**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 14 Ιουνίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.00΄, στην Αίθουσα της Γερουσίας, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

Α. «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών».

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

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελλής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σε όλους και χρόνια πολλά για τις ημέρες που πέρασαν.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσια διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

Α. «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών».

Θα ξεκινήσουμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Θεμιστοκλή Χειμάρα. Κύριε Χειμάρα, έχετε τον λόγο για δέκα λεπτά.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, έχω τη χαρά να εισηγούμαι σήμερα δυο ακόμη νομοσχέδια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Γνωρίζουμε όλοι το κρίσιμο και πολύ σημαντικό για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας έργο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που προκάλεσε η πανδημική και ενεργειακή κρίση, το νομοθετικό του έργο όχι μόνο δεν επηρεάστηκε, αντιθέτως εντατικοποιήθηκε.

Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα μεγάλα έργα, έχουν γίνει σπουδαία βήματα προόδου με απτά αποτελέσματα. Το κοινωνικό αποτύπωμα των έργων είναι οι 200.000 νέες θέσεις εργασίας την επόμενη τριετία. Παράλληλα, επιδιώκουμε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες, οι οποίες διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο στην ανταλλαγή εμπειρίας και γνώσης. Συμφωνίες, οι οποίες ωθούν τα κράτη σε παραγωγικές συνέργειες, αναβαθμίζουν την Ελλάδα ως τουριστικό και επενδυτικό προορισμό.

Στο πλαίσιο αυτό ακριβώς, εισέρχονται προς Κύρωση από την Εθνική Αντιπροσωπεία οι δύο συμβάσεις που εξετάζουμε. Η πρώτη αφορά στη συνεργασία της χώρας μας με τη Δημοκρατία της Κορέας. Η τροποποιημένη συμφωνία συνεργασίας, η οποία έρχεται σήμερα προς επικύρωση και η οποία έγινε με ανταλλαγή επιστολών από 22 και 23 Αυγούστου του 2017, είχε υπογραφεί στην Αθήνα στις 25 Ιανουαρίου 1995 και Κυρώθηκε με τον ν. 2375/1996.

Η συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές τροποποιείται, προκειμένου να εναρμονιστεί με το Ενωσιακό Δίκαιο και συγκεκριμένα με την ενσωμάτωση σε αυτή των πρότυπων και Ενωσιακών ρητρών ως προς τον ορισμό αεροπορικών εταιρειών, την πολιτική για τα τιμολόγια, καθώς και τα πρότυπα περί ασφάλειας πτήσεων. Επίσης, τροποποιείται ο πίνακας διαδρομών, ο οποίος, πλέον, περιλαμβάνει απεριόριστα σημεία για πλήρη άσκηση δικαιωμάτων κίνησης.

Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να κυρωθεί προκειμένου να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με την Κορέα ο εκσυγχρονισμός των μεταξύ μας αεροπορικών σχέσεων. Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είναι αρμόδια για την άσκηση εποπτείας και την εφαρμογή του Εθνικού και Ενωσιακού Δικαίου των διεθνών συμβάσεων.

Αφορά, επίσης, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της παρακολουθεί τις διμερείς και διεθνείς συνεργασίες, συλλέγει, αξιολογεί και διαχειρίζεται συμβάντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως επίσης τους αερομεταφορείς και το επιβατικό κοινό. Η εν λόγω τροποποίηση παρέχει τη δυνατότητα διορισμού αερομεταφορέων της ΕΕ για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών.

Σήμερα, η σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών υλοποιείται μέσω εμπορικών συνεργασιών. Δηλαδή, μέσω σύναψης συμφωνιών χρήσης κοινού κωδικού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών, με εταιρείες τρίτων χωρών που εκτελούν δρομολόγια στη χώρα μας. Η τροποποίηση της συμφωνίας εξασφαλίζει ένα σύγχρονο και πλήρως συμβατό με το Ενωσιακό Δίκαιο διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών. Έχει ως κύριο στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Η Κύρωση της υπ’ όψιν τροποποίησης της συμφωνίας και των παραρτημάτων της κρίνεται αναγκαία, γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας, που αφορούν ιδίως τους τομείς του τουρισμού και του εμπορίου. Επιδιώκεται, τέλος, η διαμόρφωση νέων προοπτικών ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δεύτερη Κύρωση που εισέρχεται προς επικύρωση, αφορά στη συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών. Έχει την ισχύ που ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος και υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι στις 13 Δεκεμβρίου του 2018.

Με την προς Κύρωση συμφωνία επιδιώκεται η ίδρυση και η εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των επικρατειών των συμβαλλομένων μερών. Πρέπει να κυρωθεί προκειμένου να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με τις Σεϋχέλλες και κρίνεται αναγκαία καθώς προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας, κυρίως βεβαίως τον τουρισμό και την εμπορευματική κίνηση.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ τα οφέλη που προκύπτουν είναι πολλά, αφού αυτή εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών. Έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα, παρέχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης, αλλά και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και των Σεϋχελλών.

Δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη απευθείας δρομολογίων μεταξύ της χώρας μας και των Σεϋχελλών. Επίσης, αυτή η συμφωνία προβλέπεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας, τουρισμό, εμπορευματική κίνηση, ενισχύει τη συνεργασία των δύο χωρών και δημιουργεί, βεβαίως, νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων.

Στόχος και των δύο νομοσχεδίων, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι η ίδρυση και εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των επικρατειών των συμβαλλομένων μερών. Για τον λόγο αυτό, σας καλώ να τις υπερψηφίσετε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Χειμάρα.

Στη συνέχεια το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Αγαπητέ, κύριε Υπουργέ, και είναι σχήμα λόγου το αγαπητέ κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε, υπάρχουν στιγμές στην καθημερινότητα ενός πολίτη, ενός επαγγελματία ή ακόμη και ενός Βουλευτή, που θέλει να αναμετρηθεί με την πραγματικότητα και την πρόζα ή τον τύπο. Αυτήν την ώρα είναι τώρα. Θέλω, κύριε Πρόεδρε, με όλο τον σεβασμό να πω, ότι, σήμερα, για το Ελληνικό Κοινοβούλιο δεν είναι μια τυχαία ημέρα. Θα έλεγα ότι είναι ημέρα οδύνης, οργής, αγανάκτησης, αλλά θα έπρεπε να είναι και ημέρα κοινοβουλευτικής ευθύνης και ντροπής για την Πλειοψηφία. Είναι η μέρα που εισάγεται στην Επιτροπή μας η Κύρωση δύο συμβάσεων και έναν όροφο πιο κάτω, με τρόπο κοινοβουλευτικά ανήθικο, εισάγεται μια τροπολογία που πετάει χίλιους ανθρώπους στο δρόμο. Πριν από λίγα λεπτά το ΚΚΕ, με σύμφωνη τη γνώμη της Αντιπολίτευσης, αν αυτό σας λέει κάτι ως θεσμικός κρίκος της Δημοκρατίας και της λειτουργίας του Κοινοβουλίου, ζήτησε την κατάργηση, την απόσυρση μιας εκπρόθεσμης τροπολογίας και συμφωνήσαμε όλοι, όπου πετά την ώρα της ενεργειακής κρίσης, την ώρα της οικονομικής κρίσης, την ώρα της κοινωνικής και ανθρωπιστικής κρίσης, χίλιους εργαζόμενους στο δρόμο. Δεν μας εκπλήσσει για τη Νέα Δημοκρατία. Πέταξε 2.000 εργαζόμενους στην εκπαίδευση, ο κ. Μητσοτάκης, ως Υπουργός, έκλεισε την ΕΡΤ με 2.500 εργαζόμενους, έχουν πεταχτεί χιλιάδες και χιλιάδες εργαζόμενοι στο δρόμο με τον ίδιο αυθαίρετο τρόπο.

Κάποια στιγμή, όμως, υπάρχει ένα όριο στην αυθαιρεσία. Σήμερα, δεν είναι καλή μέρα για το Κοινοβούλιο. Είναι ημέρα ντροπής, όχι μόνο για τους χιλιάδες εργαζόμενους της ΛΑΡΚΟ, που σε λίγα λεπτά θα είναι στην πλατεία Συντάγματος. Σήμερα, επίσης, χαρίζεται αίμα, ιδρώτας και πόνος δισεκατομμυρίων, από τους Έλληνες πολίτες στους τραπεζίτες. Το νομοσχέδιο που συζητιέται έναν όροφο πιο κάτω βάζει τους Έλληνες δανειολήπτες στη μέγγενη της εκχώρησης των κόκκινων δανείων, για να έχουν δικαίωμα σε μπόνους, από το 2023 έως το 2025, τραπεζίτες και χάνει το δικαίωμα το ελληνικό δημόσιο να έχει τον έλεγχο, το δημόσιο έλεγχο, έστω σε μια τράπεζα. Αυτά συμβαίνουν σήμερα.

Σήμερα, ανοίγει η πλατφόρμα της πολιτικής εξαπάτησης για την ενέργεια, εκεί όπου ξαφνικά εκδίδεται μια Υπουργική Απόφαση που θα εφευρίσκει την εξής πολιτική εξαπάτηση. Αν σας έρθει ο εκκαθαριστικός λογαριασμός του ρεύματος την 1 Ιουνίου, για την πυρίκαυστη περίοδο των τεσσάρων μηνών της αισχροκέρδειας και της ρήτρας Μητσοτάκη, εξαιρείστε από την επιδότηση. Είναι σοβαρά πράγματα αυτά, κύριε Μπουκώρο; Την 1 Ιουνίου εκκαθαριστικός. Παίζουμε τις κουμπάρες σε αυτόν τον τόπο; Παίζουμε τις κουμπάρες; Ξαφνικά, εσείς είστε οι έξυπνοι ή οι κουτοπόνηροι όπου την 1η Ιουνίου, αν έρθει ο εκκαθαριστικός, σημαίνει ότι οι προηγούμενοι πέντε μήνες ήταν μέλι γάλα; Όχι βέβαια. Είναι μέρα όπου, σήμερα, σε αυτό το χώρο, σε αυτό το Κοινοβούλιο, θα έπρεπε να έχετε τουλάχιστον ψήγματα αναμνήσεων από το σεμνά, ταπεινά και υπεύθυνα απέναντι στους πολίτες. Τι θα πείτε, κύριε Μπουκώρο στους 1.000 εργαζόμενους της ΛΑΡΚΟ όπου τους δυσφημίσατε για τρεις μήνες;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Μπουκώρο, με τις διακοπές πιστεύετε ότι θα γίνει διάλογος; Θα σας δώσουμε το λόγο, κ. Μπουκώρο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Συνεχίζω. Τι θα κερδίσει οποιοσδήποτε; Τι θα πει στους εργαζόμενους αυτούς, για να σας αφήσω την προσωπική αναφορά, ότι είναι σε μία εταιρεία που εσείς εξυγιαίνεται, πετώντας τους στον δρόμο, έχοντας τη δυνατότητα να παράγουν το 80% του νικελίου, σε μία χώρα που ψάχνει ενεργειακά αντίβαρα απελπισμένα. Και να σας πω και κάτι; Αυτά που λέω, παρά τις διαμαρτυρίες σας, δεν έχουν προσωπική αιχμή, αλλά πολιτική. Γιατί ακόμα και γι’ αυτό που συζητάμε, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες, για το θέμα της κύρωσης των αεροπορικών συμφωνιών, πέρα από όλες τις άλλες πολιτικές λαθροχειρίες τις οποίες κάνετε εδώ και τρία χρόνια, ο κόσμος στενάζει, δεν μπορεί να πληρώσει τη βενζίνη, καύσιμα, ενέργεια, προϊόντα στο σουπερμάρκετ κι εσείς αμέριμνα θεωρητικολογείται για την ολιστική αντιμετώπιση της ζωής. Η ζωή είναι αυτή που ζουν οι άνθρωποι στην καθημερινότητα και όχι στους γυάλινους πύργους που διαλέγονται με τους συμβούλους τους.

Μπαίνουμε και στο θέμα των αεροπορικών μεταφορών. Θα επικυρωθούν. Αργούν χρόνια; Θα επικυρωθούν. Θέλετε επιτέλους να μιλήσουμε μεσούσης της τουριστικής περιόδου, στην αρχή προς την κορύφωση, για την αρχή πολιτικής αδράνειας; Θέλετε να μιλήσουμε για την αρχή πολιτικής αναποτελεσματικότητας; Θέλετε να μιλήσουμε για την αρχή πολιτικής ανικανότητας; Είναι τα τρία πρώτα συνθετικά γράμματα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας που θεσμοθετήσατε έτσι ώστε τα μεγάλα και μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας να μην μπορούν να λειτουργήσουν αρχές Ιουνίου αναμένοντας ένα μεγάλο τουριστικό ρεύμα. Θέλετε να μιλήσουμε με στοιχεία; Πραγματικά, ντρέπομαι. Ντρέπομαι, κύριε Μπουκώρο, και για τη Fraport, με τις πλάτες τις δικές σας να συμβαίνουν αυτά που συνέβησαν στην Κέρκυρα. Θα καταθέσω έγγραφα ή θα επιφυλαχθώ για την Ολομέλεια, αύριο, στον κ. Παπαδόπουλο, ο οποίος έχει την ευγένεια, την πολιτική γενναιότητα και την υπομονή, να εκτίει την ποινή των πυρών ως εκπρόσωπος της κυβέρνησης, χωρίς να έχει άμεση εμπλοκή ως αρμοδιότητα. Ακόμα και για τη Fraport, εκεί όπου συμβαίνουν εξωφρενικά πράγματα, αρνούνται οι υπάλληλοί της να συμμετάσχουν σε υπηρεσίες και επιτροπές που διερευνούν ατυχήματα. Άνθρωπος τραυματίστηκε σοβαρά και οι εκπρόσωποι της Fraport, θα σας πω σε ποιο αεροδρόμιο, στην Κέρκυρα, αρνήθηκαν να παρουσιαστούν και να δώσουν εξηγήσεις. Ποια είναι η εικόνα όμως;

Τον Φεβρουάριο του 2022 κλείνει το αεροδρόμιο της Μήλου. Αυτή είναι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με διπλάσιο μισθό του κανονικού, για τον κύριο Τσίτουρα, που νομοθετήσατε. Στις 28.2.2022 κλείνει το αεροδρόμιο της Μήλου. Αρρώστησε ο μοναδικός υπάλληλος του πύργου ελέγχου. Δεν το βλέπουμε για πρώτη φορά. Πέντε ελληνικά νησιά, Καστελόριζο, Λέρος, Αστυπάλαια, Κύθηρα και Σύρος, ένας ή και κανένας εξουσιοδοτημένος για αεροπορικό έργο, μεταφορές, αλλά και μεταφορές υγειονομικού χαρακτήρα, μεταφορές ασθενών σε εικοσιτετράωρη βάση με έναν άνθρωπο. Δέχεστε εσείς, ότι στις σύγχρονες αεροπορικές μεταφορές μπορούν να λειτουργήσουν, είτε δημόσια, είτε υπό την λειτουργία της Fraport, αεροδρόμια, όπου ένας εξειδικευμένος υπάλληλος θα μπορεί να εξυπηρετήσει 24 ώρες τουρισμό και υγεία; Και μιλάμε σοβαρά, ότι κυρώνουμε με δόξα και τιμή τις διακρατικές συμφωνίες, σήμερα, με αυτό το περιβάλλον γύρω μας;

Δε θέλω να καταχραστώ το χρόνο, γιατί πιστεύω θα έχουμε τη δυνατότητα να τα πούμε και στην Ολομέλεια, αλλά κάποια στιγμή, κύριε Υπουργέ, αναγκαστικά σε εσάς, επειδή και σε προηγούμενη συνεδρίαση σας είχαμε δώσει έγγραφες καταγγελίες εκπροσώπων και εργαζομένων στα αεροδρόμια που περιγράφουν αποδιοργάνωση, θέτουν σοβαρά ζητήματα λειτουργίας και ασφάλειας των μεταφορών.Και το λέω με πλήρη επίγνωση, όχι σε σχέση με τους επιβάτες, σε σχέση με το δίκαιο του επιβάτη, με τα δικαιώματα των εργαζομένων, με την τεχνική λειτουργία και τη διαδικαστική λειτουργία των αεροδρομίων. Πλήρης παραλυσία. Δεν ξέρει η δεξιά τι ποιεί η αριστερά. Υπέρβαση, υπερκάλυψη αρμοδιοτήτων σε σημείο πλήρους αποδιοργάνωσης.

Θα σας παρακαλούσα, λοιπόν, πείτε σήμερα, κάντε ένα τηλέφωνο στον κύριο Τσίτουρα, δεν έχει απαντήσει ακόμα σε εκείνες τις απελπιστικά αγωνιώδεις εκκλήσεις, από κάθε γωνιά της Ελλάδας για τη σύγκρουση, πλέον, που υπάρχει μεταξύ ΑΠΑ και ΥΠΑ, δεν έχει δώσει καμία απάντηση και μην με αναγκάσετε, θα το κάνω. Είναι μία ατιμωτική αναφορά για όλους μας, μια ατιμωτική αναφορά που περιγράφει το ημερήσιο πρόγραμμα εργαζόμενου σε ελληνικό αεροδρόμιο για 10 ημέρες. Θα σας το διαβάσω, θα σας το δώσω. Εκεί θα καταλάβετε σε τι κενό αέρος, πραγματικά, κενό αέρος, νομοθετήσατε για ό,τι αφορά την Πολιτική Αεροπορία, τις αερομεταφορές στην Ελλάδα και ω του θαύματος, είτε σε δημόσια αεροδρόμια, είτε στα αεροδρόμια που έχει την ευθύνη η Fraport, για την οποία δεν ξέρω γιατί μας κουνάει το δάχτυλο ο κύριος συνάδελφος της Συμπολίτευσης, θυμάμαι ότι ήταν μια από τις συμβατικές υποχρεώσεις που συνοδεύτηκε από τη χρεοκοπία της χώρας, η οποία ξεκίνησε να συντελείται το 2009, ολοκληρώθηκε το 2010 και το 2014-2015 παρέδωσε μια χώρα φτωχοποιημένη, χρεοκοπημένη, με την μέγγενη της δημοσιονομικής εποπτείας πάνω από το κεφάλι της έντιμης, αδιάφθορης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό υπονοείτε; Αν αυτό υπονοείτε, αναλάβετε και την ιστορική ευθύνη.

Κλείνω εδώ. Επιφυλασσόμαστε για τυπικούς κυρίως λόγους για να τα πούμε και στην Ολομέλεια. Πάντως, πραγματικά, σήμερα υπάρχουν αφορμές, ενδείξεις και πολύ σοβαρά ζητήματα για να ξανασκεφτείτε, έστω και μετά από τρία χρόνια, ότι οι εκλογές είναι η μόνη λύση για να απαλλαγεί ο τόπος από εσάς, αλλά και εσείς να καταλάβετε πόσο κακό έχετε κάνει σε αυτή τη χώρα και στους πολίτες της.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Δεν νομίζω ότι χρειάζεται να εξηγήσω τα περί προσωπικού. Πέντε φορές αναφέρθηκε ο εκλεκτός συνάδελφος, λες και ήθελε να του δείξω ότι έκανα λάθος που ήρθα να παρακολουθήσω τις εργασίες της Επιτροπής. Αλλά, εν πάση περιπτώσει εγώ δεν το εκλαμβάνω ως προσωπικό.

Θέλω να πω, όμως, ότι εδώ είναι μια Επιτροπή που επεξεργάζεται ένα συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της της Μειοψηφίας):** Το επίθετό του ανέφερα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Η Ολομέλεια του Κοινοβουλίου λειτουργεί κανονικά στην Ελληνική Δημοκρατία και ουδείς απαγορεύει τον οποιοδήποτε συνάδελφο να πάει και να τοποθετηθεί.

Το να προσπαθούμε να δημιουργούμε εντυπώσεις αναφέροντας ονόματα στην επεξεργασία ενός νομοσχεδίου, δεν νομίζω ότι προάγει το κοινοβουλευτικό έργο, γιατί στις Επιτροπές γίνεται το σπουδαίο κοινοβουλευτικό έργο, γίνονται οι παρεμβάσεις, οι βελτιώσεις, οι διορθώσεις ούτως ώστε να εισαχθεί στην Ολομέλεια ένα νομοσχέδιο πληρέστερο.

Για τα γενικότερα πολιτικά θέματα που ο κύριος συνάδελφος της Αντιπολίτευσης με κατηγόρησε. Όταν μιλάτε για αεροπορικές μεταφορές, θέλω να σας πω ότι οι δικές σας λογικές και δεν εννοώ οι προσωπικές σας, της παράταξής σας, ήταν αυτές που δημιούργησαν το φαινόμενο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το οποίο πλήρωνε, ο ελληνικός λαός, ένα εκατομμύριο την ημέρα, ένα εκατομμύριο ευρώ, όχι δραχμές και είχε βγει και το σύνθημα «Ποτέ δεν πετάει». Αυτές τις λογικές ήταν, τότε που εθνικός αερομεταφορέας εξυπηρετούσε 5 εκατομμύρια τουρίστες και σήμερα οι αεροπορικές εταιρείες της χώρας εξυπηρετούν 35 εκατομμύρια τουρίστες.

Όσο για τη Fraport, αγαπητέ συνάδελφε, η συνέπεια δεν νομίζω ότι είναι το δυνατό σας σημείο. Προεκλογικά, το 2015, λέγατε, «Θα πάρουμε τα αεροδρόμια πίσω» και ήρθατε και μια χαρά ως κυβέρνηση, προωθήσατε την ιδιωτικοποίηση των 2,5 δισεκατομμυρίων και καλά κάνατε, κατά την άποψή μας, αλλά σε σχέση με τη συνέπειά σας, να απολογηθείτε.

Όταν λοιπόν κουνάτε το δάχτυλο, ιδιαίτερα σε ανθρώπους οι οποίοι, αν θέλετε και από μετριοπάθεια και συγχωρέστε με που μιλάω για τον εαυτό μου, αλλά και με επιχειρηματολογία λειτουργούν στο Κοινοβούλιο, θα σας παρακαλούσα να είστε προσεκτικός.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καταρχήν δεν είχε καμία προσωπική αιχμή προς το πρόσωπό σας ή την πολιτική σας δράση, αλλά θα περίμενα από εσάς κάτι πιο ευφυές από το παράδειγμα της Ολυμπιακής. Θα περίμενα κάτι πιο ευφυές από το παράδειγμα της Ολυμπιακής που η ιστορία επιβεβαίωσε κάτι που δεν έκανε ο εργολάβος των καταστροφών της δημόσιας περιουσίας, Κωστής Χατζηδάκης, και θα περίμενα και περισσότερο σεβασμό προς τον Υπουργό που εκπροσωπεί την κυβέρνηση. Σε αυτή την Επιτροπή δε φαντάζομαι ότι είστε με την ιδιότητα του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου για να απαντάτε στους Εισηγητές και το λέω με όλη την ευγένεια και τον σεβασμό. Υπάρχει εκπρόσωπος της κυβέρνησης και Προεδρείο, μα εσείς μου αφαιρέσατε αυτή τη δυνατότητα να πω αυτό που πιστεύω. Θεσμοφύλακας του λόγου, δεν μπορεί να είναι κανένας για κανέναν.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Αρχικά κύριε συνάδελφε, να σας πληροφορήσω ότι μπορεί να μην είναι υποχρέωση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου να παρακολουθεί τις συνεδριάσεις, ωστόσο εγώ το συνηθίζω, ούτως ώστε αύριο στο νομοσχέδιο, να έχω μια ενημέρωση, αν θέλετε να σας εξηγήσω λοιπόν, για ποιο λόγο ζήτησα το λόγο επί προσωπικού. Ωστόσο, δεν έχω ανεβεί ποτέ στο βήμα ακόμα κι αν είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αν είστε Εισηγητής να χρησιμοποιήσω έξι φορές το όνομά σας. Ποτέ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την Κύρωση δύο διεθνών συμβάσεων, μια τροποποίηση συμφωνίας για αεροπορικές υπηρεσίες, μεταξύ της χώρας μας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών και μια τροποποίηση αντίστοιχης της συμφωνίας, που υπάρχει από το 1995 με τη Δημοκρατία της Κορέας για να επικαιροποιηθούν οι διατάξεις αυτής της Σύμβασης και να εναρμονιστεί το όλο πλαίσιο με το Ενωσιακό Δίκαιο, όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών. Βέβαια, συζητάμε πράγματι σε ένα περιβάλλον, στο οποίο κυριαρχούν τα μεγάλα προβλήματα που απασχολούν την ελληνική κοινωνία. Την ακρίβεια, το πρόβλημα της ενέργειας, το οποίο προφανώς και δεν επιλύεται με όλα όσα προωθούνται από την πλευρά της κυβέρνησης.

Παραμένει ένα δυσβάστακτο κόστος για τον Έλληνα πολίτη, όπως επίσης, υπάρχει και το μείζον θέμα της απόλυσης των εργαζομένων στη ΛΑΡΚΟ ΑΕ και της χρηματοδότησης της εξέλιξης και της διαχείρισης αυτής της εταιρείας στη συνέχεια μέσα από τη στήριξη με δημόσιο χρήμα. Βέβαια, αυτά θα ειπωθούν αναλυτικά στην Ολομέλεια, η οποία συνεδριάζει παράλληλα σήμερα με τις δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής μας.

Τώρα, είναι προφανής η σημασία των αντίστοιχων συμβάσεων με αυτές που συζητάμε σήμερα. Εξάλλου, πρόσφατα είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε σε άλλες δύο συνεδριάσεις αρκετές παρόμοιες συμβάσεις. Οφείλω, όμως, να σταθώ στις γενικότερες παρατηρήσεις που αφορούν στην καθυστέρηση στην Κύρωση αυτών των συμβάσεων, 5 χρόνια για την τροποποίηση της Σύμβασης με την Κορέα, 4 χρόνια για τη Σύμβαση με τις Σεϋχέλλες και βέβαια όπως πάντα σε ένα σφιχτό χρονικό περιθώριο και για την Επιτροπή αλλά και μεταξύ Επιτροπής και Ολομέλειας.

Φυσικά οι συμφωνίες έχουν υπογραφεί, χωρίς τη συμμετοχή της Βουλής και πλέον η διαδικασία είναι περισσότερο τυπική, στα πλαίσια της Κύρωσης που έχουμε να συζητήσουμε. Επίσης, δεν υπάρχουν σε αυτές τις περιπτώσεις, σε αυτά τα νομοσχέδια, οικονομικά στοιχεία, Έκθεση Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ούτε Ειδική Έκθεση για να δούμε το κόστος, παραδείγματος χάρη, που μπορεί να προκαλέσει είτε η τροποποίηση, είτε καθυστέρηση στην εφαρμογή της Σύμβασης με τις Σεϋχέλλες.

Είναι σίγουρο ότι αυτές οι διαδικασίες θα πρέπει να γίνονται, να εξελίσσονται και να ολοκληρώνονται γρηγορότερα, γιατί έτσι εξυπηρετούνται τα επιμέρους συμφέροντα, είτε είναι τουριστικά, είτε αφορούν εμπορικές κινήσεις και, φυσικά, γενικότερα για την ανάπτυξη που αφορά και στις δύο χώρες.

Τώρα το κυρίαρχο θέμα, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν συζητάμε τις συμβάσεις που αφορούν σε αεροπορικές μεταφορές, επιβάτες και εμπορεύματα ανακύπτουν τα θέματα της ασφάλειας. Αυτά μπαίνουν σε ένα πλαίσιο, αναφέρονται αναλυτικά και ιδιαίτερα στην τροποποίηση με τη Σύμβαση της Κορέας και θα σταθώ μόνο στην αναφορά που γίνεται στο άρθρο 2 στην παράγραφο 8, στο παράρτημα, η αναφορά που αφορά στο δικαίωμα της Κορέας, ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας σε περίπτωση που από ελληνικής πλευράς έχει διοριστεί αεροπορική εταιρεία, της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θέλω να δούμε σε τι ακριβώς αναφέρεται αυτή η διάταξη, για ποιες ή για ποια αεροπορική εταιρεία πρόκειται, αν είναι συγκεκριμένη ή είναι μια γενική διάταξη και εάν έχει να κάνει με τη διαχείριση των περιφερειακών αεροδρομίων, όσα έχουν περιέλθει στη διαχείριση της Fraport και, βέβαια, θα αναφερθώ και σε άλλα στοιχεία στη συνέχεια γύρω από αυτό το θέμα.

Τώρα, όπως είπα πριν για την Κορέα, έχουμε μια τροποποίηση, για την προσαρμογή στο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τις Σεϋχέλλες είναι μια συμφωνία που στοχεύει και εδώ στη συνεργασία και την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα, η οποία δημιουργεί, βέβαια, προοπτικές και σε άλλους τομείς, όπως το εμπόριο, ο τουρισμός, η δυνατότητα εκμετάλλευσης των αγορών της κάθε χώρας από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών.

Επίσης στις συμφωνίες αυτές πάντα υπάρχει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον που αφορά στην ενδυνάμωση και τις θέσεις της χώρας μας σε αυτό το διεθνές πλαίσιο και ιδιαίτερα σε σχέση και με τη γεωπολιτική θέση που κατέχει στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης ειδικότερα.

Πριν κλείσω θα ήθελα να αναφερθώ κι εγώ από την πλευρά μου σε μια σειρά από προβλήματα που έχουν ξεκινήσει. Καταρχήν, από την συζήτηση που είχαμε όταν ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για το διαχωρισμό των δύο υπηρεσιών, της ΥΠΑ και της ΑΠΑ. Εδώ φαίνεται ότι και στην πράξη υπάρχουν προβλήματα με το γεγονός ότι πραγματοποιείται αυτός ο έλεγχος, από απόσταση, από περιφερειακές αρχές οι οποίες καταργήθηκαν και γίνεται ο έλεγχος από απόσταση και μέσω της τεχνολογίας και καταγράφονται μια σειρά από προβλήματα, ενώ είναι δεδομένα και τα θέματα επάρκειας του προσωπικού και στην Περιφέρεια και στους επιθεωρητές και γενικότερα στο προσωπικό.

Όσον αφορά στα διαδικαστικά της συμφωνίας με την οποία τελικά παραχωρήθηκαν τα περιφερειακά αεροδρόμια στη Fraport, παρά τα αντιθέτως προαναγγελλόμενα από τον ΣΥΡΙΖΑ πριν γίνει κυβέρνηση, είχαμε σε αυτές τις διαδικαστικές παραμέτρους της συμφωνίας πολλές αντιρρήσεις, όπως τελικά ψηφίστηκε. Ωστόσο, όμως, το πρόβλημα είναι σήμερα ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων και πολύ περισσότερο στα 15 άγονα που διαχειρίζεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, λόγω υποστελέχωσης. Η εξυπηρέτηση των πτήσεων, ο έλεγχος της αεροπορικής κίνησης και η στελέχωση των πύργων ελέγχου γίνεται αποκλειστικά από έναν υπάλληλο τις περισσότερες φορές και, βεβαίως, δεν υπάρχουν μόνιμοι υπάλληλοι. Σε τέσσερα αεροδρόμια υπηρετεί μόνο ένας στο καθένα, ενώ είναι σε εκκρεμότητα μια σειρά από αιτήσεις μετατάξεων.

Υπάρχει, επίσης, ένα σοβαρό πρόβλημα, ακόμα και σε αναγκαίες εργασίες βελτίωσης των υποδομών αυτών των αεροδρομίων και πολλά από αυτά δεν είναι σε καθόλου καλή κατάσταση. Θα έχουμε την ευκαιρία να πούμε περισσότερα πράγματα και στην Ολομέλεια. Προφανώς, η κύρωση τέτοιων συμβάσεων είναι, κατ’ αρχάς, μια θετική εξέλιξη. Διευρύνουν, ενδυναμώνουν τις σχέσεις και με άλλες χώρες, ειδικά με χώρες με τις οποίες μέχρι σήμερα δεν υπήρχαν άλλες παρόμοιες συμφωνίες. Όμως, για την πιο ολοκληρωμένη τοποθέτησή μας και για την ανάπτυξη και άλλων προβληματισμών μας, θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Επιφυλασσόμεθα για την τελική μας θέση επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, στην συζήτηση αύριο στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.  
Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελλής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ασφαλώς και βαραίνει σήμερα, κύριε Πρόεδρε, η συζήτηση του θέματος της ΛΑΡΚΟ στην Ολομέλεια, παρά το ότι ασχολούμαστε με αυτές τις συμβάσεις. Το θέμα είναι ότι επιχειρεί η κυβερνητική πλειοψηφία να βάλει την ταφόπλακα σε αυτήν την εμβληματική βιομηχανική μονάδα για την οικονομία της χώρας, που δείχνει με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο τις τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης που έχει αυτός ο τόπος και ως προς τους ορυκτούς του πόρους, αλλά και ως προς το ανθρώπινό του δυναμικό. Εκατοντάδες εργαζόμενοι πετιούνται στο δρόμο και μια ολόκληρη περιοχή επιχειρείται να ερημωθεί.

Όμως, όσο κι αν αυτοί είναι οι σχεδιασμοί της Κυβέρνησης, οι εργαζόμενοι δεν έχουν πει την τελευταία τους λέξη. Στις 14.00’ έξω από τη Βουλή θα υπάρχει ένα συλλαλητήριο -κι εκεί θα διατρανώσουν, βεβαίως, την αντίθεσή τους σε όλες τις εξελίξεις- για μια βιομηχανία, για τη ΛΑΡΚΟ, για την οποία όλες οι κυβερνήσεις, μεθοδευμένα και σχεδιασμένα, επιχείρησαν την απαξίωσή της. Κι όταν λέω όλες οι κυβερνήσεις, όλες οι κυβερνήσεις, η κάθε μια με τη δική της συμβολή, για να φτάσουμε σήμερα σε αυτό το σημείο. Επαναλαμβάνω, τίποτα δεν είναι οριστικό, αν οι εργαζόμενοι δεν το αποδεχτούν και αυτό θα το αντιληφθεί και πολύ σύντομα -αν δεν το έχει αντιληφθεί, ήδη- και η κυβερνητική πλειοψηφία.

Τώρα, για τις Συμφωνίες για τις οποίες συζητάμε, τις αεροπορικές και αυτή με την Κορέα και τη δεύτερη με τις Σεϋχέλλες, εντάσσονται και αυτές σε μια σειρά αντίστοιχων ανάλογων αεροπορικών συμφωνιών, που τις έχουμε συζητήσει εδώ στην Επιτροπή και στην Ολομέλεια -είναι αρκετές, νομίζω, περίπου δέκα- και έρχονται και αυτές να προστεθούν εκεί. Βεβαίως, η Συμφωνία με την Κορέα, δεν αποτελεί μια νέα Συμφωνία, αλλά μια τροποποίηση μιας παλαιότερης Συμφωνίας, από το 1995, προκειμένου να εναρμονιστεί αυτή με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιο συγκεκριμένα, να εναρμονιστεί με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον ορισμό των αεροπορικών εταιρειών, των τιμολογίων, τα πρότυπα ασφαλείας των πτήσεων και τον πίνακα διαδρομών. Ουσιαστικά, όμως, για τη δυνατότητα να ανοίξει η αεροπορική αγορά και σε όλες τις ιδιωτικές αεροπορικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Στις δύο αυτές Συμφωνίες, έχουμε κοινά χαρακτηριστικά και στην παλιότερη του 1995 με την τροποποίηση, αλλά πολύ περισσότερο στη Συμφωνία με τις Σεϋχέλλες, οι οποίες είναι, να μην πω πανομοιότυπες, πάντως, έχουν την ίδια λίγο-πολύ δομή ως προς τα άρθρα και το αντίστοιχο, βεβαίως, περιεχόμενο. Υπογράφηκαν και οι δύο από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -η μία τον Αύγουστο του 2017 και η άλλη τον Δεκέμβριο του 2018- με τις Σεϋχέλλες. Εξυπηρετούν, βεβαίως, καταρχάς, τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών και στη συνέχεια και τα συμφέροντα και άλλων και των υπόλοιπων μερίδων του ελληνικού κεφαλαίου, του εμπορικού, για παράδειγμα. Το ελληνικό κράτος, με τέτοιου είδους συμφωνίες, αναλαμβάνει και την προετοιμασία, αλλά και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές, στον τουρισμό, στο εμπόριο, εν προκειμένω, στις αερομεταφορές, αλλά, μεριμνά και εγγυάται και για την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στο εξωτερικό.

Πώς γίνεται αυτό; Μα με τις προβλέψεις του άρθρου 10 της Συμφωνίας για τις Σεϋχέλλες, άρθρο το οποίο συναντάμε σε όλες τις αντίστοιχες συμφωνίες για την απαλλαγή αυτών των αεροπορικών εταιρειών από κάθε είδους τελωνειακούς δασμούς και φορολογία.

Μεριμνά, βεβαίως, το κράτος με αυτές τις Συμφωνίες και για την τήρηση των κανόνων του καπιταλιστικού ανταγωνισμού στο συγκεκριμένο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, αν και αυτό βεβαίως είναι ένα ζήτημα αρχής, αν κανείς μπορεί να δεχτεί ότι μπορεί να ισχύσουν τέτοιου είδους κανόνες σε μια καπιταλιστική αγορά, η οποία έχει τα χαρακτηριστικά της ζούγκλας και ίσως η ζούγκλα είναι και μια πιο ήπια κατάσταση από αυτό που συμβαίνει στον καπιταλισμό.

Οι φοροαπαλλαγές, όπως είπαμε, υπακούουν στην αρχή της αμοιβαιότητας. Ως προς τις φοροαπαλλαγές, να πούμε εδώ ότι ακούγεται και λίγο προκλητικό στην Ειδική Έκθεση να αναγράφεται ότι η απώλεια εσόδων του Προϋπολογισμού από αυτές τις φοροαπαλλαγές θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού. Επειδή όλοι γνωρίζουμε σε αυτόν τον τόπο ποια είναι η κύρια πηγή εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού, που είναι βεβαίως η τσέπη των λαϊκών οικογενειών κατά 95%, από εκεί προέρχεται το σύνολο των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους, αυτό ηχεί αρκετά προκλητικά.

Βεβαίως, εδώ και χρόνια στη χώρα μας δεν υπάρχει εθνικός αερομεταφορέας, υπάρχουν μονάχα ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες νέμονται την αγορά και επιδοτούνται αδρά από το κράτος με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Και μην ξεχνάμε ότι έχουν ιδιωτικοποιηθεί τα περισσότερα, αλλά και τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας με τη συμβολή εδώ του ΣΥΡΙΖΑ, επειδή πριν από λίγο ακούγαμε τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ για την Fraport, να είναι κομβική στο ζήτημα της παραχώρησης αυτών των αεροδρομίων σε αυτήν την ιδιωτική εταιρεία, στην οποία, ειρήσθω εν παρόδω, έχουν αποσπαστεί και 1.700 πυροσβέστες, όχι μονάχα βέβαια σε αυτά τα αεροδρόμια αλλά και στις εθνικές οδούς, οι οποίοι λείπουν και λείπουν με έναν τραγικό θα έλεγε κανείς τρόπο, μπροστά στην αντιπυρική περίοδο που έχει ξεκινήσει, με όχι και τόσο καλό τρόπο αφού μέχρι τώρα έχουν καεί χιλιάδες στρέμματα δάσους.

Για όλους αυτούς τους λόγους που ανέφερα, έχοντας καταψηφίσει ήδη και τις αντίστοιχες προηγούμενες αεροπορικές συμφωνίες του ελληνικού κράτους με διάφορες χώρες, καταψηφίζουμε και αυτές τις δύο Συμφωνίες και με την Κορέα και με τις Σεϋχέλλες.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Εισαγωγικά, διαπιστώνουμε πως συνεχίζονται οι αεροπορικές συμβάσεις, προφανώς για τη στήριξη του τουρισμού στον οποίο δόθηκαν τα περισσότερα από τα 15 δισεκατομμύρια των ενισχύσεων των επιχειρήσεων για την πανδημία, όταν για τον πρωτογενή τομέα, τη μεταποίηση και τη βιομηχανία μας δε δόθηκε σχεδόν τίποτα.

Η Σύμβαση με τη Νότια Κορέα αποτελεί προσθήκη σε προηγούμενη, με τη ρηματική διακοίνωση της 23ης Αυγούστου του 2017, ενώ αυτή με τις Σεϋχέλλες υπεγράφη στις 13 Δεκεμβρίου του 2018 στο Ναϊρόμπι, την ίδια ημέρα, δηλαδή, που είχε υπογραφεί η Σύμβαση με τη Ρουάντα, ενώ την επόμενη ημέρα υπεγράφη με την Κένυα στην ίδια πόλη.

Υπάρχει αλήθεια κάποια άλλη Σύμβαση που υπεγράφη την ίδια ημέρα και θα κατατεθεί; Κάποια ενδεχομένως με έναν εξωτικό φορολογικό παράδεισο, όπως είναι αυτές με τον Μαυρίκιο, με τη Σιγκαπούρη και σήμερα με τις Σεϋχέλλες; Για ποιο λόγο προωθούνται αυτές οι συμβάσεις; Εξυπηρετούν τη χώρα μας ή μήπως τα ιδιωτικά αεροδρόμια και τις αεροπορικές εταιρείες άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Θα επαναλάβουμε, πάντως, τις γενικές παρατηρήσεις που έχουμε αναφέρει σε ανάλογες συμβάσεις, όπως για την αοριστία των εξυπηρετούμενων προορισμών στις δύο χώρες, για τις εύλογες χρεώσεις σε σχέση με τον ανταγωνισμό και για την ασφάλεια των πτήσεων.

Επίσης, το ότι δεν παρέχονται δαπάνες από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, παρά το ότι υπάρχουν από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε επιτροπές διαβουλεύσεων και από την απώλεια φόρων -πολύ σημαντικό, έχουν όλες απώλεια φόρων- ως αποτέλεσμα της παροχής φορολογικών απαλλαγών.

Ξεκινώντας τώρα από τις Σεϋχέλλες, τα 155 νησιά τους είναι γνωστά για τον τουρισμό τους, καθώς επίσης η χώρα ως φορολογικός παράδεισος με ΑΕΠ 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια πριν την πανδημία και με πληθυσμό μόλις 100.000 άτομα.

Ως φορολογικός παράδεισος, η χώρα δεν επιβάλλει φόρο σε υπεράκτιες εταιρείες, ενώ τους επιτρέπει να λειτουργούν με αδιαφάνεια ως προς τους μετόχους τους και ως το 2021 ήταν στη μαύρη λίστα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι Σεϋχέλλες χρησιμοποιούνται για νηολόγηση γιοτ, ενώ πρόσφατα έχουν βρει εκεί καταφύγιο σκάφη Ρώσων ολιγαρχών, αφού όπως οι Μαλδίβες και το Ντουμπάι δεν έχουν Σύμβαση με τις Ηνωμένες Πολιτείες ούτε με τη Μεγάλη Βρετανία και με την Ευρωπαϊκή Ένωση που να επιτρέπει την κατάσχεση τους.

Ο εμπορικός τους στόλος διαθέτει μόνο 26 πλοία, έχουν ένα διεθνές αεροδρόμιο στην πρωτεύουσά τους και μερικά μικρότερα σε κάποια νησιά.

Δεν έχουμε στοιχεία ειδικά για τον τουρισμό μεταξύ Ελλάδας και Σεϋχελλών, αν και υπάρχει, δηλαδή ποια είναι η ζήτηση για αεροπορικές υπηρεσίες.

Συνολικά, πάντως, οι Σεϋχέλλες είχαν 428.000 τουρίστες, κυρίως υψηλού εισοδήματος πριν την πανδημία, με τουριστικό εισόδημα μόλις 618 εκατομμύρια ευρώ.

Όσον αφορά τη Σύμβαση τώρα, στο άρθρο 2 δεν επιτρέπονται οι εμπορικές πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων της ίδιας επικράτειας από το άλλο μέρος, κάτι που είναι θετικό, ενώ στη Σύμβαση της Κορέας δε διευκρινίζεται. Στο άρθρο 3 επιτρέπονται πτήσεις από κράτη άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν διοριστεί από την Ελλάδα. Πρόκειται αλήθεια για code sharing; Θα ήταν ενδιαφέρον εάν αυξάνει τη χρήση αεροδρομίων τράνζιτ, αλλά ποιο θα είναι το όφελος για τη χώρα μας, εκτός από τα ιδιωτικά και επιδοτούμενα αεροδρόμια;

Στο άρθρο 5 προβλέπεται απλουστευμένος έλεγχος για πτήσεις τράνζιτ στην παράγραφο 3, κάτι που μάλλον ωφελεί μόνο τις Σεϋχέλλες για πτήσεις από και προς την Ευρώπη, αφού για πτήσεις από την Ελλάδα μάλλον δεν έχουν ενδιαφέρον οι ενδιάμεσες στάσεις στις Σεϋχέλλες.

Στο άρθρο 6 προβλέπεται ότι σε περίπτωση απόκλισης από τα πρότυπα της Σύμβασης, αν και εντός των πλαισίων της ICAO, θα γίνονται διαβουλεύσεις μεταξύ των μερών, ενώ στην περίπτωση μη συμφωνίας δημιουργείται θέμα αναστολής της Σύμβασης. Θα έπρεπε, όμως, εδώ να προβλέπεται η δικαστική οδός.

Στο άρθρο 7 έχουν ενδιαφέρον οι αναφορές για την ασφάλεια, στην παράγραφο 5 για τις περιπτώσεις κατάληψης σκάφους -αυτό μας έκανε πολύ μεγάλη εντύπωση- κάτι που δεν υπάρχει στη Σύμβαση της Κορέας ή σε άλλες συμβάσεις. Γιατί προβλέπεται εδώ ή γιατί δεν προβλέπεται στις άλλες συμβάσεις;

Επίσης, αναφέρεται στην παράγραφο 6 πως σε περίπτωση υποψίας, σχετικά με το ότι δεν τηρούνται οι κανόνες ασφαλείας, μπορούν να ζητηθούν διαβουλεύσεις, οι οποίες εάν δεν έχουν αποτέλεσμα, επιβάλλονται μέτρα. Είναι εύλογο εδώ το ότι χωρίς την παρεμβολή τρίτου μέρους, δικαστηρίων, δηλαδή, η διαδικασία μπορεί να είναι αυθαίρετη.

Στο άρθρο 9 και στην παράγραφο 5 παρέχεται το δικαίωμα μεταφοράς αφορολόγητων κερδών στις Σεϋχέλλες. Ειδικότερα, όπως γράφεται, το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα του κατόπιν αιτήσεως, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς συναλλάγματος, την υπέρβαση των εσόδων έναντι των δαπανών που επιτεύχθηκαν. Με δεδομένο, όμως, το ότι οι Σεϋχέλλες είναι γνωστός φορολογικός παράδεισος, δεν αποτελεί αθέμιτο ανταγωνισμό για τις εταιρείες της Ελλάδας; Βέβαια, μπορούν να τεθούν κάποιοι περιορισμοί στη μεταφορά με την παράγραφο 6, κάτι που όμως δεν αναιρεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Με την παράγραφο 9, επιτρέπεται να παρέχονται διατροπικές μεταφορές χωρίς περιορισμό από ή προς οποιοδήποτε σημείο των επικρατειών των συμβαλλομένων μερών ή τρίτων χωρών με δικές τους διατροπικές μεταφορές ή να τις πραγματοποιήσουν μέσω συνεργασιών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης κοινών κωδικών με άλλους αερομεταφορείς. Το σημείο αυτό είναι εξαιρετικά αρνητικό, επειδή θα έπρεπε να γίνεται από εταιρείες, για παράδειγμα, της χώρας μας, της Ελλάδος.

Τέλος, με τις παραγράφους 7 και 8 παρέχεται η δυνατότητα μίσθωσης αεροσκαφών με πληρώματα τρίτων χωρών, για τη διεξαγωγή δρομολογίων για έκτακτες ανάγκες. Πρόκειται για εποχιακά σε τουριστική περίοδο; Τηρούνται βέβαια οι ίδιοι οι κανονιστικοί όροι, αλλά τελικά θα μπορούσε να νοθεύει τον ανταγωνισμό. Με το άρθρο 10, όπως αναφέραμε στην κοστολόγηση του Γενικού Λογιστηρίου, απαλλάσσονται οι αεροπορικές εταιρείες από τελωνειακούς δασμούς και φόρους κατανάλωσης, κάτι που σίγουρα βοηθάει τις εταιρείες διαχείρισης των αεροδρομίων να προσελκύουν αφίξεις, αλλά το κράτος χάνει έσοδα, ειδικά εάν περιλαμβάνονται και διατροφικές υπηρεσίες, το άρθρο 9 παράγραφος 9. Συμπεριλαμβάνονται ή εξαιρούνται; Γενικότερα, γιατί να συμφωνήσει το δημόσιο, αφού το όφελος οδηγείται σε ιδιώτες;

Στο άρθρο 11, αναφέρεται ότι τα τέλη χρήσης που επιβάλλουν οι αρχές χρέωσης κάθε συμβαλλόμενου μέρους πρέπει να είναι δίκαια και εύλογα, κάτι που είναι εντελώς αόριστο. Δίκαια και εύλογα, τι θα πει αυτό; Από την άλλη πλευρά, πώς μπορεί το ελληνικό δημόσιο να γνωρίζει το κόστος, όταν τα αεροδρόμια ελέγχονται από ιδιώτες; Για παράδειγμα, μπορεί ηFraport να χρεώνει ένα χ τέλος σε μια ελληνική εταιρεία και σε μια γερμανική να χρεώνει με χαμηλότερο κόστος; Είναι μήπως αντικείμενο της Ανεξάρτητης να πάει να το ελέγξει;

Στο άρθρο 12, στις συζητήσεις για παροχή χωρητικότητας, δε φαίνεται να παρεμβάλλεται το κράτος. Και αυτό μας έκανε μεγάλη εντύπωση. Θα αποφασίσουν αλήθεια μόνες τους οι εταιρείες και θα υποβάλλουν στην Ανεξάρτητη ΑΠΑ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8; Στην παράγραφο 3, η αναφορά στο ότι οι διορισμένες εταιρείες λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, χωρίς καμία αναφορά σε κράτος ή σε καταναλωτές, υπονοεί ξεκάθαρα τη δημιουργία καρτέλ.

Στο άρθρο 13, αναφέρεται ότι τα τιμολόγια πρέπει να υπολογίζονται με ένα εύλογο κέρδος, κάτι που είναι αόριστο, ενώ μετράει το κόστος και πώς προκύπτει, ενδεχομένως επίσης μέσα από τριγωνικές συναλλαγές. Μήπως θα πρέπει να τοποθετηθούν ανώτατα και κατώτατα όρια τιμών; Στο ίδιο άρθρο, αναφέρεται, ότι οι Αεροναυτικές Αρχές παρεμβαίνουν για αθέμιτες πρακτικές. Δηλαδή, θα παρέμβει η Ανεξάρτητη Αρχή, όπως η ΡΑΕ, για τα υπερκέρδη της ρήτρας αναπροσαρμογής;Εάν υπάρχει μόνο μία εταιρεία, πώς μπορεί να ελεγχθεί εάν η τιμή είναι υπερβολική; Υπάρχουν τόσες ερωτήσεις, κύριε Υπουργέ, που αναρωτιόμαστε, ποιος κάνει αυτές τις συμβάσεις. Έρχονται έτοιμες, ή πώς γίνονται;

Κλείνοντας, δε γνωρίζουμε πώς θα ωφεληθεί η Ελλάδα και το δημόσιο από τη συγκεκριμένη σύμβαση, με μια μικρή χώρα φορολογικό παράδεισο. Υπάρχουν δε αρκετές ασάφειες και δυνατότητες να ζημιωθεί το κράτος από την απώλεια δασμών, λόγω του πλεονεκτικού αφορολογήτου καθεστώτος των αεροπορικών των Σεϋχελλών, της δυνατότητας διατροφικών υπηρεσιών και πτήσεων τράνζιτ. Επομένως, οφείλουμε να επιφυλαχτούμε, έως ότου διευκρινιστούν όλα αυτά τα θέματα.

Συνεχίζοντας με τη σύμβαση της Νότιας Κορέας, αξίζει να αναφέρουμε, πως ενώ το 1975 το ΑΕΠ της Κορέας σε τρέχουσες αξίες ήταν 22 δις δολάρια και της Ελλάδας 28 δις δολάρια, περισσότερο της Ελλάδας, το 2020 της Κορέας ήταν 1,6 τρισεκατομμύρια, 1,8 τρισεκατομμύρια θα πάει τώρα, και της Ελλάδας μόλις 175 δισεκατομμύρια. Έως το 1982 δε και πριν τη συμμετοχή μας στην Ε.Ε., το ΑΕΠ μας συμβάδιζε με αυτό της Κορέας, όπως θα καταθέσουμε αργότερα στα πρακτικά, ενώ η πάμπλουτη χώρα μας χρεοκόπησε από τη κακοδιαχείριση των κυβερνήσεών της. Γι’ αυτούς δε που θεωρούν πως το πρόβλημα της Ελλάδας είναι η γεωγραφική της θέση, η Νότια Κορέα έχει επίσης εχθρικούς γείτονες, βίωσε ανάλογα εμφύλιο πόλεμο μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και έχει σημαντικές, όπως εμείς, μεγαλύτερες στρατιωτικές δαπάνες, ενώ ενεπλάκη το ΔΝΤ μεταξύ των ετών 1997 και 2001, μετά τη γνωστή ασιατική κρίση. Σήμερα, όμως, ηγείται της τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης, με το μεγαλύτερο ποσοστό αυτοματοποίησης στην παραγωγή, 631 ρομπότ ανά 10.000 εργαζόμενους.

Η Νότια Κορέα έχει χαμηλότερες αφίξεις στον τουρισμό από την Ελλάδα, αλλά υψηλότερα έσοδα, 17 εκατομμύρια τουρίστες το 2019 με 25 δισεκατομμύρια, όμως, δολάρια έσοδα. Οι αφίξεις τουριστών δε στην Ελλάδα από τη Νότια Κορέα είναι μόλις της τάξης των 50 χιλιάδων, ενώ η χώρα έχει αξιόλογη ναυτιλία, με εμπορικό στόλο 1.892 πλοίων και με μεγάλη ναυπηγική παραγωγή, σε αντίθεση με εμάς που την έχουμε καταστρέψει. Σε σχέση τώρα με ορισμένα άρθρα που προστίθενται στην αρχική σύμβαση, η οποία, όμως, δεν μας δόθηκε και έτσι δεν έχουμε συνολική εικόνα, με την παράκληση να μας προσκομιστεί η αρχική συμφωνία. Αφού δεν την γνωρίζουμε, πώς μπορούμε να κρίνουμε;

Στο παράρτημα 1, στο άρθρο 1 και στην παράγραφο 1 θα θέλαμε να γνωρίζουμε, όσον αφορά τα δρομολόγια, εάν επιτρέπονται μέσα και στις δύο επικράτειες, αφού δε διευκρινίζεται, όπως διευκρινίζεται στη σύμβαση με τις Σεϋχέλλες. Εδώ δε διευκρινίζεται. Στις Σεϋχέλλες διευκρινίζεται. Στο άρθρο 3, στις εταιρείες που μπορεί να ορίσει η Ελλάδα, μπορεί να είναι κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από χώρες της ΕΟΚ, δηλαδή Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία και Ελβετία στο παράρτημα 2. Κάτι τέτοιο δεν υπάρχει στη Σύμβαση με τις Σεϋχέλλες, αν και περιλαμβάνονται σε άλλες συμβάσεις. Βρίσκουμε τις διαφορές και κρίνουμε. Γιατί αλήθεια; Πρόκειται για ανταγωνισμό φορολογικών παραδείσων με το Λιχτενστάιν;

Κλείνω σε λίγο κ. Πρόεδρε. Στο άρθρο 10, η αναφορά στις τιμές εισιτηρίων και γενικότερα τιμολογίων, όπως επίσης στις άλλες συμβάσεις, μοιάζουν με ευχολόγια και ενέχουν μεγάλες αοριστίες, αφού δεν προβλέπονται από την αρχή τα κριτήρια για τον υπολογισμό και καθορισμό των εξόδων που μπορούν να είναι διαφορετικά και δυσανάλογα για το κάθε μέρος. Η αναφορά στην παράγραφο 2, σύμφωνα με την οποία κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να ζητήσει σε μη διακριτική βάση τη γνωστοποίηση υποβολής στις αεροναυτικές αρχές του των προς χρέωση τιμολογίων από ή προς την επικράτειά του από αεροπορικές εταιρείες του άλλου συμβαλλόμενο μέρους σημαίνει ότι θα το ζητήσει η Ελλάδα ή η ανεξάρτητη APA; Σημειώνεται, δε, ότι η σύμβαση ψηφίστηκε πριν από το νομοσχέδιο για την APA. Συμφωνεί η Κορέα με την παρεμβολή της APA;

Στο παράρτημα 2 και στο άρθρο 15 αναφέρεται πως πρέπει να υπάρχει πρόσβαση για επιθεώρηση αεροσκαφών, στην παράγραφο 5. Θα διενεργείται από την ανεξάρτητη APA, που δεν έχει την παρουσία σε κάθε αεροδρόμιο; Τέλος, δεν θεωρούμε πως υπάρχει κάποιο θέμα στη σύμβαση, για να είμαστε αντικειμενικοί, χωρίς όμως την αρχική δεν μπορούμε να έχουμε υπεύθυνη άποψη και θέση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο και ολοκληρώνουμε με τον κ. Λογιάδη, Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι, πριν τοποθετηθώ στις δύο συμβάσεις τις σημερινές, θα ήθελα να κάνω μία άλλη τοποθέτηση. Μιλάμε για κλιματική κρίση, μιλάμε για ενεργειακή κρίση, μιλάμε για αποτύπωση αποτύπωμα του διοξειδίου του άνθρακα και εδώ μέσα, στη Βουλή, έχουμε συνθήκες ανεπίτρεπτες. Αυτή τη στιγμή το air condition είναι στο maximum, κάνει κρύο. Δε χρειάζεται τόσο πολύ, δε χρειάζεται να καίμε τόση ενέργεια κ. Υπουργέ. Νομίζω είναι αυτονόητο. Ναι, στον Πρόεδρο της Βουλής. Εγώ το είπα, το λέμε, το ξαναλέμε. Όντως κάνει κρύο, ενώ έξω είναι πάρα πολύ ωραία ατμόσφαιρα. Εμείς ουσιαστικά και με ορυκτά καύσιμα και μεγαλώνουμε το αποτύπωμα, το οποίο ούτως ή άλλως είναι τεράστιο στην Αθήνα. Αυτό ήθελα να το αναφέρω, το έχω αναφέρει ξανά.

Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε, λοιπόν, σήμερα για τις δύο Διεθνείς Συμβάσεις «Κύρωση της δια ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές». Η πρώτη, και η δεύτερη την «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών». Θα αναφερθώ παράλληλα και στις δύο.

Πρώτα από όλα κάποιες γενικές πληροφορίες για να τις έχουμε υπόψη μας. Η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών που μερικές φορές ονομάζεται επίσης Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών, η ASA -Airport Services Association- είναι μια διμερής συμφωνία που επιτρέπει τις διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των υπογραφόντων. Το διμερές σύστημα βασίζεται στη Σύμβαση του Σικάγο και στις σχετικές πολυμερείς συνθήκες. Η σύμβαση του Σικάγου υπογράφηκε τον Δεκέμβριο του 1944 και από τότε διέπει τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες. Η σύμβαση περιλαμβάνει, επίσης, μια σειρά από παραρτήματα που καλύπτουν θέματα όπως η ασφάλεια της αεροπορίας -να το τονίσουμε- η ασφάλεια της αεροπορίας, η εποπτεία της ασφάλειας, η ακτοπλοΐα, η ναυσιπλοΐα, η προστασία του περιβάλλοντος και η διευκόλυνση επιτάχυνση και αναχώρηση σε αεροδρόμιο.

Μια από τις πρώτες αυτές συμφωνίες έγινε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ήταν η Συμφωνία των Βερμούδων, η οποία υπογράφηκε το 1946 από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Χαρακτηριστικά αυτής της συμφωνίας έγιναν πρότυπα για χιλιάδες τέτοιες συμφωνίες που επρόκειτο να ακολουθήσουν, αν και τις τελευταίες δεκαετίες ορισμένες από τις παραδοσιακές ρήτρες σε τέτοιες συμφωνίες έχουν τροποποιηθεί ή ελευθερωθεί σύμφωνα με τις πολιτικές των ανοιχτών γραμμών που υιοθετήθηκαν από ορισμένες κυβερνήσεις, ιδίως των Ηνωμένων Πολιτειών.

Καταρχήν, όλες αυτές οι διμερείς συμφωνίες πρέπει να καταχωρούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στη βάση δεδομένων αεροπορικών συμφωνιών και διακανονισμών του ICAO, αλλά αυτή η πηγή δεν είναι απολύτως ολοκληρωμένη. Οι Συμφωνίες Αεροπορικών Υπηρεσιών είναι επίσημες συνθήκες μεταξύ χωρών, συνοδευτικά μνημόνια συνεννόησης και ανταλλαγές επίσημων διπλωματικών κανονισμών. Δεν είναι υποχρεωτικό να υπάρχει ASA για τη λειτουργία των υπηρεσιών, αλλά οι περιπτώσεις όπου υπάρχουν υπηρεσίες χωρίς συνθήκη είναι σπάνιες. Οι συνθήκες αυτές καλύπτουν το βασικό πλαίσιο, βάσει του οποίου οι αεροπορικές εταιρείες λαμβάνουν οικονομικά διμερή δικαιώματα να πετούν σε δύο χώρες. Η συχνότητα, οι καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες των δύο υπογραφουσών χωρών, τα σημεία προέλευσης και τα ενδιάμεσα σημεία, το δικαίωμα κυκλοφορίας, ο τύπος αεροσκάφους και τα φορολογικά ζητήματα καλύπτονται συνήθως από μνημόνια συνεννόησης.

Τώρα, για τις εν λόγω συμφωνίες λαμβάνουν χώρα αυτές σε μια περίοδο που έχει αποσαθρωθεί πλήρως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και έχει μετατραπεί σε μία δήθεν Ανεξάρτητη Αρχή, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ως κύριο μέλημα έχει το outsourcing, τη de facto δηλαδή ιδιωτικοποίηση των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας. Στην προηγούμενη αντίστοιχη συνεδρίαση της Βουλής σας είχαμε ενημερώσει για τα ζητήματα που εμείς λαμβάνουμε από τα αεροδρόμια και που είναι τραγικά για την ασφάλεια των πτήσεων. Δεν υπάρχει φορέας να ελέγξει αν οι πραγματοποιούμενες πτήσεις είναι νόμιμες και έχουν έγκριση. Κανείς δεν απαντά στις υπηρεσιακές επιστολές των αερολιμένων για τα προβλήματα εφαρμογής της νομιμότητας που δημιουργούνται. Η ασφάλεια των πτήσεων κινδυνεύει. Τις υπηρεσιακές επιστολές αυτές εμείς τις καταθέσαμε στη Βουλή αναζητώντας απαντήσεις και η κυβέρνηση απαξίωσε να απαντήσει, όπως ακριβώς μας διαβεβαίωσαν οι υπηρεσιακοί παράγοντες ότι θα συμβεί, αδιαφορώντας για τα θέματα ασφαλείας των πολλών έναντι των συμφερόντων των ολίγων.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα συμβάν που έγινε στις 12 Απριλίου, φέτος, του 2022 ένα εργατικό ατύχημα στον Κρατικό Αερολιμένα Κέρκυρας. Υπάλληλος εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών κατά την εκτέλεση των εργασιών του, ενώ επέστρεψε στο γραφείο των εργατών στο υπόγειο του αεροσταθμού, έπεσε σε τρύπα, φρεάτιο απορροής υδάτων, με αποτέλεσμα να εγκλωβιστεί το δεξί του πόδι, να χάσει την ισορροπία του και να πέσει στην άσφαλτο και να τραυματίσει το δεξί του πόδι επίσης. Η υπάλληλος του αερολιμενικού ελέγχου της αεροπορικής αρχής της ΥΠΑ του αερολιμένα, όπως προβλέπεται, διενήργησε αυτοψία και το προανακριτικό έργο της διερεύνησης του συμβάντος. Στο πλαίσιο αυτό ζητήθηκε η ιατροδικαστική έκθεση από τον ιατροδικαστή του Γενικού Νοσοκομείου Κέρκυρας και κάλεσε για κατάθεση τον παθόντα υπάλληλο, δύο υπαλλήλους της εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης και δύο υπαλλήλους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα της Fraport. Όλοι έδωσαν το παρών στη διαδικασία εκτός από τους δύο υπαλλήλους της Fraport, που προφανώς είχαν ευθύνες για το συμβάν ως αρμόδια τεχνική υπηρεσία του αερολιμένα, απαξιώνοντας το προανακριτικό έργο του αρμόδιου κρατικού υπαλλήλου του αερολιμένα.

Μάλιστα, είχαν το θράσος όχι μόνο να μην παρουσιαστούν στην προανακριτική διαδικασία, όπως όλοι οι άλλοι φορείς, αλλά και ηγετικό στέλεχος της Fraport απευθύνθηκε στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στην Αθήνα με email επικαλούμενο τον κατάπτυστο κυβερνητικό ν.4757/2020 που φαίνεται να καταργεί τις αεροπορικές αρχές και με τόση θερμή υποστήριξη η Fraport μέσα στη Βουλή, προκειμένου προφανώς να μην της αποδοθούν οι αναλογούντες ευθύνες και να συγκαλυφθεί το συμβάν από μία αρχή που διενεργεί αυτοψία και προανακρίσεις μέσω ραντάρ, όπως μας είχε αναφέρει μέσα στη Βουλή τότε ο κ. Υπουργός. Εμείς θα επιφυλαχθούμε και τις δύο συμβάσεις για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη. Ολοκληρώθηκε η διαδικασία με Εισηγητές και Αγορητές. Τον λόγο θα δώσουμε τώρα στον κ. Υφυπουργό, τον κ. Παπαδόπουλο. Κύριε Παπαδόπουλε έχετε το λόγο.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Νομίζω αυτή η ιστορία με τις συμβάσεις τις Αεροπορικές επαναλαμβάνεται ακριβώς η ίδια τουλάχιστον τα τελευταία χρόνια. Και τι εννοώ; Καθυστερήσεις για να έρθουν οι συμβάσεις στη Βουλή, συγκεκριμένη τοποθέτηση -συγκεκριμένη όμως από τα κόμματα- και αυτό που θα πω δεν είναι προσωπικό, κ. Βιλιάρδο, σε καμία περίπτωση. Ακούσαμε γύρω στα 65 ερωτήματα, ακούσαμε γύρω στα 65 ερωτήματα, καταλήγοντας ότι δεν βλέπετε κάτι περίεργο και μάλλον θα συμφωνήσετε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής Ελληνικής Λύσης):** Δεν είπαμε έτσι κ. Υπουργέ, είπαμε αν απαντηθούν θα δούμε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είπα πριν έρθετε ότι η ιστορία με τις κυρώσεις είναι συγκεκριμένη. Καθυστερήσεις, όντως, μεγάλες και επαναλαμβάνεται από τα κόμματα μια σταθερή και πάγια θέση, κάποιοι που ξέρουν και έχουν εμπειρία και το έχουν δει, όπως ο κ. Γκόγκας, έχει μια άποψη συγκεκριμένη, ο ΣΥΡΙΖΑ έχει μια συγκεκριμένη πάλι άποψη προσπαθώντας ο εξαιρετικός κατά τα άλλα κ. Γιαννούλης να αναφερθεί και στην τρέχουσα επικαιρότητα -και καλά κάνει- την πολιτική. Δεν μπορούμε να απαγορεύσουμε σε κανέναν όταν μιλάει να λέει αυτό που πιστεύει.

Η Ελληνική Λύση όμως, έκανε 63 ερωτήματα, καταλήγοντας ότι, «αν απαντηθούν θα είμαστε ‘οκ’». Αυτά δεν τα λέω για κανένα άλλο λόγο, ούτε θέλω να δημιουργήσω εντυπώσεις, γιατί ξέρετε όλοι ότι η διαδικασία των αεροπορικών συμβάσεων είναι μια διαδικασία που ξέρουμε όλοι τι σημαίνει -είναι γνωστή, είναι τετριμμένη- πριν φτάσω όμως εκεί, είμαι υποχρεωμένος να απαντήσω σε κάτι που ειπώθηκε και από τον κ. Δελή, τον Αγορητή του ΚΚΕ και όχι από τον κ. Γιαννούλη. Όντως, είναι μια δύσκολη μέρα η ιστορία με την ΛΑΡΚΟ. Δεν συμφωνώ ότι είναι «ταφόπλακα» αυτό το οποίο γίνεται, σε αυτό όμως που θα συμφωνήσω, είναι ότι διαχρονικά η πολιτική διαχείριση για τη ΛΑΡΚΟ ήταν ίσως η χειρότερη, για αυτό θα συμφωνήσω και οι «ασθένειες», κύριε Γιαννούλη, που προέρχονται, δεν προέρχονται σε μια μέρα, ούτε σε ένα χρόνο, ούτε σε πέντε χρόνια και το λέω αυτό γιατί έχω προσωπική εμπειρία από ανθρώπους της περιοχής μου, από την Κοζάνη, οι οποίοι ασχολούνται με την ΛΑΡΚΟ, δουλεύουν στη ΛΑΡΚΟ, δραστηριοποιούνται στη ΛΑΡΚΟ και έχουν να πληρωθούν πάνω από 4-5 χρόνια για δουλειά που έχουν κάνει.

Σχετικά με τις συμβάσεις, όπως ειπώθηκε, η Σύμβαση Ελλάδος-Κορέας είναι μια σύμβαση, η οποία τροποποιείται στη ουσία, αλλά πρέπει κάποια στιγμή να συνεννοηθούμε και να πούμε: «Θέλουμε να κάνουμε αεροπορικές συμβάσεις ή όχι;». Ο κ. Γκόκας μας είπε ότι θέλουμε να κάνουμε και εμείς θέλουμε να κάνουμε και δεν εννοείται -και κατά τα άλλα μου είστε πολύ συμπαθής και το ξέρετε, δεν αναφέρομαι προσωπικά σε εσάς, αναφέρομαι στην Παράταξή σας- η λογική του θέλουμε να κάνουμε συμβάσεις, κύριε Λογιάδη, γιατί αυτές εξυπηρετούν τις σχέσεις της χώρας μας με τις άλλες χώρες, εξυπηρετούν το εμπόριο, έχουν οικονομικά οφέλη -γιατί αυτό είναι οι αεροπορικές συμβάσεις- και όταν η μία σύμβαση γίνεται, εννοείται -είτε το γράφει είτε όχι, κύριε Βιλιάρδε- ότι αναφέρεται και στις δύο συμβαλλόμενες χώρες. Ρωτήσατε προηγουμένως, αν αυτό αφορά τις Σεϋχέλλες. Βεβαίως και αφορά και τις Σεϋχέλλες, και την Ελλάδα αφορά και τις Σεϋχέλλες, που είναι οι δύο συμβαλλόμενες χώρες για αεροπορική σύμβαση.

Σας εξηγώ λοιπόν τώρα, κύριε Βιλιάρδε, απαντώντας σε αυτό που είπατε, ότι είναι ανάλογα πως έχει γραφτεί η κάθε σύμβαση και δε σημαίνει ότι αν δεν ονοματίζεται, ότι δε σημαίνει ότι για τις δύο χώρες οι συμβαλλόμενες, αφορά τις δραστηριότητες και στις δύο χώρες, αυτό διευκρινίζω και μάλιστα για να είμαι ειλικρινής, το είχα διευκρινίσει πριν από την προ-προηγούμενη φορά που είχαμε κουβεντιάσει κάτι τέτοιο, που είχατε κάνει πάλι την ίδια ερώτηση.

Άρα, λοιπόν, έχουμε μια Σύμβαση της Ελλάδας-Κορέας, η οποία τροποποιείται και ο στόχος είναι να εκσυγχρονιστεί η ανάπτυξη των διμερών σχέσεων των αεροπορικών των δύο χωρών και τα λοιπά και τα λοιπά, το σημαντικό είναι ότι τροποποιείται και ο πίνακας των διαδρομών, ο οποίος πλέον περιλαμβάνει απεριόριστα σημεία για πλήρη άσκηση δικαιωμάτων κίνησης και αναφέρομαι μόνο σε αυτό, γιατί το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό, η κίνηση της τροποποίησης αυτής της συμφωνίας και των παραρτημάτων κρίνεται αναγκαία, γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει γενικότερα όλα αυτά που είδαμε, τον τουρισμό, τη εμπορευματική κίνηση, αλλά και ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα, κυρίως της χώρας μας. Αυτές οι συμφωνίες, λοιπόν, αυτό κάνουν. Θεωρώ ότι είναι απαραίτητο να γίνονται, θεωρώ ότι είναι συμφωνίες οι οποίες συμβάλλουν οικονομικά στην ανάπτυξη της χώρας, είναι απόλυτα βέβαιον ότι οι καθυστερήσεις που υπάρχουν είναι ανεπίτρεπτες, αλλά όσοι έχουν περάσει από διαχείριση κυβερνητική, θα έχουν και αυτοί -εννοώ τα κόμματα- το ίδιο ερώτημα, γιατί αυτές οι συμβάσεις έρχονται πάρα πολύ καθυστερημένα και δεν είναι τυχαίο. Η εμπλοκή που υπάρχει είναι η αιτία των καθυστερήσεων τους.

Επειδή δε θέλω να σας κουράσω, γιατί θεωρώ ότι όλα αυτά τα οποία ειπώθηκαν -είτε συμφωνείτε, είτε διαφωνείτε σε κάποια σημεία- όλα έχουν μία βάση, αν θέλετε, αυτό που θέλω να πω είναι ένα, ότι και η καινούργια Συμφωνία Ελλάδας-Σεϋχελλών είναι μια συμφωνία η οποία εξυπηρετεί την ίδια ακριβώς λογική και ειδικά με τη Συμφωνία των Σεϋχελλών θα συμπλήρωνε ένα θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών, το οποίο έχει και σαν στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα, αλλά και είναι μια συμφωνία η οποία δίνει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών πάντα, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς τους προορισμούς πέρα της χώρας μας και των Σεϋχελλών. Είναι ένα επιπλέον στοιχείο που έχει αυτή η συμφωνία που βοηθάει ακόμα περισσότερο. Θα κλείσω εδώ και σας υπόσχομαι, όπως και τις προηγούμενες φορές, να σας απαντήσω στην Ολομέλεια σε όσα ζητήματα έχουν χροιά απαντήσεων.

Γιατί πολλές ερωτήσεις, οι οποίες κάνατε, δε χρειάζονται απαντήσεις. Αν γίνονται, γίνονται απλώς για τη δημιουργία εντυπώσεων, αλλά θα σας τα πω με ησυχία, αύριο, στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό και με την τοποθέτησή του ολοκληρώθηκε η διαδικασία.

Ως εκ τούτου ολοκληρώνεται η συζήτηση επί των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: Α. «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών».

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Χειμάρας, ψηφίζει υπέρ και στις δύο Κυρώσεις. Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάσσεται και για τις δύο Κυρώσεις. Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάσσεται και για τις δύο Κυρώσεις. Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Δελής, καταψηφίζει και τις δύο Κυρώσεις. Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται για τις δύο Κυρώσεις. Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, επιφυλάσσεται και για τις δύο Κυρώσεις.

Συνεπώς, τα σχέδια νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών» γίνονται δεκτά επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελλής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14:15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**