεις, δάνεια ή ασφάλειες υπό ευνοϊκούς όρους, παραίτηση από οφειλόμενα ποσά, διευκολύνσεις, κ.λπ.. Δεν ξέρω τι ακριβώς ελεύθερος ανταγωνισμός είναι αυτός. Είναι, κατά τη γνώμη μας, ένα είδος κρατικού καπιταλισμού, όπου το κράτος αφήνεται να παρεμβαίνει, κατά βούληση, όπου θεωρεί ότι πρέπει να παρέμβει, για να καταστήσει τον ανταγωνισμό πιο ωφέλιμο για το κράτος που παρεμβαίνει. Με άλλα λόγια, θεωρούμε ότι εδώ υπάρχουν συνθήκες, όχι τόσο θεμιτού, αλλά, μάλλον, αθέμιτου ανταγωνισμού.

Ερχόμαστε τώρα στη δεύτερη βασική μας ένσταση, που αφορά στο άρθρο 17 της Σύμβασης και το οποίο περιέχει πολλές διακηρύξεις για την ευαισθησία για τα ζητήματα του περιβάλλοντος. Λέει, μεταξύ άλλων, ότι «τα συμβαλλόμενα μέρη υποστηρίζουν την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος». Σε άλλη παράγραφο λέει, ότι «δεσμεύονται να συνεργάζονται για τα ζητήματα του περιβάλλοντος». Αλλού πάλι λέει, ότι «αναγνωρίζουν τη σημασία καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής». Αυτό θεωρούμε ότι μοιάζει λίγο με έκθεση ιδεών του Γυμνασίου ή του Λυκείου, το να αναγνωρίζουν, δηλαδή, τη σημασία της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Παρακάτω, «αναγνωρίζουν την ανάγκη να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος». Εν ολίγοις, θεωρούμε ότι ο γενικόλογος χαρακτήρας αυτού του άρθρου και των παραγράφων που περιέχει για την προστασία του περιβάλλοντος, πιστοποιεί ένα και μόνο πράγμα: ότι έχει, εντελώς, αόριστο χαρακτήρα, μη δεσμευτικό και συνεπώς, τα κράτη της Συμφωνίας θα μπορούν να συμπεριφέρονται απέναντι στο περιβάλλον, όπως αυτά κρίνουν και με βάση μία σειρά πιέσεων και συμφερόντων που, βεβαίως, η Συμφωνία δεν κάνει τίποτα για να ελέγξει.

Ερχόμαστε τώρα στην τρίτη βασική ένσταση, που αφορά στα εργασιακά θέματα. Κι εκεί πάλι έχουμε αοριστολογίες και γενικόλογες διακηρύξεις. Διαβάζω ενδεικτικά, το άρθρο 21, λέει, ότι «τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι σημαντικό να εξετάζονται τα αποτελέσματα της παρούσας συνεργασίας στην εργασία». Το αναγνωρίζουν. Από εκεί και πέρα, το τι κάνουν, είναι άλλο θέμα. Επίσης, «προωθούν υψηλά επίπεδα εργασιακής και κοινωνικής προστασίας». Αλήθεια, ποια είναι αυτά τα υψηλά επίπεδα; Και λέει παρακάτω, ότι «δεσμεύονται να προωθούν τα διεθνώς αναγνωρισμένα θεμελιώδη εργασιακά πρότυπα». Δεν ξέρω ακριβώς ποια είναι αυτά; Παρακάτω, υπάρχει μία αναφορά στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας. Αυτή είναι η κακή μετάφραση, αναφέρεται στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, που είναι το γνωστό ILO, και στα πρότυπά του. Σύμφωνοι, γιατί εκεί υπάρχουν κάποια πρότυπα για τις εργασιακές σχέσεις, αλλά η Σύμβαση δεν λέει απολύτως τίποτε για τον τρόπο, με τον οποίο θα πρέπει τα συμβαλλόμενα μέρη να εγγυώνται, ότι εφαρμόζονται αυτά τα πρότυπα του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας στις εργασιακές σχέσεις, στο πεδίο των αερομεταφορών.

Τέλος, πρέπει να πω, ότι μας απασχολεί, επίσης, και το ζήτημα της ασφάλειας. Αν και υιοθετείται η αρχή της προσθετικότητας, βάσει της οποίας η Αρμενία θα πρέπει να υιοθετήσει προδιαγραφές ασφάλειας στις αερομεταφορές, οι οποίες ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό εκ πρώτης όψεως, ακούγεται θετικό για την ασφάλεια των αερομεταφορών στην Αρμενία, ωστόσο, δεν υπάρχουν σαφείς κυρώσεις και ως γνωστόν, το ζήτημα της αρχής της προσθετικότητας μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τεθεί σε άλλα πεδία, ως ένα θέμα που δεν μπορεί να εφαρμοστεί, αν δεν συνοδεύεται από κλιμακωτές κυρώσεις και στη συγκεκριμένη Συμφωνία δεν υπάρχουν κλιμακωτές κυρώσεις.

Με άλλα λόγια, αν η Αρμενία δεν τηρήσει τις συνθήκες ασφάλειας που προδιαγράφονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν μπορεί να πάθει τίποτα κλιμακωτά. Στο τέλος, βέβαια, υπάρχει η έσχατη κύρωση που είναι η καταγγελία της Συμφωνίας, αλλά αυτή είναι τόσο «βαριά», ώστε δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε ενδιάμεσες καταστάσεις, που είναι οι καταστάσεις, στις οποίες, συνήθως, υποβαθμίζονται οι συνθήκες ασφαλείας στις αερομεταφορές και αυτό μας ανησυχεί.

Στη βάση των παρατηρήσεων αυτών, κύριε Πρόεδρε, η «Πλεύση Ελευθερίας», παρά το γεγονός, ότι βλέπει με θετικό βλέμμα την επέκταση της κοινής αεροπορικής πολιτικής στη γειτονιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβανομένης και της Αρμενίας, διατηρεί επιφυλάξεις, όσον αφορά την εφαρμογή της πολιτικής αυτής σε τέσσερα βασικά πεδία: στην αποτελεσματική επιτήρηση της ασφάλειας των αερομεταφορών στις γειτονικές χώρες της Ένωσης, στην προστασία του περιβάλλοντος από το αυξανόμενο αποτύπωμα άνθρακα που δημιουργεί η κοινή αεροπορική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις άνισες συνθήκες οικονομικού ανταγωνισμού ανάμεσα στους κολοσσούς των αερομεταφορών από τις χώρες του ευρωπαϊκού κέντρου και στα περιφερειακά κράτη της Ευρώπης που χάνουν τους εθνικούς τους αερομεταφορείς, ως αποτέλεσμα αυτού του ανταγωνισμού, ενώ έχουμε επιφυλάξεις απέναντι στην ανεπαρκή προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων από το άρθρο 21 της Συμφωνίας, που εξαντλείται σε γενικόλογες διακηρύξεις, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα για τους ίδιους τους εργαζόμενους στον κλάδο των αερομεταφορών.

Για τους λόγους αυτούς, κύριε Πρόεδρε, επιφυλασσόμαστε να ψηφίσουμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των τοποθετήσεων των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου» και στο σημείο αυτό, προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Σούκουλη-Βιλιάλη, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Μαμουλάκης, ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Πάνας, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Δελής, καταψηφίζει.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Αθανασίου, επιφυλάσσεται.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα, ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο.«ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Βαλτογιάννης,ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Δελβερούδης, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο.«ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας, επιφυλάσσεται.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών «Κύρωση της Συμφωνίας Κοινού Αεροπορικού Χώρου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών Μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Αρμενίας, αφετέρου», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Πριν ολοκληρώσουμε τις εργασίες της Επιτροπής μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σας ενημερώσω ότι η προγραμματισμένη συνεδρίαση για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης στην Αίθουσα 150 στη 13.00΄, μεταφέρθηκε στην Αίθουσα της Ολομέλειας.

Στο σημείο αυτό, λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό, γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 11.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**