**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, 19 Μαρτίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.10΄, 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 της, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»». (3η συνεδρίαση)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, κ. Βασίλειος Κικίλιας, ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, κ. Ευάγγελος Τουρνάς, 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), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Πουλάς Ανδρέας, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), 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, αρχίζει η τρίτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»».

Στη συνεδρίαση παρευρίσκεται ο Υπουργός, κ. Κικίλιας. Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Οι κύριοι συνάδελφοι, στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μού έθεσαν ερωτήματα, τα οποία δεσμεύτηκα, ότι θα τα απαντήσω σήμερα. Πριν ή μετά την ψηφοφορία θέλετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, βάσει του Κανονισμού πρέπει να ψηφίσουμε, επί της αρχής. Ωστόσο, η δέσμευσή σας για απάντηση, επί των ερωτημάτων είναι ακέραιη και είστε εδώ για να απαντήσετε. Θα έχετε, λοιπόν, τον χρόνο να απαντήσετε. Ξεκινάμε, λοιπόν, την ψηφοφορία, επί της αρχής. Στο σημείο αυτό, καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν, επί της αρχής, του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Φόρτωμας.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ(Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε, με βάση και τις απαντήσεις του κ. Υπουργού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Πουλάς**.**

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Γραμμένος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε με βάση και τις απαντήσεις του κ. Υπουργού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Βαλτογιάννης.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, εν αναμονή του Ειδικού Αγορητή του Κ.Κ.Ε., του κ. Δελή και του Ειδικού Αγορητή από τη «Νέα Αριστερά», του κ. Ζεϊμπέκ, για να ψηφίσουν, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Υπουργό, προκειμένου να απαντήσει σε ορισμένα ερωτήματα που είχατε θέσει στην πρώτη συνεδρίαση. Αμέσως μετά, θα ακολουθήσουν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τις οποίες έχουμε αποφασίσει να είναι στα δέκα λεπτά, περίπου, και έτσι, θα συνεχιστεί η συνεδρίασή μας.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω να είμαι, όσο πιο περιεκτικός γίνεται. Να ζητήσω, καταρχάς, συγνώμη για τη χροιά της φωνής, αλλά, δυστυχώς, το τριήμερο αυτό ήταν τριήμερο ασθένειας για εμένα.

Θα ήθελα να είμαι ειλικρινής και να σας διαβεβαιώσω, ότι εγώ σέβομαι τη διαδικασία, οδεύοντας προς τις Ευρωεκλογές, η οποία έχει, πράγματι, και πολιτική αντιπαράθεση και στα επίπεδα των επιχειρημάτων. Αυτό το νομοσχέδιο, όμως, δεν είναι τέτοιο. Αισθάνομαι ότι είναι ένα πατριωτικό νομοσχέδιο ένα εθνικό νομοσχέδιο, που υπερβαίνει κόμματα και παρατάξεις.

Σας εξήγησα ότι, μετά από 50 χρόνια, δίνεται η δυνατότητα στην ελληνική πολιτεία, με πολύ μεγάλο κόπο και προσπάθεια και μετά από δαιδαλώδεις διαπραγματεύσεις, να μπορέσει, σε εύλογα χρονικά διαστήματα, να μπορέσει να αποκτήσει και να ανανεώσει, εκ νέου, τον στόλο των Canadair, με τα νέα νέας γενιάς Canadair, τα 515, αφού -και είναι η απάντηση στην πρώτη ερώτηση που μου είχατε κάνει- αναβαθμίσει σημαντικά και τα Canadair 415, τα οποία, ήδη, κατέχει στον στόλο της η Πολεμική Αεροπορία.

Άρα, θα κατηγοριοποιήσω τα ερωτήματα και θα τα απαντήσω, ξεκινώντας από την Αξιωματική Αντιπολίτευση. Η ερώτηση που μου έκανε ο κ. συνάδελφος, είχε να κάνει καταρχάς, και με το δημοσίευμα της εφημερίδας «Καθημερινή». Το διάβασε, όμως, κατά το ήμισυ, γιατί το δημοσίευμα έδινε τις απαντήσεις του από μόνο του. Είπε, για παράδειγμα, ο συνάδελφος, γιατί παίρνουμε αεροσκάφη και δεν παίρνουμε ελικόπτερα. Παίρνουμε και αεροσκάφη, παίρνουμε και ελικόπτερα, παίρνουμε και αμφίβια, παίρνουμε και Air Surveillanceπαίρνουμε και search and rescue, παίρνουμε και πυροσβεστικά οχήματα, παίρνουμε τα πάντα.

Δηλαδή, το ένα κομμάτι συμφωνίας που περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» αφορά τα 5 συν 2, επτά Canadair 515, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα προμηθειών, ως σύνολο διαπραγμάτευσης με τον κρατικό φορέα της καναδικής κυβέρνησης, που θα υλοποιηθεί σε χρόνους, οι οποίοι, κατά την άποψή μου, είναι σε σχέση, με τις υπερδεκαετείς προμήθειες που έχουμε μάθει να βλέπουμε, πολύ σύντομοι. Μία παρένθεση, μα φυσικά και δεν θα μείνει απροστάτευτη η χώρα φέτος, σε μία, όπως, ήδη, έχω δηλώσει, κατά την άποψή μου, πολύ δύσκολη αντιπυρική περίοδο, που θα αντιμετωπίσουμε και το 2024. Έχουμε, ήδη, έλθει σε συμφωνία, μέσα από τον νατοϊκό μηχανισμό, τον NSPA, σε διαγωνιστική διαδικασία που έχει ευοδωθεί και στέλνουμε τα συμβόλαια, προκειμένου να εκμισθώσουμε τα εναέρια μέσα που έχουμε ανάγκη, προκειμένου να συμπληρωθεί ο εθνικός μας στόλος.

Άρα, κύριε Κεδίκογλου και τα Canadair και τα μεσαίου τύπου ελικόπτερα και τα αμφίβια, τους λεγόμενους τράκτορες, και τα Air Surveillance, προκειμένου να μπορούν να συντονίζουν και τα τρία μεσαίου τύπου για το search and rescue και την αναβάθμιση των 415 και σένσορες και drones και περίπου, 1.000 πυροσβεστικά οχήματα και ότι άλλο περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Ο συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ, ο κ. Πουλάς, ζήτησε στην πρώτη συνεδρίαση αυτού του νομοσχεδίου να έχετε μία ενημέρωση για την αντιπυρική περίοδο και την πορεία του Προγράμματος «ΑΙΓΙΣ». Δεσμεύομαι να καταθέσω, όπως με ενημέρωσε, ότι πρέπει ο κ. Πρόεδρος, αυτά τα εισηγητικά έγγραφα, με βάση τα οποία θα μπορούσα να σας ενημερώσω, ενδελεχώς, και για τα δύο.

Η Πολεμική Αεροπορία θα τα πετάει; Η Πολεμική Αεροπορία θα τα πετάει, κύριε συνάδελφε, από τη στιγμή που θα έχει πιλότους εκπαιδευμένους, προκειμένου να μπορέσει να τα πετάξει. Επειδή διαφαίνεται, ότι για τα, αμέσως, επόμενα χρόνια, λόγω και της πληθώρας των προμηθειών ελικοπτέρων και εναέριων και αμφίβιων κ.λπ., δίνεται η δυνατότητα από το Πρόγραμμα να έχει και τα τρία, δηλαδή, follow support, piloting και την αγορά, αυτών καθ’ αυτών, των μέσων, δίνοντας έτσι, τουλάχιστον, μία τετραετία - πενταετία, μέχρις ότου το ΓΕΑ να μπορέσει να παράξει τον απαραίτητο αριθμό πιλότων, προκειμένου να μπορέσει να τα πετάει. Άρα, δεν παίρνουμε εναέρια μέσα, τα οποία θα κάθονται. Παίρνουμε ένα συμπληρωμένο και ολοκληρωμένο πρόγραμμα προμηθειών, δίνοντας την ευκαιρία στην Πολεμική μας Αεροπορία να μπορέσει να παράξει τον αριθμό αυτών των πιλότων, που δεν είναι πάρα πολλοί, όπως και μηχανικών, προκειμένου να μπορέσει να χειριστεί το σύνολο αυτών των μέσων.

Σε σχέση με τον νατοϊκό μηχανισμό NSPA και τι γίνεται φέτος με τη σύμβαση. Σας απάντησα, ήδη, ότι δύο μήνες νωρίτερα, σε σχέση με πέρυσι, προσφύγαμε στον νατοϊκό μηχανισμό διαγωνιστικής διαδικασίας. H ηγεσία του Πυροσβεστικού Σώματος έφτιαξε το επιχειρησιακό σχέδιο, τελεσφόρησε ο διαγωνισμός, μάς έστειλε τα μέσα που είναι διαθέσιμα και σήμερα της αποστέλλεται το συμβόλαιο, με βάση το οποίο θα έχουμε τα ενοικιαζόμενα εναέρια μέσα, πέραν του εθνικού στόλου για φέτος το καλοκαίρι.

Με ρωτήσατε, τι σύμβαση είναι αυτή. Σας εξήγησα, όπως και ο κ. Υφυπουργός στην προηγούμενη συνεδρίαση, ότι η σύμβαση αυτή είναι μία σύμβαση της Ευρώπης με την καναδική κυβέρνηση και τον φορέα της, που εκπροσωπεί τα έξι κράτη μέλη, τα οποία θα πάρουν Canadair. Τα αγοράζει η ίδια η Ευρώπη, δίνοντας 100 εκατομμύρια ευρώ σε καθένα από αυτά τα κράτη μέλη για το rescEU για δύο Canadair. Άρα, πέντε θα αγοράσουμε, δύο εκ των οποίων θα μας αγοράσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και θα είναι τα δύο πρώτα που θα πληρώσει. Ομοίως με εμάς, στους Κροάτες, στους Ισπανούς, στους Γάλλους, στους Ιταλούς και τους Πορτογάλους.

Ο κ. Πουλάς σχολίασε τις «σκοτεινές γωνίες» που έχουν οι συμβάσεις. Κύριε συνάδελφε, δεν έχουν σκοτεινές γωνιές οι συμβάσεις, παρά μόνο, όπως σας εξήγησε ο κ. Υφυπουργός νωρίτερα, το απόρρητο της βιομηχανίας και της ιδιωτικής αγοράς, σε ότι έχει να κάνει με τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών. Τα βασικά κομμάτια της σύμβασης είναι γνωστά. Δηλαδή, πότε θα πάρουμε τα αμφίβια μεσαίου τύπου, τα πυροσβεστικά, πόσο θα κοστίσουν, με πολύ μικρές διαφορές το πόσο πάνω κάτω, τι θα πληρώσει η Ευρώπη, τι θα πληρώσουμε εμείς, πότε θα τα παραλάβουμε, εάν θα έχουν συντήρηση, ποια είναι η τρέχουσα κατάσταση, ποιο είναι το αρχικό αποθεματικό ανταλλακτικών και ο αντίστοιχος εξοπλισμός υποστήριξης, με ποιον τρόπο έγινε η χρηματοδότηση, πώς θα έρθουν τα ανταλλακτικά και τα αεροσκάφη από τον Καναδά και τα έτη παράδοσης, που, επαναλαμβάνω, είναι δύο αεροσκάφη το 2027, ένα το 2028, ένα το 2029 και τρία το 2030.

Σωστά ρωτήσατε για το κομμάτι του συνόλου της προμήθειας. Είναι προϋπόθεση η παραγγελία είκοσι αεροσκαφών, προκειμένου να υλοποιηθεί η συγκεκριμένη προμήθεια. Αν σκεφτείτε, ότι, ήδη, τα 12 τα παίρνει η Ευρώπη, δια του rescEU, άλλα πέντε εμείς, που είμαστε οι πρώτοι που προχωρήσαμε σε διαπραγματεύσεις με τους Καναδούς για το υπόλοιπο κομμάτι της σύμβασης, φθάνουν τα 17. Οπότε, είναι κάτι περισσότερο από πιθανό -είναι η άποψή μου- και προφανές, ότι η σύμβαση θα ολοκληρωθεί. Μάλιστα, όπως με ενημερώνει ο κ. Υφυπουργός, φαίνεται ότι 12 και 12, δηλαδή, 24, είναι, ήδη, στη διαδικασία της συμβασιοποίησης.

Επίσης, με ρωτήσατε, ότι ενώ ο Πρωθυπουργός είχε πει, ότι θα έχουμε τα πρώτα Canadair το 2026, εμείς τώρα είπαμε το 2017. Η διαπραγμάτευση αυτή, όπως σας είπα, ξεκίνησε το 2021, ολοκληρώθηκε το 2023 και υπεγράφη το 2024 και είναι κάτι «ζωντανό». Όσο καθυστερούσε να δώσει εγγυήσεις η καναδική κυβέρνηση, πήγαινε πίσω η συμφωνία. Υπήρχαν πολλά δημοσιεύματα και τα ξέρετε, για το αν θα υλοποιηθεί η συμφωνία ή όχι. Είναι μεγάλο επίτευγμα, κατά την άποψη μου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που μπόρεσε να ολοκληρώσει αυτή τη διαπραγμάτευση και πάμε, πλέον, τα κράτη μέλη, με βάση αυτό που αναλογεί στον καθένα μας, να πάρουμε τα Canadair .

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η μοναδικότητα του μέσου είναι δεδομένη, σε ότι έχει να κάνει με τον ευρωπαϊκό χώρο και αυτό το οποίο χρησιμοποίησαν οι Πολεμικές Αεροπορίες ή τα κράτη, όλα αυτά τα χρόνια. Επαναλαμβάνω ότι τα CL-215 τα έχουμε, εδώ και πενήντα χρόνια, από το 1974 που γεννήθηκα, ενώ κάποια έτη αργότερα είχαμε τα CL - 415». Οπότε, επειδή έγινε συζήτηση, περί ανοιχτού διαγωνισμού, σάς ενημερώνω, ότι όλο το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» προχωρά με ανοιχτούς διεθνείς διαγωνισμούς και όλες τις διαδικασίες. Το συγκεκριμένο αφορά μία σύμβαση που έχει να κάνει με την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη, την καναδική κυβέρνηση και τον κρατικό τους φορέα, ο οποίος μετά θα κάνει sublist, όπου θέλει, προκειμένου να μπορέσει να συνθέσει το αεροσκάφος.

Με ρώτησε ο κ. συνάδελφος, αν η δαπάνη αυτή θα πληρωθεί από το «ΑΙΓΙΣ». Πράγματι, θα πληρωθεί από το «ΑΙΓΙΣ», το οποίο -θυμίζω- βρήκε τη χρηματοδότησή του από τρία χρηματοδοτικά εργαλεία: από το ΕΣΠΑ της περιόδου, από τον RRF και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Αυτοί είναι οι τρεις «κουβάδες» χρηματοδότησης για το πρόγραμμα. Είπε ο κ. συνάδελφός, ότι ήταν στην αρχή 1,8 δις και έφτασε 1,7 δις και ήρθε στα 2,1. Σωστά, γιατί αυτό που είχε τιμολογηθεί ως κόστος αγοράς για όλα αυτά, τέσσερα χρόνια πριν, είναι προφανές, ότι τώρα το ποσό είναι διαφορετικό. Μετά από μία πανδημία, μετά από γεωστρατηγικές και γεωπολιτικές κινήσεις, ως αποτέλεσμα των κρίσεων που βιώνουμε, είναι προφανές, ότι η αγορά προσαρμόζει τις τιμές και όλοι είμαστε υποχρεωμένοι να βγούμε σε διαγωνιστική διαδικασία με τις τιμές που δίνει η αγορά, φυσικά πάντα με τη συμφερότερη, συνυπολογίζοντας τις τεχνικές προδιαγραφές.

Σχετικά με το αν το κείμενο της συμφωνίας επιδέχεται αλλαγής; Όχι, κύριε συνάδελφε, ως προς αυτό το κομμάτι, που θα ψηφιστεί τώρα, ως προσύμφωνο, υπάρχει η δέσμευση, ότι δεν μπορεί να αλλάξει ούτε ένα «και» μετά, επειδή εγείρετε κάποιες αμφιβολίες, μήπως ψηφίσουμε τώρα το προσύμφωνο και μετά έρθει η συμφωνία και είναι αλλαγμένη. Δεν επιτρέπεται να αλλάξει το παραμικρό. Αυτό που βλέπετε τώρα, διαβάζετε και ψηφίζετε, είναι το ακριβές αντίγραφο που θα έρθει ως συμφωνία για να επικυρωθεί.

Ως προς τα ερωτήματα από την «Ελληνική Λύση», σχετικά με την πιστοποίηση ότι μπορούν να πετούν νύχτα. Πράγματι, αυτά τα συγκεκριμένα αεροσκάφη τελευταίας γενιάς μπορούν να πετούν νύχτα, όμως, όχι να επιχειρούν τη νύχτα. Έχει διαφορά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το ίδιο είπε και ο εκπρόσωπος των μηχανικών και κάποιος άλλος από τους φορείς.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Υπάρχει κάποια αντίρρηση σε αυτό που είπα; Όχι, ωραία.

Οπότε, στο ερώτημά σας για το ποια είναι η δαπάνη, αυτή αναφέρεται μέσα στο συμβόλαιο και είναι ευκρινής σε όλους.

Σχετικά με το πότε θα παραδοθούν, το είπα μόλις για όλο τον στόλο, με την προϋπόθεση φυσικά, ότι δεν θα προκύψει κάτι άλλο έκτακτο, το οποίο δεν γνωρίζουμε και το οποίο δεν είμαστε σε θέση να ξέρουμε.

Ποιος είναι λόγος της αγοράς τους το 2027 και όχι τώρα; Νομίζω γνωρίζετε πολύ καλά όλοι, ότι όταν αποφασίζεται και προχωρά η Ευρώπη σε μία αγορά, η βιομηχανία, η ιδιωτική αγορά, έχει συγκεκριμένο χρόνο, στον οποίο μπορεί να παραδώσει τον όγκο αυτόν των αεροσκαφών, Φυσικά, δεν θα είμαστε στον «αέρα» φέτος το καλοκαίρι. Σας είπα, ότι προχωράει η εκμίσθωση, αλλά θέλω να ξέρετε κάτι για την εκμίσθωση μέσω του μηχανισμού NSPA. Θυμίζω ότι η ελληνική πολιτεία αποφάσισε από το 2012, να προχωρά μέσα από τον νατοϊκό μηχανισμό, που εδρεύει στην Ευρώπη, στο Λουξεμβούργο, σε διαγωνιστική διαδικασία και να έχουμε στόλο ενοικιαζόμενο, για να αποφύγει τα προβλήματα και τις παλινωδίες που υπήρχαν, όπου «κόλλαγαν» διαγωνισμοί και δεν μπορούσαν να προχωρήσουν. Σας θυμίζω, επίσης, ότι υπήρχαν χρονιές που δυσκολευτήκαμε πολύ.

Θέλω να σας πω, ότι με βάση την κλιματική κρίση και τη ραγδαία επιδείνωση των συνθηκών, αν υπήρχαν, για παράδειγμα, δέκα χώρες, οι οποίες έμπαιναν σε αυτόν τον μηχανισμό, προκειμένου να ζητήσουν εναέρια μέσα και να τα ενοικιάσουν, τώρα είναι υπερδιπλάσιος, για να μην πω τριπλάσιος, ο αριθμός. Δυστυχώς, αυτό θα δυσκολεύει και στη διάρκεια του χρόνου, έτσι όπως εξελίσσεται η κλιματική κρίση. Και φυσικά, οι εταιρείες αυξάνουν πολύ και τα ποσά, γιατί για τα ίδια μέσα που υπάρχουν, υπάρχουν πολύ περισσότεροι ενδιαφερόμενοι. Θα καταλήξουμε, λοιπόν, σε μερικά χρόνια, και ευτυχώς που υπογράψαμε με τον NSPA, μία συμφωνία πλαίσιο, έτσι ώστε μπορέσουμε να διατηρήσουμε αυτές τις τιμές της συμφωνίας που θα έχουμε φέτος και για τις επόμενες χρονιές. Δηλαδή, σε δύο ή τρεις χρονιές ενοικίασης, θα αποσβένει μία χώρα το ελικόπτερο ή το αεροσκάφος που αγοράζει. Έχουν φθάσει σε τέτοιες τιμές οι ενοικιάσεις αυτών των μέσων, που σε λίγο, με τις φετινές τιμές, για παράδειγμα, για τα βαρέως τύπου αεροσκάφη, σε τρία χρόνια, με βάση το «ΑΙΓΙΣ» και τις τιμές που βλέπουμε, θα γίνεται η απόσβεση αυτών των τιμών, οι οποίες τώρα είναι το κόστος ενοικίασης για το κομμάτι του στόλου που ενοικιάζουμε και προσθέτουμε δίπλα στα εθνικά μέσα που έχουμε.

Από το Κ.Κ.Ε. τέθηκε η ερώτηση για τα ακριβή έξοδα του προγράμματος, ένα ερώτημα που το απάντησα. Επίσης, μήπως όλη αυτή η ιστορία έχει κινήσεις εντυπωσιασμού. Θέλω να σας πω, γιατί είστε και ένας πολύ σοβαρός συνάδελφος που σας σέβομαι και σας τιμώ. Εξήγησα λίγο νωρίτερα, μάλλον μπήκατε λίγο αργότερα στην Αίθουσα, ότι τι κινήσεις εντυπωσιασμού να υπάρχουν σε ένα Υπουργείο που διαχειρίζεται την κλιματική κρίση; Και είναι Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Άρα, διαχειρίζεται το σύνολο των κρίσεων. Εδώ δεν πρόκειται περί κινήσεων εντυπωσιασμού.

Κάθε χρόνο υπάρχει κίνδυνος για τις ζωές των Ελλήνων. Άρα, κίνδυνος εσωτερικής ασφάλειας. Υπάρχουν ασύμμετρες απειλές που είναι ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως πλημμύρες, χιονοπτώσεις πολύ έντονες, ακραίες πυρκαγιές, σεισμοί. Ακραία φαινόμενα. Αυτό το Υπουργείο, λοιπόν, καλείται ως Πολιτική Προστασία -με «βραχίονα» το Πυροσβεστικό Σώμα, πλέον και με διαλειτουργικότητα, γιατί στο ΕΣΚΕΔΙΚ, στο war room έχει στην περίοδο της κρίσης, υπό την αιγίδα του την Ελληνική Αστυνομία, το Λιμενικό, τις Ένοπλες Δυνάμεις, τον ΔΕΔΔΗΕ, τον ΑΔΜΗΕ και το ΕΚΑΒ και ότι άλλο συνιστά το έκτακτο- να σώσει ανθρώπινες ζωές, ακόμα και μία παραπάνω αν γίνεται, τις περιουσίες των ανθρώπων και το φυσικό κάλλος. Δυστυχώς ή ευτυχώς, είναι ένα Υπουργείο ουσίας, πολύ κρίσιμο για την ελληνική διακυβέρνηση και όχι Υπουργείο εντυπωσιασμού.

Προσέξτε, επειδή με ρωτήσατε τι αντιπυρική περίοδος θα έχουμε το καλοκαίρι, το είπα και δημοσίως. Πολύ δύσκολη. Θα απαιτηθεί πολύ μεγάλη «μάχη». Τι σκοπό έχει η πρόνοια της πολιτείας, του Πρωθυπουργού, της Κυβέρνησης; Θεωρώ ότι είναι εθνικό το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», σε ότι έχει να κάνει με την πρόληψη και θα σας μιλήσω και για την αντιμετώπιση και τις νέες προσλήψεις που έγιναν. Σωστά είπατε, ότι δεν είναι μόνο τα εναέρια μέσα. Η πρόνοιά μας, λοιπόν, είναι για τη σωτηρία και μιας ανθρώπινης ζωής παραπάνω, την προστασία των πολιτών μας και την άμβλυνση των συνεπειών αυτών των φαινομένων. Μπορούμε να παρέμβουμε, αυτή τη στιγμή, ως Ελλάδα, το 2% του ΑΕΠ της Ευρώπης, στην κλιματική κρίση καίρια ή στην παγκόσμια βιομηχανία για το πώς θα λειτουργεί, για να αμβλυνθούν οι επιπτώσεις της κλιματικής κρίσης; Μπορούμε να παρέμβουμε στο κομμάτι που μας αναλογεί. Το κύριο που μας ενδιαφέρει, είναι ότι θα ζούμε με αυτές τις συνθήκες στον πλανήτη μας και στη Μεσόγειο, που είναι hotspot, και στην Ευρώπη και στα Βαλκάνια και στην Ελλάδα, τα επόμενα χρόνια, και πρέπει να μάθουμε να αντιμετωπίζουμε αυτά τα φαινόμενα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, αν και εφόσον αυτό είναι εφικτό.

Με ρωτήσατε για τις ελλείψεις, σε ότι έχει να κάνει με το προσωπικό. Κύριε συνάδελφε, γίνεται η μέγιστη δυνατή προσπάθεια, με βάση τις ανάγκες που έχει όλη η ελληνική πολιτεία και το ελληνικό κράτος. Και από γιατρούς έχουμε ανάγκη και από νοσηλευτές και από οδηγούς το ΕΚΑΒ και από τραυματιοφορείς και από δασοφύλακες και από δασάρχες. Μην αναφέρω τώρα όλες τις εκφάνσεις της ελληνικής πολιτείας. Η πρόβλεψη για φέτος δεν υπήρχε. Έγινε κατανοητό στην ελληνική πολιτεία το μέγιστο της ανάγκης, το οποίο απαιτείται και μέσα από τις Σχολές μας πήραμε διπλάσιο αριθμό αξιωματικών, διπλάσιο αριθμό εισακτέων και 700 δασοκομάντος. Σύνολο 990 για φέτος, μία πολύ μεγάλη «προίκα», κατά την άποψή μου. Οι 700 δασοκομάντος θα χωριστούν σε 10 διαφορετικές ομάδες, που είναι οι νέες μονάδες μας στην περιφέρεια της χώρας και στις νησιωτικές περιοχές, συν τις άλλες 6 που είχαμε, σύνολο 16. Θεωρώ ότι είναι μια πολύ σημαντική συνεισφορά. Σε λίγο καιρό, αυτά τα παιδιά, αυτοί οι νέοι αξιωματικοί, που κάποιοι από αυτούς έχουν μπει με βαθμολογία 19,6 και 19,7, επέλεξαν το Πυροσβεστικό Σώμα, για να επιτελέσουν αυτό το λειτούργημα. Οι πυροσβέστες μας θα βγουν από τις Σχολές και αυτό θα δώσει περαιτέρω δυναμική σε ένα Σώμα, στο οποίο, πράγματι, ο μέσος όρος ηλικίας έχει φτάσει στα 49 χρόνια. Οι 16.000 πυροσβέστες μας έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 49 έτη. Οπότε, απαιτείται μία ανανέωση, νέο «αίμα» και η δυνατότητα μέσα από τις Σχολές να μάθουν νέες τεχνικές.

Η συνάδελφος από τη «Νέα Αριστερά» ζήτησε την τελική σύμβαση ζήτησε, την οποία θα την έχετε, όταν αυτή θα έρθει. Σας εξήγησα, ότι δεν αλλάζει κάτι. Οτιδήποτε υπάρχει σε αυτό το προσύμφωνο, υποχρεωτικά μέχρι και το τελευταίο «και» πρέπει να μπει μέσα.

Να πω τρία πράγματα για την πρόληψη, γιατί ήταν σημαντικό κομμάτι της επιχειρηματολογίας -και το καταλαβαίνω αυτό- στην πρώτη συνεδρίαση. Μα γι’ αυτό ήρθαμε, κύριοι συνάδελφοι, στα τέλη του 2023, τον Νοέμβρη προς Δεκέμβρη του 2023 και νομοθετήσαμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό, για βασικά και κομβικά θέματα, τα οποία αφορούν στην πρόληψη και τα οποία δεν γίνονταν για 50 χρόνια στη Μεταπολίτευση. Για παράδειγμα, με την άδεια του Γενικού Διευθυντή Δασών, την υπογραφή του Γενικού Γραμματέα της Πολιτικής Προστασίας και του Αρχηγού του Πυροσβεστικού Σώματος, μπορούν να μπουν οι εργολάβοι που μισθώνει ο ΔΕΔΔΗΕ, ο ΑΔΜΗΕ ή το ANTINERO ή θέλει η Πολιτική Προστασία και το Πυροσβεστικό Σώμα και να κάνουν καθαρισμούς. Σε ότι έχει να κάνει με τον ΑΔΜΗΕ, καθάρισμα κλαδιών και ζώνες, 15 και 15 μέτρα, δίπλα στα καλώδια υψηλής τάσης του ΑΔΜΗΕ μέσα στα δάση. Αυτό μάς δίνει το δικαίωμα να βάλουμε τα πυροσβεστικά μας εκεί και να πάνε τα δασαρχεία, οι δασάρχες και οι δασικοί υπάλληλοι, αν και εφόσον παραστεί ανάγκη και ο ΑΔΜΗΕ να συντονίσει μετασχηματιστές, καλώδια κ.λπ.. Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, γιατί είναι τεχνικά τα θέματα.

Επίσης, 5 και 5 μέτρα, δεξιά και αριστερά από τα καλώδια για το ΔΕΔΔΗΕ, ομοίως για το συγκεκριμένο θέμα. 100 μέτρα διαμέτρου «ξύρισμα» γύρω - γύρω από τα στρατόπεδα, νωρίς τον Μάιο μήνα ή τέλος Απριλίου, έτσι ώστε να μπορεί να δημιουργείται μία ζώνη πυροπροστασίας σε χώρους που έχουν πυρομαχικά και είναι πρώτης προτεραιότητας ως υποδομές για εμάς.

Επίσης, επισημάναμε τις περιοχές μέσα στην Αττική, η οποία Αττική, επειδή είναι πυκνοκατοικημένη, έχει εκ. κόσμο, επιβαρύνεται και με τους τουρίστες το καλοκαίρι, έχει πολλές ζώνες, οι οποίες είναι περιαστικές, περιδασικές. Ειδικά γι’ αυτές τις περιοχές, εκεί που υπάρχει αδιέξοδος, όπως υπήρχε και στο Μάτι και σε άλλες τέτοιες περιοχές, να μπορούμε με τα γκρέιντερ να επεμβαίνουμε, να κάνουμε ζώνες, διανοίξεις και να μπορούμε έτσι προληπτικά, να προετοιμάζουμε πολύ καλύτερα την περίοδο μας.

Δεύτερο βήμα, θα παρουσιαστεί τις επόμενες βδομάδες η ψηφιακή πλατφόρμα, την οποία ζητήσαμε και έφτιαξε το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης, μαζί με το Υπουργείο Εσωτερικών, μέσα από την οποία, όλοι οι συμπολίτες μας θα μπορούν να δηλώνουν και οι δήμοι, τα οικόπεδα τους, τα οποία είναι περιαστικά, περιδασικά και αν τα έχουν καθαρίσει. Είναι πάρα πολύ σημαντικό να έχουμε εικόνα σε όλη τη χώρα τι γίνεται. Να μπορούν να λαμβάνουν και οι δήμοι την ευθύνη και τις αρμοδιότητες που τους αναλογούν. Σε αυτούς που είναι αδιάφοροι, που είναι λίγοι θεωρώ, έναντι των πολλών, οι οποίοι αξιολογούν την αξία της ζωής τους, των παιδιών τους, των γονιών τους και της οικογένειάς τους που μένει σε μία περιαστική περιοχή πολύ υψηλά, να μπαίνει πρόστιμο, αν και εφόσον απαιτείται.

Επίσης, γι’ αυτούς που είναι καθ’ έξη εμπρηστές, δεν το συζητώ, ότι οι ποινές είναι εξοντωτικές. Γι’ αυτούς που είναι εξ αμελείας και για τους οποίους προέβλεπε ο Ποινικός Κώδικας ότι αυτό είναι πλημμέλημα και παίρνουν ένα μικρό πρόστιμο και τέλος, εάν και εφόσον, υπάρχει η απώλεια, έστω και μιας ζωής ή οικολογική καταστροφή, μετατράπηκε με την ψήφιση του Ποινικού Κώδικα, πριν από λίγες μέρες, σε κακούργημα. Αυτό σημαίνει δέκα χρόνια φυλάκιση, κύριοι συνάδελφοι, και 200.000 ευρώ πρόστιμο. Γιατί; Αυτός ο οποίος καθ’ έξη και κάθε χρόνο αποφασίζει να κάνει χωματουργικές εργασίες στα δάση με δείκτη επικινδυνότητα 5 ή να καπνίσει ένα μελίσσι και καίει ένα ολόκληρο βουνό, τον Υμηττό, την Πάρνηθα, την Πεντέλη ή οδηγεί σε οικολογική καταστροφή ή εξ αυτού προκαλείται η απώλεια, έστω και μιας ανθρώπινης ζωής και αυτό γίνεται επαναλαμβανόμενα, θα πρέπει η Πολιτεία να λάβει μέτρα. Η Πολιτεία έχει υποχρέωση να υπηρετεί τους πολλούς, το γενικό καλό, το σύνολο.

Άλλο ένα προληπτικό μέτρο είναι ότι μπαίνει σε εφαρμογή αυτό που είχε αποφασιστεί, πριν από ενάμιση χρόνο, και είχε γίνει νόμος του κράτους, αλλά τώρα ήρθε η εγκύκλιος, η οποία έρχεται να συμπληρώσει την υπουργική, γι’ αυτά τα ακίνητα ή τις περιουσίες, οι οποίες βρίσκονται στα 100 μέτρα από δασικές περιοχές, είναι υποχρεωμένες, με τη συνδρομή του δήμου, να λάβουν τα μέτρα τους, έτσι ώστε να έχουν συστήματα πυρασφάλειας και πυροπροστασίας.

Επίσης, θα παρουσιαστεί -είστε όλοι καλεσμένοι, θα σας έρθουν οι σχετικές προσκλήσεις- την Πέμπτη στη 13.00΄, κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου στην Ολομέλεια, το νέο δόγμα του Πυροσβεστικού Σώματος για την αντιμετώπιση των δασικών πυρκαγιών, το οποίο θα μπει σε προεδρικό διάταγμα και θα γίνει νόμος του κράτους. Δηλαδή, από τον πρώτο, τον εθελοντή, μέχρι τον εποχικό πυροσβέστη, μέχρι τον Διοικητή, μέχρι τον Περιφερειάρχη, μέχρι τον συντονιστή Περιφερειάρχη, μέχρι τον Επιθεωρητή και το ΕΣΚΕΔΙΚ και όλους, θα περιγράφεται ακριβώς πιο είναι το template της επιχείρησης, σε ότι έχει να κάνει με την κατάσβεση για την αντιμετώπιση μιας δασικής πυρκαγιάς ή πού υποχρεούται να είναι ο δασάρχης, μαζί με όλους τους ανθρώπους από το Πυροσβεστικό Σώμα, ποιο είναι το template για τα χωματουργικά μηχανήματα που υποχρεούνται να έχουν εκεί οι δήμοι, πότε και σε ποιο σημείο, αλλά που θα είναι οι δεξαμενές του νερού και πώς θα γίνει η κατάσβεση της δασικής πυρκαγιάς.

Θέλω να θυμίσω ότι ο εσωτερικούς κανονισμός του Πυροσβεστικού Σώματος είναι ίδιος και απαράλλακτος από το 1954, κύριοι συνάδελφοι. Άρα, λοιπόν, νομίζω, ότι έχουν γίνει πολλές προπαρασκευαστικές ενέργειες και σημαντικές στο κομμάτι της πρόληψης. Άλλωστε, τον μεγαλύτερο όγκο, σχεδόν, το σύνολό του, από το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», περιμένουμε να τον παραλάβουμε, αν όλα πάνε καλά, από την επόμενη αντιπυρική περίοδο, οπότε γι’ αυτή την αντιπυρική περίοδο επενδύουμε, κατά κύριο λόγο, στην πρόληψη. Γι’ αυτό έχουμε έρθει νωρίς να κάνουμε την προμήθειά μας, μέσα από τη διαγωνιστική διαδικασία του NSPA για τα μισθωμένα μέσα, ελικόπτερα και αεροσκάφη και ότι άλλο απαιτείται, προκειμένου να τα έχουμε στη φετινή αντιπυρική περίοδο. Προσλάβαμε και άλλους 990, οι 700 δασοκομάντος πυροσβέστες.

Προχωρήσαμε, επίσης, σε σεμινάριο τον μήνα Μάρτιο, με τους δασάρχες και τους δασικούς υπαλλήλους και όλο το Πυροσβεστικό Σώμα. Ξανακάθισαν στα θρανία Στρατηγοί, Αντιπύραρχοι, Υποπύραρχοι, Αρχιπύραρχοι, Διοικητές, απλοί πυροσβέστες, εθελοντές, υποχρεωτικά. Προχωράμε και κάνουμε τώρα αυτά τα σεμινάρια μαζί με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ολοκληρώνεται αυτόν τον μήνα και θα πάμε σε κοινές ασκήσεις, επί του πεδίου, τον Απρίλιο. Ασκήσεις, όχι με σενάριο που θα είναι προδιαγεγραμμένο, αλλά με γενική επιφυλακή του Πυροσβεστικού Σώματος μία ημέρα και χωρίς να υπάρχει προειδοποίηση. Για παράδειγμα, σε τρία σημεία θα υπάρχει δασική πυρκαγιά και χρονομέτρηση, για το πότε θα πάνε τα πυροσβεστικά, πώς θα την αντιμετωπίσουν, αν θα είναι στην ώρα τους τα χωματουργικά και πώς θα λειτουργήσουν όλοι αυτοί μεταξύ τους και ούτω καθεξής.

Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι έχει γίνει πολλή και σκληρή δουλειά. Καταλαβαίνετε όλοι τη φύση αυτής της δουλειάς που είναι πάρα πολύ δύσκολη. Φυσικά, το μεγαλύτερο βάρος πέφτει στο Πυροσβεστικό Σώμα. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, είναι ένα επάγγελμα, με πολύ μεγάλο ρίσκο.

Αισθάνομαι, όμως, ότι αυτό που ήρθαμε να κάνουμε, αυτές τις τρεις ημέρες και την Πέμπτη στην Ολομέλεια, όλοι εμείς εδώ, είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί επαναλαμβάνω, ότι είναι και εμβληματικό. Έχουμε ξεκινήσει, πριν από μισό αιώνα, με τα Canadair. Υπήρχε μία πολύ μεγάλη κουβέντα, αν θα τα έχουμε ξανά ή όχι και γενικά τι θα κάνουμε με τα εναέριά μας μέσα. Αισθάνομαι ότι είναι -και ακούσατε και όλους τους φορείς- ότι είναι μία πολύ σημαντική επιλογή να μπορέσουμε να τα έχουμε και μαζί με ό,τι άλλο παράγει το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Η σύμβαση είναι συγκεκριμένη και που με ρωτήσατε, νομίζω ότι σας τα απάντησα.

Σας απάντησε ο κ. Υφυπουργός και ως προς το βιομηχανικό απόρρητο, το να μην ξέρει μία πολυεθνική εταιρεία, τι θα κάνει η άλλη, σε ότι έχει να κάνει επακριβώς με τις τιμές, για παράδειγμα, ή με τον τρόπο που λειτουργεί. Η σύμβαση, ως προσύμφωνο, θα είναι η ίδια με το τελικό κείμενο και θα είστε, άλλωστε, οι ίδιοι εδώ να την αντιπαραβάλετε.

Θα ήθελα να σας ζητήσω, καταλαβαίνω, ότι ο έλεγχος είναι σημαντικός στο ελληνικό Κοινοβούλιο και καλώς κάνετε και ελέγχετε, η λογοδοσία είναι πολύ σημαντική στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και εγώ απλώς έχω την ευθύνη γι’ αυτό και ζητώ και μία ενδελεχή ενημέρωση, σε ότι έχει να κάνει με το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» και την αντιπυρική περίοδο, κύριε Πρόεδρε, σε πρώτη ευκαιρία και όποτε την ορίσετε, θα είμαι εδώ.

Κυρίες και κύριοι, αυτό, όμως, δεν είναι ένα νομοσχέδιο για πολιτική αντιπαράθεση. Θέλω να σκεφτείτε τον κόσμο και την κοινωνία, τι σημαίνει το να πείτε, ότι υποστηρίζετε τη σύμβαση και να πάρουμε τα Canadair και το τι σημαίνει ότι δεν υποστηρίζετε τη σύμβαση, αντίστοιχα. Και εν τοιαύτη περιπτώσει, βλέπετε ότι είναι τέτοια η χρονική διάρκεια της παραλαβής των συγκεκριμένων που δεν ξέρεις κανένας ποιος θα βρίσκεται σε αυτές τις θέσεις. Δεν νομίζω ότι έχει να κάνει με το τώρα, έχει να κάνει με την επένδυση στο αύριο. Ήθελα, λοιπόν, να ζητήσω θερμά να υποστηρίξετε όλοι αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Οι απαντήσεις που δόθηκαν σήμερα από τη δική σας πλευρά, σε προηγούμενη συνεδρίαση από τους φορείς, στους οποίους είχαν την ευκαιρία όλοι οι συνάδελφοι να θέσουν τα ερωτήματά τους και μαζί με τις τοποθετήσεις που θα ακολουθήσουν, νομίζω ότι ολοκληρώνεται η διαδικασία, σε κάθε της πτυχή, από πλευράς ενημέρωσης, κατάθεσης ερωτήσεων και λήψης απαντήσεων. Είναι πολύ καλό αυτό για τον κοινοβουλευτικό μας διάλογο και την επεξεργασία των νομοσχεδίων.

Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ’ αρχάς, να δώσω πολλά συγχαρητήρια στον κ. Υπουργό για την ενημέρωση. Με πολύ μεγάλη χαρά τον άκουσα να επικαλείται ο ίδιος την ενημέρωση προς την Επιτροπή. Νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικό. Μία ενημέρωση και για το «ΑΙΓΙΣ» και για την επικείμενη αντιπυρική περίοδο, μιας και γίνεται μια πολύ σημαντική δουλειά από το Υπουργείο, από την ηγεσία του, από τις υπηρεσίες του, αλλά και από το Πυροσβεστικό, συνολικά, Σώμα.

Σε σχέση με το εν λόγω νομοσχέδιο, στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας αναπτύξαμε και συζητήσαμε την αναγκαιότητα της έγκρισης της σύμβασης, η οποία εμπεριέχεται στο εν λόγω νομοσχέδιο του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, με τίτλο «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την προμήθεια αεροσκαφών τύπου DHC- 515». Έχουμε ήδη, ακούσει και τους φορείς και νομίζω ότι ήταν μία εξαιρετικά διαφωτιστική συνεδρίαση για την αναγκαιότητα της έγκρισης και της σύναψης της εν λόγω σύμβασης.

Τώρα, επί των άρθρων, του εν λόγω νομοσχεδίου. Στο πρώτο άρθρο του σχεδίου νόμου εγκρίνεται το σχέδιο της υπό κρίση σύμβασης προμήθειας διαφόρων αεροσκαφών, αλλά και των συναφών ειδών και των διάφορων υπηρεσιών, μεταξύ του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας και της κρατικής εταιρείας του Καναδά με την επωνυμία «Canadian Commercial Corporation».

Στο άρθρο 1 της σύμβασης, περιλαμβάνονται οι ορισμοί των επιμέρους όρων της σύμβασης. Παρέχονται, επίσης, όλες οι αναγκαίες διευκρινίσεις ως προς την ερμηνευτική προσέγγιση της σύμβασης, το εφαρμοστέο δίκαιο σε διάφορα θέματα ερμηνείας, εγκυρότητας, αλλά και εκτέλεσης της σύμβασης, την ακολουθητέα διαδικασία για την επίλυση διαφορών που αφορούν τη σύμβαση, αλλά και την όποια γλώσσα υπογραφής της και την αυτοτέλεια των διατάξεων.

Στο άρθρο 2 της σύμβασης, προβλέπεται η αίρεση παράδοσης, ρυθμίζονται θέματα της αγοραπωλησίας των εν λόγω αεροσκαφών, καθώς και των παρεχόμενων δικαιωμάτων της άδειας χρήσης των εγχειριδίων και της τεχνικής βιβλιογραφίας.

Στο άρθρο 3 της σύμβασης, περιέχονται οι όροι καταβολής του τιμήματος αγοράς, της πληρωμής, των οριζόμενων δόσεων και των επιβαλλόμενων φόρων κατανεμημένων, μεταξύ αγοραστή και πωλητή.

Στο άρθρο 4, εξειδικεύεται η διαδικασία αλλαγής των διαφόρων προδιαγραφών, κατ’ αίτημα του αγοραστή, εξειδικεύονται οι όποιες συνέπειες υπάρχουν και οι όποιες κυρώσεις καθυστέρησης ή παράδοσης, λόγω καταστροφής ή δομικής βλάβης σε όποιο αεροσκάφος, καθώς και η συμβατική διαδικασία μεταβίβασης της κυριότητας αεροσκαφών και μετάκλησης κινδύνου, κατά το χρονικό σημείο παράδοσης του όποιου αεροσκάφους και σύνταξης πιστοποιητικού αποδοχής. Προβλέπεται, επίσης, και η παράδοση εγχειριδίων, αλλά και τεχνητής βιβλιογραφίας και ορίζεται η επιτροπή παρακολούθησης της σύμβασης με συμμετοχή και αντιπροσώπων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο άρθρο 5 της σύμβασης, περιλαμβάνεται η πολιτική εγγυήσεων των αεροσκαφών και των ανταλλακτικών τους σύμφωνα με τα παραρτήματα β΄ και γ΄ της σύμβασης.

Στο άρθρο 6, αναφέρονται οι εγγυητικές δηλώσεις των συμβαλλομένων μερών για το σύνολο των θεματικών της σύμβασης και ενδεικτικά, για τη νομιμότητα της εκπροσώπησης και την έγκριση του περιεχομένου της εν λόγω σύμβασης, τη διαθεσιμότητα των αναγκαίων κεφαλαίων για την καταπολέμηση διαφθοράς, για τη διευθέτηση θεμάτων φορολόγησης της συναλλαγής, για τη μεταβίβαση της κυριότητας αεροσκαφών και διαφύλαξη δικαιωμάτων τρίτων προσώπων.

Στο άρθρο 7, ορίζονται οι δυνατότητες της καταγγελίας, υπό συγκεκριμένους όρους, αλλά και προϋποθέσεις, τόσο για τον αγοραστή, όσο και για τον πωλητή. Επίσης, καθορίζονται οι επιπτώσεις της καταγγελίας για κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

Στο άρθρο 8, περιλαμβάνονται οι ρήτρες αποζημίωσης και περιορισμού ευθύνης από τη σύμβαση, έναντι αξιώσεων τρίτων. Περαιτέρω, ρυθμίζονται και άλλα ζητήματα αποζημίωσης για παραβίαση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, επί των παραγόμενων αεροσκαφών και εισάγονται συγκεκριμένες ρήτρες περιορισμού ζημίας, αλλά και ευθύνης για την έμμεση ζημία.

Στο άρθρο 9 της σύμβασης, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χρηστής εμπιστευτικής πληροφόρησης, αποκλειστικά και μόνο, για τους επιτρεπόμενους σκοπούς στο πλαίσιο της σύμβασης. Περιλαμβάνει δε, την ευθύνη μη επιτρεπόμενης παραβίασης της εμπιστευτικότητας, καθώς και τη διαδικασία καταστροφής εμπιστευτικών πληροφοριών.

Στο άρθρο 10 της σύμβασης, καθορίζονται παρεπόμενα ζητήματα, όπως ενέργειες και δικαιώματα εμπορικής προώθησης, δηλαδή, μάρκετινγκ των παραγόμενων και αγοραζόμενων αεροσκαφών, καθώς και ειδικά θέματα εκχώρησης των δικαιωμάτων από τη σύμβαση.

Στο δεύτερο άρθρο του παρόντος νομοσχεδίου, ορίζονται τα επιμέρους σημεία της σύμβασης, τα οποία και εμπίπτουν στην εξαίρεση από τη δημοσίευση για λόγους υπηρεσιακού απορρήτου. Πρόκειται για επιμέρους προβλέψεις της εν λόγω σύμβασης, που άπτονται, προφανώς, της εμπορικής πολιτικής της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας, της διαχείρισης σημάτων διανοητικής, αλλά και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, καθώς και του τρόπου διάθεσής τους. Η τήρηση του υπηρεσιακού απορρήτου αποσκοπεί στην προάσπιση της εμπιστευτικότητας επιμέρους ρητρών της εμπορικής πολιτικής της εταιρείας, σε σχέση με διάφορες εκκρεμείς διαδικασίες συμβατικών διαπραγματεύσεων, στις οποίες συμμετέχει.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής**)**:** Τον λόγο έχει ο κ. Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πράγματι, όταν είδα να έρχεται αυτό το νομοσχέδιο, θεώρησα ότι είναι κάτι, τελείως, τυπικό, κάτι το οποίο, ουσιαστικά, με «κλειστά τα μάτια» θα έχει τη θετική μας ψήφο, γιατί είναι γεγονός, ότι σε κάθε αντιπυρική περίοδο, σε κάθε κρίση που έχουμε στη χώρα μας, ενδεχομένως, και σε υπερβολικό βαθμό, συζητείται το να είχαμε παραπάνω αεροσκάφη. Έχουμε όλοι εμπειρία από δημάρχους, από περιφερειάρχες, οι οποίοι ζητούν απεγνωσμένα κάποιο αεροσκάφος, για να σβηστεί η φωτιά. Βέβαια, αυτό δεν είναι «πανάκεια», γιατί έχουμε πει πολλές φορές, ότι χωρίς την κατάλληλη πρόληψη, χωρίς την εκπαίδευση του προσωπικού, οι φωτιές δεν σβήνονται από μόνες τους από τα αεροσκάφη. Όμως, πράγματι, ο ρόλος τους είναι κεντρικός και σημαντικός. Γεγονός, επίσης, αδιαμφισβήτητο είναι, ότι τα παλαιότερης γενιάς αεροσκάφη Canadair είχαν κλείσει ένα κύκλο και σε λίγο δεν θα μπορούσαμε να βρούμε ανταλλακτικά. Άρα, εκ των πραγμάτων, θα οδηγούμασταν σε μία κατάσταση έλλειψης.

Αυτό, λοιπόν, μάς έκανε, εμένα προσωπικά και το κόμμα μου, να είμαστε πολύ θετικά διακείμενοι, όπως είπα και στην πρώτη συνεδρίαση. Ωστόσο, ο Υπουργός χρησιμοποίησε μία λέξη για το νομοσχέδιο, ότι είναι «πατριωτικό». Εγώ θα έλεγα να μην χρησιμοποιούμε τόσο φορτισμένες λέξεις, γιατί δεν σημαίνει ότι κάποιο κόμμα ή κάποιοι που μπορεί να έχουν επιφυλάξεις, ότι δεν είναι πατριώτες. Το χρέος της Αντιπολίτευσης και το έχω πει και άλλες φορές, δεν είναι, αν θέλουμε ή δεν θέλουμε να εξοπλιστεί η Πολεμική Αεροπορία, η Πυροσβεστική μας και ούτω καθεξής, για να μπορέσει να αντικρούσει τους όποιους κινδύνους. Το καθήκον μας είναι να μπορέσουμε να κάνουμε κριτική και να βλέπουμε και κάποια σημεία και κάποια ερωτήματα, που, ενδεχομένως, με την πρώτη ματιά, δεν ήταν ορατά. Και δεν σας κρύβω, ότι όσο περνάει ο καιρός τα ερωτήματα αυτά, αυξάνονται.

Για παράδειγμα αυτή η σύμβαση, μας είπε ο Υπουργός, όταν ρωτήθηκε για το είδος της σύμβασης, ότι είναι μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Καναδά. Δεν αμφιβάλλω γι’ αυτό. Εννοώ ότι σαν τρόπο συμφωνίας, εγώ, τουλάχιστον, στην ελληνική Βουλή δεν είχα δει κάτι παρόμοιο. Δηλαδή, έχουμε διακρατικές συμφωνίες, έχουμε μέρος διακρατικών συμφωνιών, όμως, εδώ, έχουμε ένα προσχέδιο συμφωνίας. Τι ακριβώς είναι το προσχέδιο και πόσο δεσμευτικό μπορεί να είναι;

Σας είχαμε πει και την άλλη φορά, ότι στα έχοντας υπόψη, θα έπρεπε να μας δοθεί και το administrative arrangement της σύμβασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον Καναδά. Δεσμεύεστε ότι το τελικό κόστος θα είναι αυτό που αναφέρεται εδώ; Δηλαδή, ναι μεν το κείμενο θα είναι, όπως θα το συμφωνήσουμε σήμερα, όμως, αυτό αποτρέπει μία μελλοντική επεξεργασία του κειμένου αυτού; Με τη συμφωνία που θα κάνει ο Πρωθυπουργός σε λίγες ημέρες στον Καναδά, μήπως προστεθούν όροι ή προϋποθέσεις ή ένα κόστος, που άλλο θα είναι αυτό που έχουμε φέρει εδώ και άλλο θα δούμε ότι ισχύει τελικά;

Τρίτον, έχουμε εχέγγυα για την παραγωγή; Όπως κατάλαβα, ουσιαστικά, είχαν σταματήσει να παράγονται αυτά τα αεροσκάφη, αλλά επειδή υπήρχε ενδιαφέρον από ευρωπαϊκά κράτη ήρθε ο Καναδάς και λέει ξεκινάω ξανά τη γραμμή παραγωγής.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε συνάδελφε, με συγχωρείτε. Με όλο τον σεβασμό, σας είπα νωρίτερα, ότι η εξουσιοδότηση που δίνετε αφορά μόνο αυτό το προσύμφωνο και τίποτ’ άλλο. Αυτή η κύρωση θα κατατεθεί στην Επιτροπή, για να την αντιπαραβάλετε, σε σχέση με αυτό το προσύμφωνο. Δεν μπορεί να συμφωνηθεί κάτι άλλο, από αυτό το οποίο έχει κυρωθεί.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Λέτε ότι, δεν μπορεί να κυρωθεί και συμφωνηθεί κάτι άλλο. Χαίρομαι που το λέτε. Εδώ θα έχουμε, το ότι έχει περάσει από τη Βουλή και αυτό λειτουργεί καμιά φορά, για να «ξεπλένουμε» καταστάσεις, επειδή έχει περάσει μία συμφωνία από το ελληνικό Κοινοβούλιο και γι’ αυτό πρέπει να είμαστε προσεκτικοί. Εγώ δεν λέω, ότι αυτό θα αλλάξει που ψηφίζουμε. Το ερώτημα είναι, αν θα είναι το τελικό ή ενδεχομένως, μπορεί να έχουν προστεθεί και άλλοι κρίσιμοι παράγοντες. Αν αυτό μπορείτε να το διευκρινίσετε, αλλά δεν το είπατε ούτε τώρα.

Έρχομαι τώρα στο θέμα για το πότε θα τα παραλάβουμε αυτά τα αεροσκάφη, γιατί υπάρχει ένα θέμα προτεραιοποίησης, όπως λέγεται. Η προτεραιοποίηση αυτή για τη χώρα μας με ποιο θέμα έχει να κάνει, σε σχέση με άλλες χώρες; Ότι κάθε χώρα, κατ’ αρχάς, θα παίρνει, όταν είναι έτοιμο, από ένα αεροσκάφος και ούτω καθ’ εξής; Έχει να κάνει με τον χρόνο υπογραφής για κάθε χώρα αυτής της σύμβασης; Το θέμα της παράδοσης είναι ένα θέμα. Και το λέω αυτό, γιατί ξέρω και από τον Νομό μου, την Εύβοια, τι έγινε με την παράδοση των υδροπλάνων. Το 2019, είχε πει ο κ. Γεωργιάδης, ότι το επόμενο εξάμηνο έρχονται τα πρώτα υδροπλάνα και ακόμα τα περιμένουμε. Αν, δηλαδή, μεθαύριο, σε αυτή τη γραμμή παραγωγής, σε κάποιες χώρες που έχουν δεσμευτεί, αλλάξει η κυβέρνησή τους γιατί μιλάμε για μία περίοδο επτά-οκτώ ετών, θα σταματήσει η παραγωγή και θα είμαστε στον «αέρα» ή υπάρχουν δικλείδες ασφαλείας, ώστε να συνεχιστεί η παραγωγή;

Σε ότι αφορά στο κόστος, αν κάνετε μία σύντομη διαίρεση, είναι παραπάνω απ’ ότι για ένα F-16. Ας μας πει και ο κ. Υφυπουργός πόσο είναι το κόστος για ένα F-16 απλού τύπου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός** **Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Είναι γύρω στα 100 εκατομμύρια δολάρια.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θέλω να πω, ότι από τη στιγμή που υπήρχε μία συλλογική διαπραγμάτευση με τόσες χώρες, γιατί είναι τόσο υψηλό το κόστος; Δεν είμαι ειδικός, αλλά το κόστος που βλέπουμε είναι μάλλον υψηλό. Όμως, επειδή δεν είμαι ειδικός, δεν μπορώ να επιμείνω σε αυτό.

Επίσης, ειπώθηκε για τη χρηματοδότηση, ότι θα είναι από το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Θα είναι όλο από εκεί, όπως ειπώθηκε; Γιατί υπάρχει στο άρθρο 3, στη σελ.64, ότι ενδέχεται να υπάρχει χρηματοδότηση και από εθνικούς πόρους; Άρα, υπάρχει και ένα «παραθυράκι», το οποίο καλό είναι να το γνωρίζουμε.

Ειπώθηκε σήμερα στην ακρόαση φορέων κάτι, που προσωπικά το βρήκα συγκλονιστικό και πήγε να περάσει λίγο [αβρόχοις ποσί.](https://el.wiktionary.org/wiki/%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8C%CF%87%CE%BF%CE%B9%CF%82_%CF%80%CE%BF%CF%83%CE%AF) Είπε ο εκπρόσωπος του Σωματείου των μηχανικών, ότι για τα CL-415, γιατί τα CL-215 είναι αρκετά παλιά, περνάει η συντήρησή τους στη SABENA, στη Γαλλία, με ένα κόστος 80 εκατομμυρίων για τέσσερα έτη, χωρίς ακόμα να ξέρουμε πόσα αεροσκάφη θα πηγαίνουν εκεί και θα συντηρούνται. Ο κ. Υφυπουργός μάς είπε για 58 εκ. ευρώ, ότι είναι το κόστος για τα επτά αεροσκάφη που θα παραλάβουμε στην ΕΑΒ, ενώ αυτή η σύμβαση λέει 80 εκ. ευρώ. Μάλιστα, ανέφεραν -και θέλω αν μπορείτε να το πείτε τώρα ή όταν είστε έτοιμος- ότι πάρα πολλοί από το εξειδικευμένο μας προσωπικό, επειδή έπαιρναν, ακριβώς, πολύ χαμηλότερους μισθούς και είχαν την τεχνογνωσία, πάνε τώρα στη SABENA με πολύ μεγαλύτερους μισθούς και έτσι χάνουμε και τη συντήρησης των παλαιών αεροσκαφών.

Επίσης, λείπουν απόρρητοι πίνακες και εξηγήθηκε, ότι αυτό έγινε για λόγους πολιτικής της εταιρείας, αν και νομίζω ότι δεν έχει ανταγωνισμό. Δηλαδή, θέλω να πω στον συγκεκριμένο τομέα τα αεροσκάφη αυτού του τύπου μόνο στον Καναδά, απ’ ότι ξέρω υπάρχουν. Άρα, λοιπόν, έχουμε μία σύμβαση, που, ουσιαστικά, δεν είναι η τελική, στην οποία υπάρχουν απόρρητοι πίνακες, ενώ το τελικό κόστος μένει να το δούμε. Εσείς αν ήσασταν Αντιπολίτευση, θα το ψηφίζατε με ελαφρά την καρδία; Απλά ρωτάω, για να μας πείτε με ειλικρίνεια, επειδή κάνουμε μία, πραγματικά, εποικοδομητική συζήτηση σε αυτή την Αίθουσα.

Εμείς, λοιπόν, επιφυλασσόμαστε. Θα δούμε ότι πρέπει να δούμε. Καταλαβαίνω ότι επικοινωνιακά είναι δύσκολο να ψηφίσει κάποιος κατά της σύμβασης. Καταλαβαίνω ότι την επόμενη μέρα θα πούνε, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ είναι εναντίον της απόκτησης αεροσκαφών για το καλό της πυρόσβεσης. Πράγματι, αλλά από την άλλη πλευρά, δεν μπορούμε να δίνουμε «λευκή επιταγή», ούτε να χρησιμοποιείται η Βουλή σαν «πλυντήριο» κάποιων αποφάσεων, που καμιά φορά μπορεί να σας ξεφεύγουν και εσάς κύριε Υπουργέ. Μπορεί να έχετε την κάθε καλή πρόθεση, όμως, πολλές φορές, έχουμε πει «ο διάβολος κρύβεται στις λεπτομέρειες».

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Κικίλιας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας)**: Κύριε Κεδίκογλου, είστε γενικά πολύ ευγενής συνάδελφος. Δεν θέλω να διακόπτω, αλλά ο καθένας υπερασπίζεται την τιμή και την υπόληψή του και επειδή είναι μικρή η χώρα και όλοι γνωρίζουμε όλους, τι εννοείτε με τη λέξη «πλυντήριο»; Σε ποιον αναφέρεστε και με ποια στοιχεία; Ότι έχετε να το καταθέτετε στο Προεδρείο, παρακαλώ πάρα πολύ, και στην Εισαγγελία, αν υπάρχει κάτι. Προσέξτε, ερχόμαστε εδώ, μιλάμε για μία σύμβαση, η οποία είναι υπερεθνική και την οποία έχει διαπραγματευτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, που περιλαμβάνει έξι κράτη μέλη της, με τις ίδιες τιμές για όλους, με προκαθορισμένους χρόνους παράδοσης για τα συγκεκριμένα, με συγκεκριμένο πλαίσιο και σειρά. Είναι η δεύτερη φορά που το λέτε. Μπορεί να σας ξέφυγε την πρώτη φορά, αλλά τώρα είναι η δεύτερη φορά. Είμαι ένας άνθρωπος ακριβής. Παρακαλώ πάρα πολύ, σε τι συνίσταται η αδιαφάνεια;

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Σας λέω, ότι επειδή έχουμε δει παρόμοιες ιστορίες στο παρελθόν, δεν θα πρέπει η Βουλή να γίνει «πλυντήριο» αποφάσεων, όταν οι Βουλευτές δεν έχουν γνώση όλων των στοιχείων. Δεν είπα ότι έχει γίνει ή ότι σκοπεύετε εσείς προσωπικά να το κάνετε. Όμως, πρέπει να είμαστε προσεκτικοί, όταν φέρνουμε κάτι, που δεν ξέρουμε την τελική μορφή. Αυτό λέω και είναι νομίζω πάρα πολύ σαφές.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Πουλάς.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΝΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα από την αρχή να ξεκαθαρίσω, ότι δεν είμαστε ενάντια στην προμήθεια των επτά πυροσβεστικών αεροπλάνων, αλλά θέσαμε τον προβληματισμό μας για τη σκοπιμότητα που εξυπηρετεί να εγκρίνουμε τυποποιημένους όρους που διαπραγματεύτηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση με την καναδική εταιρεία Canadian Commercial Corporation, για την παραγωγή και την προμήθεια των επτά Canadair DHC-515. Δεν γίνεται αντιληπτό, για ποιον λόγο ζητάτε την κοινοβουλευτική έγκριση για μία κρατική προμήθεια και μάλιστα, την ώρα που δεν μας διαφωτίζετε ως προς όλες τις πλευρές.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ(Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Συνάδελφε, επιτρέψτε μου να πω, ότι είναι μία σύμβαση που έρχεται προς συζήτηση και καλώς έρχεται. Αν δεν ερχόταν, θα λέγατε γιατί δεν ήρθε.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΝΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Κύριε Πρόεδρε, δεν έρχεται η συμφωνία. Έρχεται σχέδιο συμφωνίας. Αυτό φωνάζουμε, γιατί φέρνετε το σχέδιο. Αυτό το γεγονός μάς αφήνει ως μόνη λογική ερμηνεία, το ότι ψάχνετε να αντιπολιτευτείτε την Αντιπολίτευση, σε περίπτωση νέας καταστροφικής πυρκαγιάς.

Σε κάθε περίπτωση, καλούμαστε να σχολιάσουμε τα άρθρα ενός σχεδίου νόμου, που εγκρίνει τους συμβατικούς όρους μιας κρατικής σύμβασης προμήθειας. Δηλαδή, καλούμαστε να εκφέρουμε γνώμη για συμβατικές υποχρεώσεις που αναλαμβάνει η χώρα μας, υπό την καθοδήγηση, προεργασία, προσυμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μία άσκοπη κοινοβουλευτικά διαδικασία, καθώς οι όροι αυτοί, προφανώς, δεν μπορούν να αλλαχθούν από το ελληνικό Κοινοβούλιο, όπως το είπατε προηγουμένως.

Ειδικότερα, επί των άρθρων, το άρθρο 1 του σχεδίου νόμου, περιλαμβάνει τα δέκα άρθρα της σύμβασης από το 1 έως το 10. Αυτό το προοίμιο της σύμβασης μαθαίνουμε ότι η κρατική εταιρεία Canadian Commercial Corporation λειτουργεί ως εγγυητής εκτέλεσης του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης από την εταιρεία Viking Air Ltd, η οποία, αφού συγχωνευθεί, θα ονομάζεται, πλέον, De Havilland Aircraft of Canada Limited. Αυτή η κρατική εταιρεία θα είναι πάντοτε υπεύθυνη, έναντι της χώρας μας για την παράδοση των αεροσκαφών και για την ορθή εκτέλεση της σύμβασης που υπογράφεται με την Ελληνική Δημοκρατία.

Επίσης, στο ίδιο άρθρο, αναφέρονται τα 18 Παραρτήματα της αρχικής συμφωνίας. Με άλλα λόγια, όλο το «ζουμί» της σύμβασης βρίσκεται στα Παραρτήματα, τα οποία δεν μας κοινοποιήθηκαν μαζί με τη σύμβαση. Όταν όλη η ουσία της βρίσκεται σε τεύχη, που δεν έχουμε στη διάθεσή μας, τι καλούμαστε να ψηφίσουμε και για ποια σύμβαση θα πάρουμε την ευθύνη;

Στο άρθρο 1, περιλαμβάνεται η ερμηνεία των όρων της σύμβασης. Επίσης, από το άρθρο αυτό πληροφορούμαστε, ότι η αγοραπωλησία θα γίνει σε δολάρια των ΗΠΑ. Κάθε διαφορά που αφορά αξίωση από την παρούσα σύμβαση ή αφορά σε ζητήματα, σχετικά με τη διαπραγμάτευση, την υπόσταση, την εγκυρότητα, την ερμηνεία, την εκτέλεση παράβασης ή τη λύση της, υπάγονται σε διαδικασία εξωδικαστικής επίλυσης της διαφοράς και μετά σε διαιτησία, που θα λάβει χώρα στην Ελβετία και στην αγγλική γλώσσα. Το ωραίο είναι ότι η διαιτητική διαδικασία θα παραμείνει εμπιστευτική και άρα, μυστική από το ελληνικό Κοινοβούλιο. Η λογοδοσία, η διαφάνεια και η αξιοπιστία της όλης διαδικασίας «πηγαίνει περίπατο». Το πώς θα μάθουν οι πολίτες για μία συμφωνία, που μπορεί να τους χρεώσει με πολλά εκατομμύρια ευρώ, για εσάς είναι δευτερεύον ζήτημα;

Το άρθρο 2, περιγράφει την αγοραπωλησία του αεροσκάφους, των ανταλλακτικών, των υπηρεσιών υποστήριξης πελατών, τις αιρέσεις και τα τεχνικά εγχειρίδια. Από την παρ. 2.2, προκύπτει το εξής ερώτημα: σύμφωνα με τη σύμβαση η καναδική εταιρεία πρέπει να συνάψει συμβάσεις αγοραπωλησίας αεροσκαφών, έως 31 Δεκεμβρίου του 2024 με έναν ή περισσότερους αρχικούς πελάτες. Εάν οι υπόλοιπες χώρες του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας δεν προχωρήσουν εγκαίρως με τη σύναψη της δικής τους σύμβασης με την καναδική εταιρεία, επηρεάζεται η δική μας παραγγελία; Θα καθυστερήσει η παράδοση των δικών μας αεροσκαφών και με πόση μεγάλη καθυστέρηση θα περιμένουμε;

Τελικά, ποιος θα κάνει τη συντήρηση των συγκεκριμένων αεροσκαφών, την υποστήριξη και την εκπαίδευση των πιλότων μας; Θα την κάνει η ίδια η εταιρεία ή τρίτος, με βάση τα εγχειρίδια και την τεχνική βιβλιογραφία που η καναδική εταιρία θα μας παραδώσει μετά την ολοκλήρωση της σύμβασης; Ξέρουμε πόσο θα κοστίσει; Έχουμε εικόνα ποιος φορέας θα αναλάβει το έργο αυτό;

Το άρθρο 3, αναφέρεται στο τίμημα αγοράς και στους όρους πληρωμής. Άλλη μία «σκοτεινή γωνία». Η συνολική αξία της σύμβασης και η ανάλυση του τιμήματος αγοράς βρίσκονται στον Πίνακα Ι, του Παραρτήματος Ε΄, που δεν μας γνωστοποιείτε. Είναι δυνατόν, το κόστος της σύμβασης να μην είναι γνωστό; Είναι δυνατόν, να μην γνωρίζουμε ποιο θα είναι το κόστος, που θα καταβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση και ποιο η χώρα μας; Είναι δυνατόν, να μην γνωρίζουμε ούτε την πηγή χρηματοδότησης της προμήθειας; Εγώ ακούω νούμερα, αλλά δεν ξέρω αν είναι γραμμένα στο κείμενο και γι’ αυτό θέλω να το δω.

Το άρθρο 4, αναφέρεται στις επιθεωρήσεις, την αποδοχή και την παράδοση του αεροσκάφους. Επισημαίνω ότι οι παρ. 4.1, 4.2, 4.3 και 4.4 είναι κενές. Σε τι αναφέρονται; Και για ποιον λόγο αφαιρέθηκαν από το κείμενο της σύμβασης και δεν τέθηκαν σε γνώση μας; Επίσης, με την παράδοση του αγοραζόμενου αεροσκάφους μεταβιβάζεται και ο κίνδυνος ζημίας, από την καναδική εταιρεία, στη χώρα μας. Επισημαίνω ότι δεν επιφυλασσόμαστε για, τυχόν, κατασκευαστικό λάθος, υπαιτιότητας της κατασκευάστριας εταιρείας. Έτσι σε όλες τις περιπτώσεις, άνευ εξαιρέσεως, μετά την παράδοση, η χώρα μας φέρει τον όποιο κίνδυνο και ζημία παρουσιάσει το κάθε αεροσκάφος που θα παραλαμβάνουμε.

Το άρθρο 5, αναφέρεται στις εγγυήσεις, ενώ το άρθρο 6, στις δηλώσεις και στις εγγυητικές δηλώσεις των συμβαλλομένων μερών.

Το άρθρο 7, περιλαμβάνει τους όρους, υπό τους οποίους μπορεί να γίνει η καταγγελία της σύμβασης από κάθε μέρος. Και εδώ υπάρχουν «σκοτεινά σημεία», γιατί, καθώς τα 4.4, 4.7 και 4.9, στα οποία παραπέμπει το άρθρο 7, έχουν αφαιρεθεί από το κείμενο της σύμβασης που καλούμαστε να ψηφίσουμε. Γιατί τόσο «σκοτάδι» πάνω από τους όρους, που είναι οι βασικοί, για να κρίνουμε τα «ψιλά γράμματα» μιας σύμβασης; Τι είδους ευθύνη μας καλείτε να πάρουμε, απέναντι στους πολίτες με μία συγκεκριμένη συμφωνία;

Στο άρθρο 8, καθορίζονται οι αποζημιώσεις, με τις οποίες επιβαρύνεται η ελληνική πλευρά, σε περίπτωση παραβίασης του διπλώματος ευρεσιτεχνίας της καναδικής εταιρείας, αλλά και σε κάθε άλλη περίπτωση που, τυχόν, υποστούν ζημία η εταιρεία, τα στελέχη της ή οποιοσδήποτε υπάλληλός της από αξίωση τρίτου προσώπου. Η εν λόγω σύμβαση σε ορισμένα σημεία της μοιάζει «λεόντειος» υπέρ των συμφερόντων των Καναδών, αίσθηση που εντείνεται από τα πολλά απόρρητα, κρυφά και «σκοτεινά» της σημεία. Και εδώ το άρθρο 8.5 είναι αγνώστου περιεχομένου.

Στο άρθρο 9, αναφέρονται οι όροι της εμπιστευτικότητας της παρούσας σύμβασης, με τους οποίους δεσμεύεται η ελληνική πλευρά να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, για να προστατεύσει τις εμπιστευτικές πληροφορίες που θα γνωστοποιήσει η καναδική πλευρά. Σημειώνεται ότι ο αριθμός των εμπιστευτικών πληροφοριών περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 της σύμβασης, και περιλαμβάνει αντικείμενα πνευματικής ιδιοκτησίας της καναδικής εταιρείας, αναφορικά με την κατασκευή των αεροσκαφών. Ας μην αδράξετε την ευκαιρία, για να χαρακτηρίσετε, ότι σας συμφέρει ως απόρρητο και για να το κρατήσετε μακριά από τον έλεγχο του Κοινοβουλίου.

 Στο άρθρο 9.4, περιγράφονται οι εξαιρέσεις, σε ότι αφορά τις εμπιστευτικές πληροφορίες και τη σχετική απαλλαγή της χώρας μας από τυχόν διαρροή τους. Στο άρθρο αυτό μαθαίνουμε, ότι το κυμαινόμενο εύρος του κόστους αγοράς είναι 500 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, όχι, όμως, ακριβώς ποιο είναι το κόστος, αλλά πόσο από αυτό θα μας αναλογεί και πόσο θα χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το άρθρο 10, περιέχει διάφορους όρους, όπως για την κοινοποίηση των εγγράφων, την εκχώρηση των δικαιωμάτων από τη σύμβαση, τις επισκέψεις του αγοραστή και τα έξοδα μεταφραστών και άλλα.

Το άρθρο 2 του σχεδίου νόμου της σύμβασης αυτής, αναφέρεται στα άρθρα της σύμβασης, που δεν κοινοποιήθηκαν στην Ενική Αντιπροσωπεία, δικαιολογώντας τη μη δημοσιοποίηση αυτή για λόγους διασφάλισης του υπηρεσιακού απορρήτου. Είναι οι λόγοι της καταγγελίας της συγκεκριμένης σύμβασης υπηρεσιακό απόρρητο; Είναι η παρ. 2.1, για την αγοραπωλησία των αεροσκαφών υπηρεσιακό απόρρητο; Τι αγοράζουμε, εν τέλει; Είναι οι αποζημιώσεις και ο περιορισμός της ευθύνης υπηρεσιακό απόρρητο;

Ομοίως, στο «σκοτάδι» μάς αφήνει και το τρίτο άρθρο του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το οποίο, όλως αορίστως, η δαπάνη των αεροσκαφών θα βαρύνει το εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Αυτό γράφει μέσα. Δεν είναι λεπτομέρεια το ύψος και ο τρόπος πληρωμής της συγκεκριμένης δαπάνης; Από το 2020, διαφημίζετε το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», ως το μεγαλύτερο πρόγραμμα προμήθειας πολιτικής προστασίας της χώρας, χωρίς, όμως, μέχρι σήμερα, να έχετε δώσει πληροφορίες, για το ποιες προμήθειες έχουν συντελεστεί και πού.

Εσείς μάς είχατε διαβεβαιώσει για λογοδοσία και ενημέρωση της Βουλής και για διαφάνεια, κύριε Υπουργέ, μην τα ξεχνάτε. Εν ολίγοις, καλές οι προσωπικές σας προθέσεις, όμως, το επιτελικό σας κράτος που, είναι υπεύθυνο για το κοινοβουλευτικό έργο και την προτεραιοποίηση του νομοσχεδίου σας, έχει αρχίσει και «μπάζει νερά».

Σε κάθε περίπτωση, μία συνολική, πλήρης και λεπτομερής ενημέρωση της αρμόδιας Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για το ζήτημα της οργάνωσης της Πολιτικής Προστασίας για τη φετινή αντιπυρική περίοδο, που αρχίζει οσονούπω, είναι απαραίτητη, όπως ανέφεραν και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Κύριε Πρόεδρε, το ΠΑΣΟΚ θα επιφυλαχθεί για την άποψή του στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, για να μην θεωρηθεί, ότι δώσαμε χρόνο, για να απαντήσετε μόνο στον κ. Κεδίκογλου, κάνοντας εξαίρεση, μπορείτε να απαντήσετε στον κ. Πουλά, αν και το ορθό είναι να απαντήσετε στους συναδέλφους συνολικά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε συνάδελφε, το CCC είναι το κράτος.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Όπως το δέχεται ο καθένας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Τι εννοείτε, ότι δεν το δέχεστε;

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Όταν κάνω την εισήγησή μου, θέλω να γίνομαι κατανοητός. Τώρα δέχομαι οποιαδήποτε παρατήρηση, δεν έχω κανένα πρόβλημα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε συνάδελφε, δεν πρόκειται περί παρατηρήσεως. Πρώτον, το CCC είναι το καναδικό κράτος, που υπάρχει αυτό μέσα στη σύμβαση. Δεύτερον, με συγχωρείτε πάρα πολύ και με όλο τον σεβασμό, καλά κάνετε και προετοιμάζετε μία ομιλία. Όταν, όμως, προετοιμάζετε μία ομιλία και έρχομαι εδώ και δίνω απαντήσεις προ της ομιλίας σας, οφείλετε να διορθώσετε στην ομιλία σας αυτά που έχω, ήδη, απαντήσει.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Δεν πείστηκα από τις απαντήσεις που δώσατε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Μάλιστα, δεν πειστήκατε.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Ναι.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Καλώς.

Τρίτον, με τη λογική σας, τι θα προτιμούσατε να κάνει η ελληνική πολιτεία, η ελληνική Κυβέρνηση; Μία συμφωνία, την οποία, εκ των υστέρων, να φέρει για έγκριση στο Κοινοβούλιο;

Τέταρτον, ξέρετε, ότι τα ελληνικά είναι μία πλούσια γλώσσα, αλλά περιορίζουν την έννοια μιας σύμβασης. Δυστυχώς, τα νούμερα είναι αυτά και δεν επιδέχονται αλλαγής. Σας εξήγησα, ότι ό, τι θα έρθει, θα κατατεθεί μετά στην Επιτροπή.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Γιατί δεν μας τα δίνετε γραπτώς, να τα δούμε γραπτώς; Αν τα δούμε γραπτώς, δεν έχουμε κανένα θέμα. Γιατί δεν μας τα δίνετε. Όσο τα κρύβετε, τόσο χειρότερα κάνετε την κατάσταση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Ζητήσατε απαντήσεις, ο Υπουργός δέχτηκε να σας απαντήσει. Έτσι δεν θα τελειώσουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑ**Σ **(Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κατ’ αρχάς, δε χρειάζεται να φωνάζετε και να εξεγείρεστε. Εσείς, αν το αποφασίσετε, δεν θα ψηφίσετε τη σύμβαση για τα Canadair. Εγώ θεωρώ, ότι ο νέος πατριωτισμός είναι η προστασία των πολιτών από τις φυσικές καταστροφές. Άρα, εσείς, αν τελικά αποφασίσετε να μην ψηφίσετε αυτή τη σύμβαση, θα βάλετε τον εαυτό σας και το κόμμα σας, απέναντι στην προμήθεια των Canadair, τα οποία θεωρούμε, ότι είναι αδήριτη ανάγκη να τα έχουν η Πολιτική Προστασία, οι Ένοπλες Δυνάμεις και η ελληνική πολιτεία, για την προστασία των συμπολιτών μας.

Εδώ είναι οι αρμόδιοι άνθρωποι, τεχνικοί σύμβουλοι, ιπτάμενοι και υπηρεσιακοί. Ο κ. Υπουργός, υπήρξε και πρώην Αρχηγός ΓΕΑ και σας εξήγησε με κάθε λεπτομέρεια, σε τι συνίσταται αυτή η σύμβαση που υπογράψαμε. Καταλαβαίνω, όμως, ότι είναι μία πολιτική απόφαση και δεν μπορώ να επιμείνω σε αυτό, παρά μόνο να δίνω διευκρινίσεις γι’ αυτά που με ρωτάτε. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων 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), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Πουλάς Ανδρέας, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

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

Με ενδιαφέρον άκουσα τις απαντήσεις σας, κύριε Υπουργέ, στα ερωτήματα που απηύθυνε το Κ.Κ.Ε. στην προχθεσινή συνεδρίαση και επανέρχομαι με ένα νέο ερώτημα και με δύο παρατηρήσεις.

Θα ξεκινήσω με το ερώτημα. Είναι εγγυημένος, όχι από εσάς, αλλά από τη σύμβαση με την καναδική εταιρεία και την καναδική κυβέρνηση και αυτό το ρώτησε και ο Σύλλογος των Μηχανικών, ο ακριβής χρόνος παράδοσης, ο όσο το δυνατόν συντομότερος ή όχι; Εμείς δεν λέμε, ότι μπορούν να παραδοθούν αύριο. Γιατί αν δεν είναι εγγυημένος και με βάση τη συμφωνία, δεν είναι εγγυημένος, την οποία καλό είναι να μην τη λέμε «σύμβαση», να τη λέμε «σχέδιο σύμβασης», αν δεν είναι εγγυημένος, τότε αναρωτηθήκαμε, αν αυτό είναι ένας επικοινωνιακούς χειρισμός της Κυβέρνησης. Αν δεν σας αρέσει αυτή η λέξη, βρείτε μία άλλη. Πάντως, το νόημα αυτό είναι.

Η πρώτη παρατήρηση, μιλήσατε για 900 προσλήψεις στην Πυροσβεστική. Δεν θέλουμε να τις αμφισβητήσουμε. Το ερώτημα, όμως, το ουσιαστικό, κύριε Υπουργέ, είναι αν αυτές οι προσλήψεις, οι δυνητικές, που πρόκειται να γίνουν, μπορούν να καλύψουν τις τεράστιες ελλείψεις προσωπικού που υπάρχουν, αυτή τη στιγμή και οι οποίες εκδηλώνονται που βλέπουμε στις πυρκαγιές και στα διάφορα άλλα φαινόμενα. Δηλαδή, πυροσβέστες να μετακινούνται, να εξουθενώνονται εργασιακά και κυριολεκτικά να κοιμούνται στα πατώματα των καραβιών. Τα είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Και μάλιστα πυροσβεστών, για τους οποίους εσείς αναγνωρίσατε, ότι έχουν έναν μεγάλο μέσο όρο ηλικίας. Είπατε ότι ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 49 έτη.

Επαρκούν, λοιπόν, για να καλύψουν τις τεράστιες ελλείψεις; Η γνώμη μας -και νομίζω, όχι μόνο η δική μας- και η πραγματικότητα λένε πώς δεν επαρκούν. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Δεύτερη παρατήρηση, μιλήσατε και εσείς για την ενίσχυση της πρόληψης, για την ανάγκη της πρόληψης, αλλά αυτούς τους ισχυρισμούς σας δεν τους στηρίζει η πραγματικότητα και ιδίως, η οικονομική πραγματικότητα της Κυβέρνησής σας, αφού οι αριθμοί είναι αμείλικτοι. Τι να σας πω, δηλαδή; Για το 0,4% του Κρατικού Προϋπολογισμού που δίνετε για τη δασική υπηρεσία; Τόσο δίνετε. Ή για το ότι στο αίτημα της δασικής υπηρεσίας, των δασαρχείων, για τον καθαρισμό όλων των δασών, εσείς ικανοποιήσετε, ως Κυβέρνηση, μόνο το 1% των αιτημάτων τους; Για ποια πρόληψη, λοιπόν, μπορούμε να μιλάμε, μετά από αυτό;

Αυτές ήταν οι παρατηρήσεις, με βάση τις απαντήσεις που δώσατε. Νομίζω δε, ότι θα συμφωνήσουμε όλοι εδώ, ότι ήταν πολύ χρήσιμη και αρκετά αποκαλυπτική η προηγούμενη συνεδρίαση, πριν από λίγες ώρες, για την κατάσταση της δασοπυρόσβεσης στη χώρα μας, εξαιτίας, βεβαίως, των ελλείψεων σε έμψυχο δυναμικό, αλλά και σε τεχνολογικό και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, που, όπως είπα και λίγο πριν, οδηγεί σε εργασιακή εξουθένωση τους πυροσβέστες και τους εκθέτει, βεβαίως, και σε έναν σωρό κινδύνους, όπως και τους πιλότους, εξαιτίας της παλαιότητας των αεροσκαφών.

Κρατάμε, επίσης, γιατί μας έκανε εντύπωση, την επισήμανση ανώτατου υπηρεσιακού στελέχους του Πυροσβεστικού Σώματος -δεν το είπε ο οποιοσδήποτε - για τον αντιεπιχειρησιακό -και εμείς προσθέτουμε για τον αντιεπιστημονικό- διαχωρισμό της πρόληψης των δασικών πυρκαγιών από την καταστολή τους. Άλλος λέει αναλαμβάνει την πρόληψη και άλλος την καταστολή, την κατάσβεσή τους. Και εδώ νομίζω, ότι αναδείχτηκε, με έμμεσο έστω τρόπο, η αναγκαιότητα των επίγειων δυνάμεων και ο κρίσιμος ρόλος τους -όλοι το καταλαβαίνουν αυτό-, καθώς έχουν και τον πρώτο ρόλο στην κατάσβεση μιας πυρκαγιάς, αλλά και τον τελευταίο, γιατί, εν τέλει, την πλήρη κατάσβεση μιας πυρκαγιάς την κάνουν τα επίγεια μέσα. Τα εναέρια μέσα θα την καταστείλουν, θα την περιορίσουν, θα την ορίσουν, αλλά είναι τα επίγεια μέσα εκείνα που θα τη σβήσουν οριστικά. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει και εκεί να επιδειχθεί ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον.

Φυσικά, δεν μπορούν να περάσουν απαρατήρητα -λέμε εμείς- τα ερωτήματα που τέθηκαν από τον Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών, σε σχέση με το υπό συζήτηση σχέδιο σύμβασης, όπως είπαμε. Ερωτήματα σχετικά με τις ακριβείς ημερομηνίες των παραδόσεων των αεροσκαφών, που οφείλει να εγγυάται μία σύμβαση, αν θέλει να σέβεται τον εαυτό της, για το αν υπάρχουν ή όχι κατασκευαστικά ανταλλάγματα, για τον ρόλο της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας στη συντήρηση τους και την εξασφάλιση των ανταλλακτικών τους, όπως και για το αν εξασφαλίζονται ενδιάμεσες εναλλακτικές λύσεις, με δεδομένο το μακρόχρονο διάστημα της παραλαβής τους, πέντε με δέκα χρόνια; Δεν ξέρω πόσο θα είναι. Εσείς λέτε, αυτό που λέτε, αλλά έχει σημασία τι λέει η σύμβαση και τι λένε και αυτοί που τα κατασκευάζουν.

Η σύμβαση αυτή αφορά, όπως είπαμε την προμήθεια επτά αεροσκαφών έτσι DHC - 515 για αποστολές αεροπυρόσβεσης. Είναι αεροσκάφη που κατασκευάζονται από μία ιδιωτική εταιρεία, τη Viking, αλλά η σύμβαση θα υπογραφεί από την Canadian Commercial Corporation για ευνόητους λόγους, έναν οργανισμό της κυβέρνησης του Καναδά για συμβάσεις που αφορούν προμήθειες από κυβέρνηση σε κυβέρνηση. Αυτό είναι το σχήμα. Στο σχέδιο της σύμβασης, όμως, λείπουν τα παραρτήματά της και δεν μπορούμε να γνωρίζουμε το ακριβές αντικείμενο της προμήθειας, τα είδη, τις ποσότητες, το κόστος της προμήθειας τους. Μοιάζει λίγο με «γουρούνι στο σακί» όλο αυτό το πράγμα, σε έναν βαθμό. Δεν έχουμε εικόνα ποιο είναι το κόστος προμήθειας κάθε αεροσκάφους. Είπε ο Υφυπουργός ένα νούμερο, δεν έχουμε καμία διάθεση να το αμφισβητήσουμε, αλλά δεν προκύπτει μέσα από τη σύμβαση. Δεν έχουμε εικόνα για την εκπαίδευση των πληρωμάτων, των τεχνικών, του επίγειου εξοπλισμού, των συσκευών, των εργαλείων. Ένα σωρό ζητήματα. Ο κ. Τουρνάς γνωρίζει πολύ καλύτερα φυσικά από εμένα, το τι σημαίνει αγορά ενός αεροσκάφους. Δεν είναι μόνο αυτό καθ’ αυτό το αεροσκάφος.

 Για το οικονομικό τίμημα τώρα της χώρας μας, σε έκθεση που υπογράφεται από τους Υπουργούς Οικονομίας και τον παριστάμενο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, αναφέρεται ότι από τις διατάξεις του υπ’ όψη σχεδίου νόμου «προκαλείται σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, δαπάνη από την κάλυψη του συνολικού τιμήματος που υποχρεούται να καταβάλλει η χώρα μας ως αγοραστής για προμήθεια των ανωτέρω αεροσκαφών, κατ’ εφαρμογή σύμβασης και η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται στο ποσό των 360 εκατομμυρίων ευρώ, περίπου». Δεν μπορείς να μιλάς για αριθμούς και να λες «περίπου» .

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας)** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)***:** Είναι θέμα ισοτιμίας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Να το δεχτώ αυτό, πείτε το στη δευτερολογία σας.

«Κατά το μέρος τώρα που η δαπάνη αυτή θα χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους, θα συμβάλει στην ουδετερότητα του δημοσιονομικού αποτελέσματος. Η ανωτέρω δαπάνη, καθώς και τυχόν πρόσθετες επιβαρύνσεις» -διαβάζω από την αιτιολογική έκθεση- «που ενδέχεται να προκύψουν από υποχρεώσεις της χώρας μας ως αγοραστή, θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού». Όμως, αυτό που ξέρω εγώ, αυτό που ξέρει κάθε λογικός άνθρωπος, αυτό που ξέρει κάθε αγοραστής και αυτό που πρέπει να ξέρει κάθε αγοραστής, είναι ότι σε κάθε σύμβαση προμήθειας ο αγοραστής οφείλει να γνωρίζει το ακριβές της κόστος. Αλλιώς, είναι δυνατόν ένας αγοραστής να πάει να αγοράσει κάτι και να μην ξέρει πόσο θα πληρώσει;

Στη σύμβαση αυτή, στο σχέδιο σύμβασης, δηλαδή, δεν υπάρχει πρόβλεψη για σύμβαση της εν συνεχεία υποστήριξης -το follow on support- πενταετούς διάρκειας ή και μεγαλύτερης, με κοστολογημένο, όμως, κατάλογο υλικών, ανταλλακτικών, βιβλιογραφίας, εξοπλισμού, παροχής τεχνικής βοήθειας και συσκευών, καθώς και τύπος αναπροσαρμογής των τιμών. Aυτό καταλαβαίνετε, ότι δεν είναι καθόλου ασήμαντο, καθώς ο τύπος αυτός λαμβάνει υπόψη τον δείκτη κόστους των υλικών και της εργατοώρας και πρόκειται για μία διεθνή πρακτική. Δεν είναι κάτι στο οποίο εμείς εδώ θα πρωτοτυπήσουμε.

Στη σύμβαση, επίσης, δεν υπάρχει πρόβλεψη ο κατασκευαστής να εξουσιοδοτήσει τον εργοστασιακό φορέα της χώρας, την ΕΑΒ, εν προκειμένω, για παροχή εργοστασιακής συντήρησης και όχι να αποστέλλονται τα αεροσκάφη αυτά σε φορείς εκτός χώρας ή και σε ιδιωτικούς φορείς. Δεν περιέχονται, επίσης, σε αυτό το σχέδιο, τα παραρτήματα, προκειμένου να γνωρίζουμε το ακριβές κόστος της προμήθειας του κάθε αεροσκάφους και το κόστος των άλλων υπηρεσιών. Τα παραρτήματα αναφέρονται στη σελίδα 33 στα ελληνικά, αλλά στα αγγλικά και στα ελληνικά δεν περιέχονται τα άρθρα 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.7, 4.9 και 8.5, ενώ η ανάλυση των συνεπειών της ρύθμισης που τη διαβάσαμε, είναι συνοπτική. Βέβαια, παρουσιάζει μεν, ότι τα αεροσκάφη αυτά είναι μονόδρομος, τα άρθρα, όμως, της σύμβασης τα αναφέρει εξαιρετικά περιληπτικά.

Αυτό το πρόγραμμα των αεροσκαφών ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2022, πριν δύο χρόνια, περίπου. Μέχρι την έναρξη του προγράμματος, έξι είναι οι ευρωπαϊκές χώρες, απ’ όσο καταφέραμε να μάθουμε εμείς, οι εν δυνάμει πελάτες, η Κροατία, η χώρα μας, η Γαλλία, η Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ισπανία που είχαν υπογράψει επιστολές πρόθεσης για προμήθεια κάποιων αεροσκαφών. Όμως, θα πρέπει να ερωτηθούν και οι άλλες χώρες, αν προχωρήσουν στη συμβασιοποίηση των επιθυμιών τους και να ζητήσουν το κόστος της σύμβασης και τα προς προμήθεια, ήδη, αεροσκάφη, ανταλλακτικά, κ.λπ..

Τέλος, και αυτό δεν είναι ρητορικό ερώτημα, έγινε κάποια έρευνα αγοράς με τις αντίστοιχες αξιολογήσεις; Όπως όλοι γνωρίζουν, υπάρχουν και άλλα πυροσβεστικά αεροσκάφη στην αγορά που πωλούνται, ορισμένα, μάλιστα, εκ των οποίων χρησιμοποιήθηκαν και στη χώρα μας για κατασβέσεις των πυρκαγιών. Γνωρίζουμε, σε σχέση με την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία, για τη βαριά συντήρηση τριών αεροσκαφών, των CL-215, αν έχει τελειώσει η συντήρησή τους; Σε ποια κατάσταση βρίσκονται; Επίσης, αληθεύει, το ότι αποσπάστηκε προσωπικό, από την Ελλάδα, για να πάει στο εξωτερικό, προκειμένου να συνεισφέρει στη συντήρηση αυτών των αεροσκαφών; Το ρωτάμε, γιατί δεν ξέρουμε αν ισχύει.

Θα μείνω σε αυτά, θα πούμε πολλά περισσότερα και στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βαλτογιάννης.

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

Κύριε Υπουργέ, με προβληματίσατε νωρίτερα, όταν αναφερθήκατε στον πατριωτισμό. Από την πλευρά μου, είτε το ψηφίσω αυτό το νομοσχέδιο, είτε δεν το ψηφίσω, εγώ πατριώτης θα παραμείνω.

Η προσπάθεια για την προστασία της περιουσίας και της ζωής των συμπολιτών μας, αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος της πατρίδας μας, πρέπει να είναι διαρκής και συνεχής. Η ανανέωση του στόλου είναι αναγκαία, αφού ο τρέχων εξοπλισμός δεν επαρκεί, για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες του Πυροσβεστικού Σώματος, εξαιτίας των δασικών πυρκαγιών που ολοένα αυξάνονται στη χώρα μας.

Κύριε Υπουργέ, θα ήμουν από σήμερα θετικός να το ψηφίσω, εάν είχατε πει, ότι αυτό το καλοκαίρι θα έχουμε δύο αεροπλάνα εδώ.

Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε πολύ, κατ’ αρχάς, για την πολύπλευρη και σφαιρική ενημέρωση για τις πρωτοβουλίες του Υπουργείου προς την κατεύθυνση της πρόληψης και της πυρόσβεσης. Μου επιτρέπετε, όμως, κάποιες επιφυλάξεις να σας τις καταθέσω.

Η πρώτη σχετίζεται με την υπερβολική εξάρτηση που δημιουργείται από μία και μόνο εταιρεία. Ειλικρινά, δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί πρέπει να εξαρτηθεί, όχι μόνο η Ελλάδα, αλλά και όλες οι ενδιαφερόμενες ευρωπαϊκές χώρες από μία και μόνο εταιρεία, η οποία, μάλιστα, είναι εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βέβαια, είπατε, ότι, εδώ και χρόνια, χρησιμοποιούμε Canadair. Οπότε, με αυτή την απάντησή σας είναι ευνόητα κάποια πράγματα.

Όπως μάς δώσατε να καταλάβουμε, αυτή τη στιγμή, η καναδική εταιρεία περιμένει να της έρθει ένας όγκος από κρατικές παραγγελίες, για να ξεκινήσει να παράγει. Αυτά τα αεροπλάνα δεν υπάρχουν κάπου, δεν πετάνε κάπου, δεν έχουν δοκιμαστεί. Έτσι, λοιπόν, ρωτάμε και εμείς, ως πολίτες αυτής της χώρας, αλλά και της Ευρώπης: γιατί θα πρέπει αυτές οι παραγγελίες να κατευθυνθούν σε μία χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης; Θα μου πείτε, αυτό, ίσως, να αποτελούσε ερώτημα ενός Ευρωβουλευτή. Εμείς, προς το παρόν, δεν έχουμε Ευρωβουλευτή, οπότε το θέτουμε σε εσάς.

Ποιο είναι το όφελος; Αν τα Canadair ήταν έτοιμα και τα είχαμε άμεση ανάγκη, θα καταλαβαίναμε, ότι δεν θα υπήρχαν άλλες επιλογές. Όμως, επειδή δεν είναι έτοιμα και άρα, από το μηδέν θα ξεκινήσουν να τα φτιάχνουν και θα μπούνε σε μία καινούργια γραμμή παραγωγής, όπως ακριβώς και ο οποιοσδήποτε άλλος ευρωπαίος κατασκευαστής, θα αναλάμβανε την κατασκευή τους. Θα μπορούσε, δηλαδή, η Γαλλία, εφόσον κατασκευάζει και άλλα τέτοιου είδους αεροπλάνα, να κατασκευάσει και τύπου Canadair.

Εδώ θα μπορούσαμε να κάνουμε και μία πρόταση. Το γεγονός, ότι δεν υπάρχει ακόμα εξειδικευμένη ευρωπαϊκή βιομηχανία, που να κατασκευάζει αεροσκάφη τύπου Canadair, ίσως, να είναι μία ιστορική ευκαιρία και για την επανεκκίνηση της ελληνικής βιομηχανίας. Αντί να δίνουμε δουλειά σε καναδικές εταιρείες, θα μπορούσε να γίνει η συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να αναλάβει μία εταιρεία στην Ελλάδα, παραδείγματος χάρη η ΕΑΒ Α.Ε., να παράξει έστω κάποια εξαρτήματα από αυτά ή και όλα τα αεροπλάνα. Μπορεί να μας πάρει λίγο παραπάνω χρόνο, βέβαια, έτσι κι αλλιώς δεν είναι έτοιμα τα Canadair, αλλά η τεχνογνωσία θα παραμείνει εδώ και για άλλες χρήσεις, ενώ παράλληλα, θα καλύπτουμε τη ζήτηση και των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, ενδεχομένως και σε συνεργασία μαζί τους. Παρακαλώ, θερμά σκεφτείτε σοβαρά το ενδεχόμενο αυτό και το λέμε ως πρόταση. Η Ελλάδα έχει ανάγκη από πρωτοβουλίες τόνωσης της ελληνικής βιομηχανίας, με δεδομένο, μάλιστα, ότι υπάρχει εξασφαλισμένη ζήτηση από αρκετές ευρωπαϊκές χώρες. Αντιθέτως, βέβαια, από αυτή την κατεύθυνση, πληροφορηθήκαμε από τον αρμόδιο φορέα της Ένωσης Μηχανικών Αεροσκαφών, ότι η Κυβέρνηση σύναψε σύμβαση για τη συντήρηση των Canadair με μία γαλλική εταιρεία και μάλιστα, με πολύ υψηλότερο κόστος.

Μία άλλη επιφύλαξη έχει να κάνει με την εξέλιξη της σύμβασης. Σε μία χώρα που έχει παραλάβει υποβρύχια που γέρνουν, πρέπει να έχουμε πολύ σοβαρές εγγυήσεις από την πλευρά της πωλήτριας εταιρείας. Όμως, πέραν της προφορική σας αναφοράς, ότι θα εγγυάται το καναδικό δημόσιο, δεν βλέπουμε σοβαρές εγγυήσεις από την πλευρά της εταιρείας, δηλαδή, της πωλήτριας. Η πολιτική εγγυήσεων της εταιρείας αναφέρεται μεν, ως Παράρτημα Β΄ και Γ΄ της σύμβασης, αλλά δεν περιέχεται στο νομοσχέδιο που μας καλείτε να ψηφίσουμε. Όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε εύκολα να σας δείξουμε την εμπιστοσύνη που θέλετε, αν δε μας προσδιορίσετε με ακρίβεια ποια θα είναι τα δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου, ως αγοραστή των αεροσκαφών αυτών και ποιες θα είναι οι εγγυήσεις που δίνει η πωλήτρια εταιρεία.

Το γεγονός, ότι δεν υπάρχει ακριβές τίμημα, σημαίνει ότι δεν μπορεί να υπάρξει κάποια σοβαρή δέσμευση. Στο τέλος, μπορεί να ζητήσουν οι άνθρωποι οποιοδήποτε ποσό. Εξάλλου, μπορεί κάθε πλευρά να πει, ότι δεν δεσμεύεται από μία σύμβαση, της οποίας οι όροι δεν έχουν συμφωνηθεί με ακρίβεια.

Επίσης, δεν μας έχει γνωστοποιηθεί τι ακριβώς όρους θέτει η καναδική εταιρεία. Πρέπει να ξέρουμε ποιο ήταν το αντικείμενο και οι όροι της διαπραγμάτευσης. Όχι έτσι στα «τυφλά». Σήμερα, έγινε μία προσπάθεια για να έρθει κάποιος εκπρόσωπος της εταιρείας εδώ, αλλά με έκπληξη διαπιστώσαμε, ότι δεν κατέστη εφικτό. Για ποιον λόγο συνέβη αυτό από μια τόσο σοβαρή εταιρεία καναδική, δεν το γνωρίζουμε. Πραγματικά, αυτή η Επιτροπή νομίζω ότι θα είχε πολύ σοβαρό αντίκτυπο σε αυτή την εταιρεία. Μου κάνει εντύπωση πώς δεν παραβρέθηκε κάποιος από την καναδική εταιρεία, ούτως ώστε να παρέχει τις απαραίτητες απαντήσεις στις ερωτήσεις των ενδιαφερομένων, που θέλουμε να δώσουμε τη συγκατάθεσή μας, με καλή προαίρεση, για να πραγματοποιηθεί αυτή η αγορά.

Σε ότι αφορά πάλι στη σύμβαση, έγινε μία παραγγελία στην εταιρεία για κάποιο ελάχιστο αριθμό αεροσκαφών, ούτως ώστε να δημιουργηθεί γραμμή παραγωγής των συγκεκριμένων μοντέλων Canadair. Νομίζω είπατε 20, αν δεν κάνω λάθος, και αναφέρατε και έναν αριθμό για 24. Επιβεβαίωσε ο κ. Κουστέρης, που είναι ο εκπρόσωπος των Μηχανικών Αεροσκαφών. Μας ενημέρωσε, ότι μέχρι το τέλος του 2024 θα πρέπει να έχει συμπληρώσει παραγγελίες 20 αεροσκαφών, για να δημιουργήσει γραμμή παραγωγής. Υπάρχει περίπτωση, αν ο μη γένοιτο συμβεί κάτι και αποσύρουν τις παραγγελίες τα κράτη αυτά, να ακυρωθεί η σύμβαση ή κάτι τέτοιο; Το ρωτάω, γιατί δεν ξέρω αν απαντήθηκε. Δεν το γνωρίζω.

Εσείς είπατε, ότι επειδή τα Canadair τα χρησιμοποιούμε παλαιόθεν, στην προκειμένη περίπτωση προχωρήσαμε κατευθείαν σε αυτή την εταιρεία. Θα έπρεπε να γίνει - και δεν ξέρω αν έχει γίνει- συγκριτική αποτίμηση με άλλη εταιρεία που παρέχει πυροσβεστικά αεροπλάνα και σε ότι αφορά στην τιμή, για να έχουμε μία εικόνα και σε ότι αφορά και στις δυνατότητες, σε σχέση με τα DHC- 515. Ή επειδή έχουμε μία «τροχοδρόμηση» από την Ευρωπαϊκή Πολιτική Προστασία, μάς υποδεικνύεται με το ποια εταιρεία θα συμβληθούμε και εμείς. Βεβαίως, καταλαβαίνω και τη δυσκολία, όταν κάποιος σού χρηματοδοτεί δύο αεροσκάφη. Δεν μπορείς να του πεις εσύ, ότι θα πάρω εγώ τα άλλα πέντε από κάπου αλλού. Πιθανόν, αυτό να ήταν δεσμευτικό.

Να ολοκληρώσω με μερικές ακόμα ερωτήσεις. Αυτά τα δύο αεροσκάφη που θα μας δώσει η Ευρωπαϊκή Πολιτική Προστασία, θα μπορεί να τα δεσμεύει, σε περίπτωση που υπάρχει ανάγκη; Και αν συμπέσει να υπάρχει ανάγκη και εδώ ή εκεί, τι προβλέπεται γι’ αυτό;

Ακόμη μία ερώτηση που αφορά στο νομικό καθεστώς της σύμβασης. Παρατηρούμε, ότι, τυχόν, διαφορές δεν θα εξεταστούν από τα ελληνικά δικαστήρια. Ας πούμε, ότι προέκυψε κάποια διαφορά. Είπαν ότι θα τα παραδώσουν, μέχρι το 2030 και για κάποιον λόγο παρατείνεται αυτή η ημερομηνία και πηγαίνει πολύ αργότερα ή ζητούν ένα υπέρογκο ποσό, λόγω του ότι υπήρξε μία οικονομική κρίση και δεν ξέρω τι άλλο. Δεν θα επιληφθούν γι’ αυτό το θέμα τα ελληνικά δικαστήρια. Προβλέπεται η υπαγωγή τυχόν διαφορών στη διαιτησία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου. Αυτό, πρακτικά, τι σημαίνει; Ότι το ελληνικό δημόσιο θα αντιμετωπιστεί, ως ένας απλός ιδιώτης εισαγωγέας, χωρίς τα προνόμια που έχει, στα πλαίσια της νομοθεσίας για τις δημόσιες προμήθειες; Πώς ωφελείται το δημόσιο συμφέρον από μία τέτοια επιλογή;

Επίσης, κάτι ακόμα που αναφέρθηκε και από τον κ. συνάδελφο του Κ.Κ.Ε.. Σε ότι αφορά στην ακρίβεια της δαπάνης, ξέρουμε, όπως αναφέρεται στη σύμβαση, ότι είναι 361 εκ. ευρώ. Θα προκύψουν και άλλα έξοδα, όμως. Όπως αναφέρεται στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, «σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο και την ισχύουσα, κατά τη σύνταξη της έκθεσης, ισοτιμία ευρώ-δολαρίου, η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται στο ποσό των 361 εκατομμυρίων ευρώ, κατά το μέρος που η δαπάνη αυτή θα χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους, θα συμβάλλει στην ουδετερότητα του δημοσιονομικού αποτελέσματος».

«Περαιτέρω, ενδέχεται να προκύψουν πρόσθετες επιβαρύνσεις» και δεν νομίζω να εννοεί την ισοτιμία ευρώ-δολαρίου», οι οποίες απορρέουν από υποχρεώσεις της χώρας μας ως αγοραστή, όπως αυτές περιγράφονται στη σύμβαση και στα παραρτήματα αυτής». Σε τι θα μπορεί να συνίστανται και πόσο κοστολογούνται οι πρόσθετες αυτές επιβαρύνσεις που εδώ δεν διασαφηνίζεται ποιες είναι.

Κλείνοντας, θα επαναλάβουμε τη θέση μας, ότι, όντως, είμαστε θετικοί σε κάθε προσπάθεια που γίνεται για την πολιτική προστασία, την οποία έχουμε στις βασικές προτεραιότητες του Κινήματός μας. Δεν αρκεί, όμως, μία Σύμβαση που αφορά στο μακρινό μέλλον για την προστασία μας, χωρίς, μάλιστα, σοβαρές θεσμικές εγγυήσεις. Πήραμε εγγυήσεις από τον Υπουργό, ότι θα υπάρξουν άμεσα μέτρα και περισσότερες δαπάνες για τη δασοπροστασία και ελπίζουμε, ότι οι συνθήκες που θα επικρατήσουν και ό,τι τι θα συμβεί θα είναι μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων.

Επιφυλασσόμεθα για τα περαιτέρω στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Καζαμίας.

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

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, θα ήθελα να ξεκινήσω, λέγοντας ότι η συζήτηση σήμερα, ιδίως, η παρέμβαση του Υπουργού στην αρχή και η παρέμβαση του κ. Τουρνά στο τέλος της προηγούμενης συνεδρίασης ήταν, ιδιαιτέρως, χρήσιμες, από την άποψη, ότι διαλεύκαναν πολλά σημεία αυτής της όχι και τόσο διαφανούς συμφωνίας, που καλούμαστε να κυρώσουμε και θα πω τι εννοώ με αυτό. Λυπάμαι, όμως, ωστόσο, διότι πολλά από αυτά έπρεπε να υπάρχουν στην Αιτιολογική Έκθεση.

Ήρθαμε εδώ και περιμέναμε να ακούσουμε κάποιες στοιχειώδεις εξηγήσεις, τις οποίες θα έπρεπε να μπορούμε να διαβάσουμε στην Αιτιολογική Έκθεση και να καταλάβουμε ακριβώς ποιο είναι το πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται αυτή η συμφωνία. Εν πάση περιπτώσει, θα μείνω στο θετικό, ότι είμαστε τώρα καλύτεροι γνώστες του πλαισίου, μέσα από το οποίο η Κυβέρνηση εισαγάγει αυτό το νομοσχέδιο και αυτή τη συμφωνία.

Θα ήθελα να θίξω συνολικά τέσσερα κεντρικά σημεία. Το πρώτο αφορά κάτι, που, μετ’ επιτάσεως, τονίσαμε στην πρώτη συνεδρίαση, αλλά θα το τονίσω και πάλι, γιατί είναι ουσιαστικό. Η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας, έχει πάρα πολλές διατάξεις, οι οποίες λείπουν. Και αναφέρομαι συγκεκριμένα, έχουν παραληφθεί τα άρθρα 2.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.9, η παρ. 8 του άρθρου 5, και τα 18 παραρτήματα της συμφωνίας και έχουμε λόγο να πιστεύουμε ότι αυτά είναι πολύ ουσιαστικά τμήματα της συμφωνίας, αλλιώς δεν θα υπήρχε λόγος να παραληφθούν.

Με άλλα λόγια, το πρώτο ερώτημα που ανακύπτει, είναι τι, ακριβώς, έρχεται στη Βουλή προς κύρωση; Δεν ξέρουμε. Μας φέρνετε κομμάτια μιας συμφωνίας, για να τα κυρώσουμε και όπως γνωρίζουν όλοι οι νομικοί -εγώ δεν είμαι νομικός, αλλά είμαι σίγουρος ότι όλοι οι νομικοί θα σας πουν- ότι ένα νομικό κείμενο είναι ένα ενιαίο σύνολο, είναι ένα ενιαίο όλο. Εάν αρχίσεις και παραλείπεις πράγματα από αυτό, το υπόλοιπο που καταλαβαίνεις δεν έχει πια και πολύ νόημα.

Καταλαβαίνω, ωστόσο, ότι υπάρχουν ζητήματα βιομηχανικού απορρήτου και τα αναφέρατε, κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας νωρίτερα, αλλά αυτό θέτει το δεύτερο ερώτημα.

Πόσες από τις διατάξεις που έχουν παραληφθεί, έχουν παραληφθεί με αίτημα της εταιρείας και το ρώτησα αυτό και στην προηγούμενη συνεδρίαση και δεν πήρα απάντηση. Ελπίζω να πάρω σήμερα απάντηση. Πόσες, λοιπόν, διατάξεις από αυτές που παραλήφθηκαν έχουν παραληφθεί με αίτημα της ίδιας της εταιρείας και κατά πόσο η ελληνική Κυβέρνηση έχει και αυτή παραλείψει κάποια τμήματα της συμφωνίας, για να προστατεύσει, προφανώς, κάποια άλλα απόρρητα; Έκανα αυτή την ερώτηση και θα ήθελα μία σαφή απάντηση. Καταλαβαίνω από τα λόγια σας, ότι είναι μόνο η εταιρεία που το έχει ζητήσει, αλλά θα ήθελα μία διαβεβαίωση επ’ αυτού.

Υπάρχουν, επιπλέον, ζητήματα, για τα οποία θα ήθελα να θέσω ερώτημα. Γνωρίζουμε ότι αυτή η συμφωνία ήρθε σε εμάς, στο πλαίσιο ενός προγράμματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο περιλαμβάνει και άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία αναφέρατε στην αρχή. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν διαπραγματεύθηκε με την εταιρεία, δεν εξήγησε στην εταιρεία, ότι αυτές οι συμβάσεις θα περάσουν από Κοινοβούλια και ότι τα Κοινοβούλια θα επιβάλλουν κάποιες διαδικασίες ελέγχου; Πιθανόν, κάποια άλλα Κοινοβούλια να έχουν Επιτροπές Διαφάνειας για τις προμήθειες αυτές, οι οποίες απαιτούν ένα μεγαλύτερο ξεκαθάρισμα του τι περιέχεται σε αυτή τη συμφωνία; Θα ήθελα μία απάντηση πάνω σε αυτό. Δεν έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση ένα τέτοιο ζήτημα;

Εν πάση περιπτώσει, όπως και να έχει, δεν ξέρουμε ακριβώς τι κυρώνουμε. Θέλω να το δείτε από την πλευρά της Βουλής. Καταλαβαίνω ότι εσείς το βλέπετε από την πλευρά της σύμβασης που έχει υπογράψει η Κυβέρνηση με την εταιρεία, αλλά από την πλευρά της Βουλής, εγώ ως βουλευτής απέναντι στους δικούς μου ψηφοφόρους, θα τους πω ότι κύρωσα τι; Αυτό είναι ένα πρόβλημα. Ελπίζω να το αναγνωρίζετε.

Αυτά ήταν τα ερωτήματα που είχα να κάνω, σχετικά με το πρώτο σημείο. Έρχομαι τώρα στο δεύτερο σημείο της παρέμβασης που αφορά στο κόστος. Το κόστος των 5 συν 2 Canadair, νέου τύπου DHC-515, σύμφωνα με την με την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους είναι 361 εκατομμύρια ευρώ. Αν υποθέσουμε, ότι όλα έχουν ακριβώς την ίδια τιμή -που είναι μία αρκετά βάσιμη υπόθεση, δεν είναι απαραίτητο να είναι έτσι, αλλά είναι μια αρκετά βάσιμη υπόθεση- μιλάμε για μια τιμή, της τάξεως των 51 εκατομμυρίων ευρώ, ανά αεροσκάφος. Αυτά είναι πυροσβεστικά αεροσκάφη και θέλω να σας επισημάνω, ότι ένα F-16 σήμερα στην αγορά έχει οριακά υψηλότερη τιμή. Πωλείται στα 60 εκατομμύρια δολάρια. Είναι πάρα πολύ ακριβό αυτό το τίμημα των 51 εκατομμυρίων για ένα αεροσκάφος.

Θα ήθελα να σας ρωτήσω, αν μπορείτε να μας εξηγήσετε σε τι οφείλεται; Εν πάση περιπτώσει τα Canadair, τα οποία πωλούνταν προηγουμένως, είχαν πολύ χαμηλότερη τιμή και εδώ υπάρχει ένα ξαφνικό άλμα, σε σχέση με τις τιμές αγοράς που υπήρχαν, όταν ακόμη η γραμμή παραγωγής λειτουργούσε και αυτό είναι ένα ερώτημα, για το οποίο αν μπορείτε να μας δώσετε κάποια εξήγηση, γιατί το κόστος είναι τόσο υψηλό.

Το τρίτο σημείο που θα ήθελα να θέσω αφορά στην παράδοση. Αυτό είναι κάτι που θα μπορούσε να υπάρχει με μία πιο μεγάλη σαφήνεια στην Αιτιολογική Έκθεση και δεν υπάρχει. Ωστόσο, νομίζω ότι το είπε πολύ καθαρά ο κ. Υπουργός νωρίτερα, ότι η παράδοση αναμένεται να ξεκινήσει το 2027 με δύο αεροσκάφη και μετά θα παραλαμβάνουμε ένα συν ένα το 2028 και 2029 και τρία το 2030.

Το ερώτημα μου είναι, κατά πόσο αυτή η παράδοση αεροσκαφών συμβαδίζει με τα προγράμματα παράδοσης για τα άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατά πόσο έχει υπάρξει προσπάθεια από την πλευρά της ελληνικής Κυβέρνησης να επιταχυνθεί η παράδοση, δεδομένου ότι όλη αυτή η σύμβαση βασίζεται στην κυβερνητική υπόθεση, ότι έχουμε ανάγκη επειγόντως αυτών των αεροσκαφών. Άμα, έχουμε επειγόντως ανάγκη και πρέπει να περιμένουμε έξι χρόνια από τώρα, αυτό δημιουργεί ένα ζήτημα. Θα ήθελα να ρωτήσω, κατά πόσο υπήρξε, πραγματικά, προσπάθεια εκ μέρους της ελληνικής Κυβέρνησης να πιέσει για γρηγορότερη παράδοση και κατά πόσο άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλα κράτη έχουν παραλάβει αυτά τα αεροσκάφη νωρίτερα από εμάς και αν ναι γιατί.

Το τέταρτο σημείο είναι ένα ευρύτερο ζήτημα, που πάλι το έθεσα με διαφορετικό τρόπο στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, αλλά θα το επαναλάβω και τώρα, με βάση όσα ακούσαμε από τις εισηγήσεις και στην πρώτη συνεδρίαση και σήμερα. Αυτό αφορά στο πώς εντάσσονται αυτά τα αεροσκάφη στον συνολικό σχεδιασμό. Είπε ο κ. Υπουργός, αρκετά πράγματα για το ότι υπάρχει ένας συνολικός σχεδιασμός, ότι θα υπάρχει και δόγμα, αν κατάλαβα καλά, με βάση το οποίο θα αντιμετωπίζουμε στο εξής τις πυρκαγιές. Δηλαδή, αυτά είναι βήματα, που έτσι όπως τα παρουσιάζετε, ακούγονται ενθαρρυντικά.

Από την άλλη, όμως, αντιλαμβανόμαστε, ότι τα εν λόγω αεροπλάνα, τα Canadair, δεν είναι τα πυροσβεστικά εναέρια μέσα, τα οποία χρησιμοποιούν πάρα πολλές χώρες. Αυτό έχει τεθεί και από άλλους και ήθελα να σας θέσω το εξής ερώτημα, το οποίο είναι ένα αρκετά σύνθετο ερώτημα, αλλά νομίζω ότι οι Έλληνες πολίτες έχουν το δικαίωμα να το ξέρουν. Προτού, λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση πάρει την πρωτοβουλία να διαπραγματευτεί με την εταιρεία την επανέναρξη της παραγωγής και το πρόγραμμα το συγκεκριμένο, το 2 συν 5 για την Ελλάδα και για τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ελληνική Κυβέρνηση είχε διαφορετικό σχεδιασμό, για να αναπληρώσει τα παλαιού τύπου αεροσκάφη, τα οποία, όπως μας είπε ο κ. Τουρνάς, στο τέλος της πρώτης συνεδρίασης της Επιτροπής, έχουν τεράστια προβλήματα συντήρησης, είναι απαρχαιωμένα και στην πραγματικότητα, θα αντικατασταθούν; Ή περιμέναμε να έρθει κάποια πρωτοβουλία και όταν ήρθε εμείς αποφασίσαμε να αγοράσουμε αυτά που μας παρείχε το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Η τελευταία μου ερώτηση, σε ότι αφορά στο τέταρτο σημείο για τον συνολικό σχεδιασμό είναι η εξής. Απ’ ότι κατάλαβα, όταν θα παραλάβουμε αυτά τα αεροσκάφη, θα αντικαταστήσουν τα παλαιού τύπου Canadair που έχουμε, γιατί δεν μπορούν να συντηρηθούν πέρα από κάποιο σημείο και παρακαλώ να μας αποσαφηνίσετε αυτό το σημείο. Συνολικά με τα 2 συν 5, με αυτή τη σύμβαση, το 2030, όταν θα τα έχουμε παραλάβει, ο στόλος εναέριων μέσων πυρόσβεσης της Ελλάδας θα είναι πλουσιότερος σε αεροσκάφη ή θα είναι ακριβώς στο ίδιο σημείο που βρίσκεται σήμερα, απλώς, με υψηλότερης τεχνολογίας πυροσβεστικά αεροπλάνα;

Αυτά είναι τα βασικά σημεία που ήθελα να θέσω. Θα ακούσω με πολύ ενδιαφέρον τις απαντήσεις του κ. Υπουργού και Υφυπουργού, αν και όταν υπάρξουν και θα επιφυλαχθούμε να διατυπώσουμε την άποψή μας στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τουρνάς.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):**

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, σας ευχαριστώ και όσους ήσασταν από πριν σε αυτή τη μεγάλη συνεδρίαση και όσους ήρθατε τώρα. Τέθηκαν πολλά ερωτήματα και εκείνο που έχω να πω, είναι ότι τα περισσότερα απαντήθηκαν από τον κ. Υπουργό στην αρχική του τοποθέτηση. Εντούτοις, θα προσπαθήσω, χωρίς να επαναλαμβάνομαι, να σας ενημερώσω για κάποια θέματα, που ευλόγως σας ενδιαφέρουν, σας απασχολούν και θέλετε να ενημερωθείτε.

Άρα, λοιπόν, να ξεκινήσουμε από τη σύμβαση αυτή, καθ’ αυτή, με ποιον γίνεται. Δεν γίνεται, ούτε με τη Viking Air Limited, ούτε με τη De Havilland Aircraft of Canada Limited. Γίνεται με την καναδική κυβέρνηση, γιατί η CCC είναι η καναδική κυβέρνηση και είναι μία σύμβαση στα πρότυπα αυτών, που αντίστοιχα υπογράφουμε με την αμερικανική κυβέρνηση, στο πλαίσιο των FMS, των Foreign Military Sales. Άρα, λοιπόν, και με τον Καναδά, ο εγγυητής είναι το καναδικό κράτος, η καναδική κυβέρνηση.

Σε ότι αφορά στις τιμές, που ρωτηθήκαμε, οι τιμές είναι καταγεγραμμένες στη σύμβαση. Ακόμα και αυτό το ποσό που ανακοινώθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών, τα 361 εκατομμύρια, αυτό είναι το κόστος της σύμβασης. Το «περίπου» που αναγράφεται, είναι γιατί παίζει η ισοτιμία και μπορεί να είναι λίγο πάνω, λίγο κάτω, ένεκα της ισοτιμίας του αμερικανικού δολαρίου, σε σχέση με το ευρώ. Από εκεί και πέρα, οι τιμές είναι σταθερές. Αν από τα 361 εκατομμύρια αφαιρέσουμε τα 100 εκατομμύρια που θα μας δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την προμήθεια των 5 συν 2 αεροσκαφών, προκύπτουν 261 εκατομμύρια ευρώ. Και επειδή ρωτήσατε όλοι σχεδόν το ίδιο, τι περιλαμβάνει αυτό το ποσό, θα σας πω, ότι περιλαμβάνει την προμήθεια των επτά αεροσκαφών, γιατί κάνουμε συγκρίσεις και καμιά φορά μπερδευόμαστε. Αναφέρονται τιμές, ότι ένα F16 κάνει 65 εκατομμύρια. Είναι το flyaway cost του αεροσκάφους. Το αεροσκάφος, όταν είναι έτοιμο να πετάξει, χωρίς άλλο τίποτα.

Θα σας πω και τι άλλο περιλαμβάνει η σύμβαση αυτή με τη CCC (καναδική κυβέρνηση). Περιλαμβάνει τα επτά αεροσκάφη, περιλαμβάνει όλη την «προίκα» των συστημάτων ελέγχου και προετοιμασίας του αεροσκάφους, επιθεωρήσεων του αεροσκάφους, τις ηλεκτρονικές συσκευές προετοιμασίας και πτήσης του αεροσκάφους, επιθεώρησης του αεροσκάφους. Περιλαμβάνει τη βιβλιογραφία, η οποία παντού κοστολογείται. Ακόμα και η ανανέωση της βιβλιογραφίας και αυτή κοστολογείται. Αυτό περιλαμβάνεται στο αρχικό πακέτο και βέβαια, περιλαμβάνει και την εκπαίδευση και το πακέτο της αρχικής υποστήριξης για ένα έτος. Άρα, όλη την «προίκα» του αεροπλάνου για έναν χρόνο, την έχουμε συμπεριλάβει σε αυτή την προμήθεια των 361 εκατομμυρίων, από τα οποία τα 100 θα μας τα δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από εκεί και πέρα αναφέρθηκε και από αρκετούς εξ υμών το θέμα το follow on support. Είναι ένα σημαντικό θέμα. Παλαιότερα, πράγματι, πηγαίναμε και αγοράζαμε, χωρίς αυτή την πρόβλεψη. Τώρα, όμως, το προβλέψαμε μέσα από το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Και τονίζω, ότι το σύνολο του προγράμματος χρηματοδοτείται, κατά 100 εκατομμύρια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το υπόλοιπο σε αναλογία 60 - 40 από το νέο ΕΣΠΑ και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Άρα, είναι χρήματα που αντλούνται από το «ΑΙΓΙΣ».

Αυτά είναι που περιλαμβάνονται και έχουμε προβλέψει και επιπλέον ένα σημαντικό ποσό, που έχει να κάνει με το follow on support. Όμως, αυτή τη στιγμή, το follow on support δεν μπορεί να συμβασιοποιηθεί. Για να συμβασιοποιηθεί, θα πρέπει πρώτα να έχουμε υπογράψει αυτή τη σύμβαση, να ολοκληρωθεί η διαδικασία και να ξεκινήσει η γραμμή παραγωγής, δηλαδή, να αρχίσει η εταιρεία να κατασκευάζει τα αεροσκάφη και από εκεί και πέρα, να προχωρήσουμε στο follow on support, που θα πρέπει να έχουμε για τα τέσσερα επόμενα χρόνια και που έχει στο, περίπου, κοστολογηθεί με 250 ώρες πτήσης, ανά αεροσκάφος και με κόστος σημερινό, σε ότι αφορά στην τιμή, την ώρα πτήσης του αεροσκάφους, όπως προβλέπεται στο προεδρικό διάταγμα. Έτσι, λοιπόν, βγήκε ένα ποσό, της τάξεως, περίπου, των 50 εκατομμυρίων, αν θυμάμαι καλά, μέσα στο οποίο θα προσπαθήσουμε να χωρέσουμε το follow on support για τα τέσσερα επόμενα χρόνια που θα ακολουθήσουν. Τέσσερα χρόνια για το κάθε αεροσκάφος και το τονίζω αυτό. Δεν είναι τέσσερα χρόνια για όλη τη σύμβαση, αλλά είναι για το κάθε αεροσκάφος. Άρα, λοιπόν, με την παράδοση του πρώτου αεροσκάφους, θα αρχίσει να μετρά η τετραετία, επειδή θα έχουμε διαφορετικές παραδόσεις.

Μιας και αναφέρθηκα στις παραδόσεις, να σας πω, ότι, βεβαίως, και υπάρχει πρόγραμμα παραδόσεων των αεροσκαφών, ανά χώρα και σύμφωνα με την παραγωγή, όπως θα προχωράει. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι εμείς ξέρουμε, ότι το πρώτο αεροσκάφος που θα παραχθεί, θα παραδοθεί στην Ελλάδα. Το τρίτο θα παραδοθεί, επίσης, στην Ελλάδα, ενδιάμεσα κάποιες άλλες χώρες θα παραλαμβάνουν και ούτω καθεξής. Ξέρουμε, δηλαδή, το delivery schedule, πότε και πώς θα αρχίσουν οι παραδόσεις με την πάροδο της παραγωγής.

Από εκεί και πέρα, αν κάτι καθυστερήσει, τότε υπάρχουν και οι ποινικές ρήτρες. Υπάρχουν και για εμάς, κάτι που αναφέρατε στο τέλος, όσον αφορά κάποια κόστη που δεν τα γνωρίζουμε και ενδέχεται και εμείς να τα υποστούμε, γιατί προβλέπονται ρήτρες, ακόμα και για τον αγοραστή. Το ίδιο, λοιπόν, ισχύει και εδώ. Αν καθυστερήσουν οι παραδόσεις, σύμφωνα με το σχέδιο των παραδόσεων από την εταιρεία, τότε θα αρχίσουν να πέφτουν οι ποινικές ρήτρες.

Σε ότι αφορά στη διαιτησία, για όλες τις χώρες προβλέφθηκε, ότι θα γίνει στην Ελβετία, στην αγγλική γλώσσα, αλλά για εμάς ισχύει το εθνικό δίκαιο. Άρα, λοιπόν, με το εθνικό δίκαιο θα εκδικαστούν οι όποιες διαφωνίες ή διαιτησίες, στην Ελβετία.

Επαναλαμβάνω, ότι σε ότι αφορά στη χρηματοδότηση, είναι από το «ΑΙΓΙΣ». Όσον αφορά δε, την πρόοδο υλοποίησης του «ΑΙΓΙΣ» αναφέρθηκε, εκτενώς και αρκετές φορές, απ’ όλους μας, ότι προχωράμε στο Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Ξεκίνησε πριν από δυόμισι - τρία χρόνια. Αυτή τη στιγμή, σχεδόν, η πλειοψηφία και τα 39 υποπρογράμματα είναι σε στάδιο ωρίμανσης, δύο έχουν, ήδη, υπογραφεί, όπως είναι η αναβάθμιση των ιδιόκτητων Super Puma του Πυροσβεστικού Σώματος και όπως είναι και η προμήθεια των 13 περιφερειακών κινητών επιχειρησιακών κέντρων για το Πυροσβεστικό Σώμα.

Άρα, λοιπόν, δύο έχουν υπογραφεί, ενώ, εντός των επόμενων δύο εβδομάδων, θα είμαστε σε θέση να υπογράψουμε δύο επιπλέον προγράμματα, που έχουν να κάνουν με τα Air Surveillance και με τα τρία ελικόπτερα πολλαπλών επιχειρησιακών δυνατοτήτων. Άρα, λοιπόν, προχωράμε και πολύ σύντομα, θα είμαστε στην ευχάριστη θέση να συμβασιοποιηθούν τα περισσότερα εξ αυτών.

Αναφέρθηκε από το Κ.Κ.Ε. η ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό, γιατί θα πρέπει να υπάρξει μία παράλληλη ενίσχυση και των πυροσβεστών μας, οι οποίοι, πράγματι, έχουν μεγάλο όριο ηλικίας, όπως είπε και ο κ. Υπουργός και βέβαια, να πιάσουμε και τον αριθμό, που απαιτείται, για την οροφή δυνάμεων που χρειαζόμαστε. Έχουμε προχωρήσει, σας έχω πει ξανά, σε ένα στρατηγικό σχέδιο ενίσχυσης του Πυροσβεστικού Σώματος και με το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», όσον αφορά τον υλικοτεχνικό εξοπλισμό και τα μέσα, αλλά και όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό.

Ήδη, προσλάβαμε πρόπερσι, κοντά στα 1.000 άτομα και φέτος, θα προσλάβουμε άλλα 990 άτομα. Από 13.500 άτομα, που είχε το Πυροσβεστικό Σώμα το 2021, το 2023, πέρυσι, ήταν στα 14.250 άτομα και φέτος θα φτάσουν τα 15.100 άτομα. Άρα, σταδιακά, ενισχύουμε το Πυροσβεστικό Σώμα και με ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο μπορεί να συμβάλει στην αποστολή του Πυροσβεστικού Σώματος και παράλληλα, μειώνει και τον μέσο όρο ηλικίας, διότι βάζουμε κριτήρια, βάζουμε διαγωνιστικές διαδικασίες, αθλητικά τεστ, κάτι που δεν γινόταν στο παρελθόν, έτσι ώστε να πάρουμε τους καλύτερους, τους ικανότερους και πραγματικά, να ενδυναμώσουμε το Πυροσβεστικό Σώμα, που αποτελεί τον βασικό επιχειρησιακό βραχίονα της Πολιτικής Προστασίας.

Σε ότι αφορά στην πρόληψη που ανάφερε ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., αν θυμάμαι καλά. Θα σας πω, ότι τα τρία τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα φέτος, γίνεται μία τεράστια προσπάθεια στον τομέα της πρόληψης, κάτι που δεν γινόταν επί δεκαετίες. Εγώ θα δεχθώ, ότι τα προβλήματα που είχαμε παλιότερα, επί ΣΥΡΙΖΑ και επί ΠΑΣΟΚ, ήταν λόγω της οικονομικής κρίσης, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να χρηματοδοτηθούν αυτές οι δράσεις ή γιατί δεν έγινε αντιληπτό αυτό που μας ερχόταν και δεν επενδύθηκαν αρκετά χρήματα. Όμως, τα τρία τελευταία χρόνια έχουμε προχωρήσει, με το AntiNero I, αξίας 72 εκατομμυρίων ευρώ, το AntiNero ΙΙ, με 85 εκατομμύρια ευρώ και το AntiNero ΙΙΙ, φέτος, με 200 εκατομμύρια ευρώ, σε καθαρισμούς περιαστικών δασών, αλσών, διάνοιξη αντιπυρικών ζωνών και δασικών δρόμων, που βοηθούν το Πυροσβεστικό Σώμα στην εκπλήρωση της αποστολής του. Άρα, λοιπόν, προχωράμε σε ένα προληπτικό πρόγραμμα, που δεν έχει γίνει ποτέ ξανά. Θα μου πείτε είναι αρκετό; Όχι, αυτό το πρόγραμμα είναι δυναμικό και θα πρέπει να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια, γιατί η βιομάζα και η εγκατάλειψη, που έχει συμβεί στα δάση, όλα αυτά τα χρόνια, είναι τεράστια.

Θα σας πω, επίσης, ότι σε αυτόν τον τομέα, σε συνεργασία με το ΥΠΕΝ, το ΥΠΕΝ προχωράει στην ενίσχυση των Δασικών Υπηρεσιών, που, πράγματι, τα τελευταία χρόνια και αυτές είχαν αφεθεί. Αυτή τη στιγμή, προχωράνε σε ένα πρόγραμμα πρόσληψης 500 μόνιμων υπαλλήλων και 1.200 εποχικών, έτσι ώστε να ενισχυθεί η πρόληψη, που ναι, είναι ευθύνη των δασικών. Το δάσος είναι ευθύνη του Υπουργείου Περιβάλλοντος, των δασικών Υπηρεσιών, δηλαδή, η πρόληψη και η Πυροσβεστική όσον αφορά την καταστολή.

Παρ’ όλα αυτά, εδώ και χρόνια, έχουμε εγκαινιάσει μία κλειστή συνεργασία, με την οποία τροφοδοτείται η πρόληψη από το Πυροσβεστικό Σώμα και η καταστολή από τους δασικούς, γιατί είμαστε μαζί και στη σχεδίαση και στις επιχειρήσεις. Με πρωτοβουλία του Υπουργού, μάλιστα, προχώρησε στο να εντάξει και ένα δυναμικό πρόγραμμα για το Υπουργείο Περιβάλλοντος για τους δασικούς, για να αποκτήσουν και 300 Ντακότες, 300 οχήματα μεταφοράς τεσσάρων ατόμων, τετρακίνητα, με 500 λίτρα νερό, ώστε να μπορούν να κάνουν τις περιπολίες τους στην περιοχή ευθύνης τους και να επέμβουν και σε πρώτο χρόνο. Άρα, λοιπόν, αυτά τα δύο έρχονται μαζί ξανά, έτσι ώστε αυτοί που έχουν την ευθύνη της πρόληψης και της καταστολής, να συνεργαστούν για τον κοινό στόχο, που είναι ο δασικός πλούτος της χώρας μας.

Σε ότι αφορά στην πρόταση, γιατί δεν προχωράμε, εκ του μηδενός, ώστε να ξεκινήσουμε και να φτιάξουμε ένα αεροσκάφος. Θα ήθελα να σας πω, ότι η έρευνα και η ανάπτυξη ενός αεροσκάφους μπορεί να πάρει και μία εικοσαετία. Στα μαχητικά μπορεί να πάρει και τριάντα χρόνια. Έχουν «πέσει» προτάσεις από κάποιες χώρες να χρηματοδοτηθούν και να προχωρήσουν αυτές στην κατασκευή, γιατί έχουν μία αεροδιαστημική βιομηχανία. Όμως, αυτό σημαίνει, ότι θα είχαμε το πυροσβεστικό που χρειαζόμαστε, ενδεχομένως, μετά από δεκαπέντε - είκοσι χρόνια. Μπορούμε να περιμένουμε; Η εκτίμηση είναι, ότι πρέπει να προχωρήσουμε γρήγορα και δεν μπορούμε να κάνουμε τέτοια πειράματα.

Άρα, λοιπόν, γι’ αυτό επελέγη να πάμε σε αυτή την εταιρεία, η οποία έχει την τεχνογνωσία. Σταμάτησε τη γραμμή παραγωγής, κάπου στις αρχές της πρώτης δεκαετίας του 2000 και μπορεί να την ξανανοίξει αυτή τη γραμμή παραγωγής, με τις εγγυήσεις της καναδικής Κυβέρνησης.

Στο ερώτημα, γιατί δεν πάμε σε ένα άλλο τύπου αεροσκάφους, όπως, ενδεχομένως, το Beriev, θα υπονοούσατε. Εκείνο που έχω να σας πω, είναι ότι, ορθώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποκλείσει τα ρωσικά αεροσκάφη, αλλά πέραν τούτου, έχει κριθεί ακατάλληλο από το Πυροσβεστικό Σώμα, γιατί το Beriev έχει μεγάλη ταχύτητα, δεν έχει ευελιξία και αναγκάζεται να ρίχνει το νερό από μεγάλα ύψη. Ενδεχομένως, να είναι καλό για το ρεπορτάζ, τη φωτογραφία ή το βίντεο, αλλά η αποτελεσματικότητά του στις ορεινές φωτιές που έχουμε στην Ελλάδα μας, δεν είναι καθόλου αποδοτικό. Αναγκάζεται να ρίχνει το νερό από πολύ μεγάλα ύψη, όχι στοχευμένα και ευέλικτα, όπως μπορεί και κάνει το Canadair ή όπως κάνουν τα ελικόπτερα. Άρα, λοιπόν, έχει κριθεί επιχειρησιακά, όχι από εμάς, από το Πυροσβεστικό Σώμα, ως μη κατάλληλο για το ελληνικό έδαφος.

Θα κλείσω αυτό το κομμάτι, λέγοντας ότι εμείς δεν «γεννάμε» επιχειρησιακές απαιτήσεις. Το Canadair που ρωτήσατε, αν προέκυψε εκ των υστέρων, σάς λέω ότι είναι διαχρονική απαίτηση η απόκτηση τέτοιων αεροσκαφών, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες του Πυροσβεστικού Σώματος. Και θα σας πω, ότι όταν ήμουν Αρχηγός της Πολεμικής Αεροπορίας το 2014, με τον Β. Παπαγεωργίου που είναι, αυτή τη στιγμή, Αρχηγός του Πυροσβεστικού Σώματος, κάναμε κοινή επιτροπή, για να δούμε τις επιχειρησιακές ανάγκες. Κι από κει προέκυψε, πράγματι, ότι χρειαζόμασταν τέτοιου τύπου αεροσκάφη. Εκείνη η επιχειρησιακή απαίτηση του Πυροσβεστικού Σώματος επικαιροποιήθηκε το τελευταίο διάστημα και προβλήθηκε εκ νέου, ως απαίτηση για την προμήθεια τέτοιων αεροσκαφών. Δεν μας το επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μας βοηθάει, για να μπορέσει να βοηθηθεί η ίδια και να μπορέσουμε να βοηθήσουμε ο ένας τον άλλο. Και, πράγματι, τα δύο αεροσκάφη που αγοράζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εφόσον υπάρχει ανάγκη για συνδρομή σε κάποια χώρα, τότε είναι σίγουρο, ότι θα τα στείλουμε εκεί, για να τους βοηθήσουμε, όπως και εκείνοι τα αντίστοιχα από τον στόλο των 12 αεροσκαφών, που θα αποκτηθούν με χρηματοδότηση απευθείας από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να βοηθήσουν και εμάς, εφόσον συντρέχει ανάγκη. Βεβαίως, εάν έχουμε δικά μας περιστατικά εδώ, η προτεραιότητα θα δοθεί, ώστε να χρησιμοποιηθούν τα αεροσκάφη μας για τις δικές μας ανάγκες.

Σε ότι αφορά στο Follow on Support, σας είπα, ότι έχουν προβλεφθεί τα χρήματα. Σε ότι αφορά δε, το Follow on Support, τη σύμβαση - πλαίσιο που υπέγραψε η Πολεμική Αεροπορία με την Sabena και αυτή ήταν αποτέλεσμα ενός διεθνούς διαγωνισμού. Και το πόσο κοστίζει, εξαρτάται τι βάζεις μέσα. Αν θα βάλεις, δηλαδή, επισκευές κινητήρων ή σκάφους ή αεροσκάφους ή τι κόστη θα βάλεις μέσα. Σε ένα καινούργιο αεροσκάφος δεν είναι απαραίτητο να βάλουμε τα πάντα, πριν προκύψει η δεκαετής συντήρηση, που είναι μία κοστοβόρα συντήρηση. Όταν, όμως, φθάνει ένα αεροσκάφος τα 20 ή τα 50 έτη, τότε αναγκαστικά, το κόστος της σύμβασης - πλαισίου, δυστυχώς, αυξάνει δραματικά. Και επαναλαμβάνω, ότι είναι μία σύμβαση - πλαίσιο, ένας διεθνής διαγωνισμός, που τον κέρδισε η εταιρεία και δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα επ’ αυτού.

Από εκεί και πέρα, δεν είναι μόνο αυτό το πρόγραμμα προμήθειας των επτά αεροσκαφών. Έχουμε και το πρόγραμμα αναπαλαίωσης, εκσυγχρονισμού των επτά Canadair CL-415, τα οποία θα φτάσουν στο επίπεδο Των CL- 515. Αυτά, προφανώς, η προσπάθεια -και πιστεύω θα το πετύχουμε- θα είναι να γίνει στην εγχώρια αμυντική βιομηχανία, στην ΕΑΒ. Αυτό θα πολεμήσουμε, αυτό θα παλέψουμε και πιστεύω, ότι θα το πετύχουμε, γιατί το έχουμε αυτό το πρόγραμμα μέσα στο «ΑΙΓΙΣ». Άρα, λοιπόν, θα προχωρήσουμε με αυτό τον τρόπο να υλοποιήσουμε και αυτό το πρόγραμμα.

Σχετικά με τη σύγκριση του κόστους των μαχητικών με αυτά τα αεροσκάφη. Επαναλαμβάνω ότι όταν λέμε για το F-16, ότι κοστίζει 60 με 65 εκατομμύρια είναι μόνο το

Flyaway cost. Από κει και πέρα, αν βάλουμε και τα κόστη όλης της αρχικής υποστήριξης, της εκπαίδευσης, της βιβλιογραφίας κ.λπ., τότε όλο αυτό το πακέτο, ανά αεροσκάφος, ξεπερνά τα 100 εκατομμύρια. Αν ανατρέξετε σε παλαιότερες συμβάσεις, θα δείτε ότι είναι δυσανάλογες, πραγματικά.

Θα κλείσω, λέγοντάς σας, ότι ο σχεδιασμός μας δεν περιλαμβάνει μόνο αυτά τα αεροπλάνα. Ο συνολικός σχεδιασμός είναι τέτοιος, για να μπορέσουμε να έχουμε ικανοποιητικό αεροπορικό στόλο, για να ανταποκρίνονται η πολιτική προστασία, ο μηχανισμός, στις προκλήσεις. Θα περιλαμβάνει, εκτός των επτά προς αγορά DHC -515, την αναβάθμιση των επτά παλιών καναντέρ, θα περιλαμβάνει την προμήθεια 25 ελαφρών αμφίβιων αεροσκαφών, θα περιλαμβάνει την προμήθεια 10 ελικοπτέρων πολλαπλών αποστολών, μεταξύ των οποίων και αεροπυρόσβεσης και βέβαια, και 3 ελικόπτερα μεταφοράς προσωπικού, άμεσης επέμβασης, έρευνας, διάσωσης, ακόμα και δασοπυρόσβεσης.

Άρα, λοιπόν, θα πάμε, μέσω του «ΑΙΓΙΣ», σε έναν αεροπορικό στόλο 52 αεροσκαφών, που μαζί με τα 16 PZL Πετζετέλ), που, παρ’ ότι είναι παλιά, μπορούν να ανταποκρίνονται στην αποστολή της επιτήρησης, έμφορτα και με έγκαιρη επέμβαση. Αν και παλιά, εξακολουθούν και είναι αξιόπιστα στην έναρξη. Άρα, λοιπόν, θα έχουμε έναν ικανοποιητικό εθνικό στόλο, για να ανταποκρινόμαστε στην αποστολή μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συζήτηση, επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, με τίτλο «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»».

Θα προχωρήσουμε στην ψηφοφορία, επί των άρθρων και επί του συνόλου. Ανακεφαλαιώνουμε, ωστόσο, με τις θέσεις των κομμάτων, επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Φόρτωμας, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Κεδίκογλου, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ, κ. Πουλάς, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Δελής, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Γραμμένος. επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Νέας Αριστεράς, κ. Ζεϊμπέκ, ήταν απών.

Ο Ειδικός Αγορητής των Σπαρτιατών, κ. Βαλτογιάννης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Νίκης, κ. Δελβερούδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας, κ. Καζαμίας, επίσης, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 3 του σχεδίου νόμου, μετά του Παραρτήματος, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο, γίνονται δεκτά, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, με τίτλο «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου DHC-515»», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ενημερώνω ότι το σχέδιο νόμου θα εισαχθεί προς συζήτηση στην Ολομέλεια, την προσεχή Πέμπτη 21/3/2024 και ώρα 10.00΄, σύμφωνα με την από 14/3/2024 απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων.

Εύχομαι το καλύτερο, γιατί όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, το νομοσχέδιο αφορά ένα εθνικό θέμα και θα πρέπει σε αυτά τα νομοσχέδια να υπάρχει μία, κατά το δυνατόν, σύμφωνη θέση απ’ όλες τις πτέρυγες.

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), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Πουλάς Ανδρέας, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 17.10΄ λύεται η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**