**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

 **(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 23 Νοεμβρίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10.15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (2η συνεδρίαση-ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. [Γιάννης Κεφαλογιάννη](https://www.protothema.gr/tag/giannis-kefalogiannis/)ς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Γεώργιος Δριτσάκος, Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Χρήστος Τσίτουρας, Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), Μαρία Γάτσου, Γενική Διευθύντρια του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Ηλίας Μαραγκάκης, Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακής Λειτουργίας της Fraport Greece, Αλέξανδρος Αραβάνης, Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ), Κωνσταντίνος Τριανταφύλλου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ), Μηνάς Κώστας, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Πολυκλαδικού Συλλόγου Τεχνικών ΥΠΑ (ΠΑΠΟΣΥΤΕ-ΥΠΑ), Εμμανουήλ Καμηλάκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ), Γεώργιος Μαμαλάκης, Διευθυντής της International Air Transport Association (ΙΑΤΑ Ελλάδος), Θεόδωρος Καλογερόπουλος, Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΝΗΜΑΕΚ), Εύδοξος Μεγαγιάννης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Ιωσήφ Μαστοραντωνάκης, Πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών (ΕΕΑΕ), Σπυρίδων Ρολάκης, εκτελών χρέη Προέδρου στην Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΕΚΕ), Αντώνιος Σταυριανουδάκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Τηλεπικοινωνιακών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Γεώργιος Τσιώρης, Αντιπρόεδρος του Σωματείου Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων Πολιτικής Αεροπορίας και Παναγιώτης Γεωργιάδης, μέλος του Δ.Σ. και υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων του Νέου Ινστιτούτου Καταναλωτών (Ν. ΙΝΚΑ).

 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.: Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Συνεχίζουμε σήμερα στην Επιτροπή την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». Είναι η 2η συνεδρίαση, όπου έχουμε την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, των εκπροσώπων φορέων, όπως συνηθίζουμε να το λέμε.

 Πριν ξεκινήσω με τους φορείς να διευκρινίσω ότι το ΙΝΚΑ, το Ινστιτούτο Καταναλωτών, μας έστειλε ένα υπόμνημα, το οποίο και θα μοιραστεί στα email όλων των συναδέλφων. Επίσης, από την ΕΚΠΟΙΖΩ, η κυρία Ελένη Αλευρίτου, η οποία εκλήθη, μάς απάντησε ότι δεν θα τοποθετηθεί.

Μετά από αυτές τις δύο διευκρινίσεις, σχετικά με τις καταναλωτικές οργανώσεις, περνάμε στους εκπροσώπους των φορέων που έχουμε καλέσει. Ο χρόνος των τοποθετήσεων είναι τρία λεπτά, με μία σχετική ανοχή να πάμε στα πέντε. Θα ήθελα, παρακαλώ, οι εκπρόσωποι των φορέων στον χρόνο που έχουν να περιοριστούν στην ουσία του θέματος, διότι εδώ δεν κάνουμε διαβούλευση. Είμαστε στην τελική φάση επεξεργασίας του νομοσχεδίου και πρέπει να είμαστε πολύ συγκεκριμένοι και παρεμβατικοί, όπου χρειάζεται, για να μείνει και κάτι, επί της ουσίας, ώστε να ξέρουμε ακριβώς τι λέμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)):** Καλημέρα σας ημέρα. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι συμμετέχοντες στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής για το σχέδιο νόμου για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, θα ξεκινήσω με μία αναφορά για την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, η οποία είναι προοίμιο της Α.Π.Α., με την οποία άρχισε ο εναρμονισμός της χώρας μας με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Αρχικά, η Εθνική Εποπτική Αρχή ενσωματώνεται στο εθνικό πλαίσιο με τον ν.3446/2006 και στη συνέχεια με δύο προεδρικά διατάγματα του 2007 και του 2010, όπου διασαφηνίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της Αρχής από τον πάροχο. Επακολούθησαν δύο νόμοι, ο 3913/2011 και ο 4146/2013, όπου η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας της Υ.Π.Α., μετονομάζεται σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Αεροναυτιλίας, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 549/2004. Επομένως, ο ν.3913/2011 αποτελεί προσαρμογή της Υ.Π.Α. στο κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Το 2016, ψηφίστηκε ο ν.4427, ο οποίος δεν έχει, ακόμη, εφαρμοστεί και η Υ.Π.Α. εξακολουθεί να λειτουργεί, έως σήμερα, βάσει του παλαιότερου ν. 3913/2011, αναφορικά προς την αεροναυτιλία και βάσει του προεδρικού διατάγματος 56/1989, αναφορικά με τα λοιπά αντικείμενα της υπηρεσίας. Ο ν. 4427/2016 δεν διόρθωσε τα υπάρχοντα οργανωτικά προβλήματα, αλλά τα επέτεινε.

 Η αλλαγή, επέφερε, περαιτέρω, διάσπαση της ενότητος των αντικειμένων και, περαιτέρω, αύξηση των οργανικών μονάδων, καθώς είναι χαρακτηριστικό, ότι καθυστέρησαν δύο, περίπου, χρόνια να εκδοθούν τα δύο εφαρμοστικά προεδρικά διατάγματα για την Α.Π.Α. και την Υ.Π.Α., συγκεκριμένα το π.δ. 84 και το π.δ. 85 του 2018, αντίστοιχα.

 Σε ότι αφορά στο σχέδιο νόμου για την Υ.Π.Α., με τις διατάξεις του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου, συστήνεται σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας», υπό την εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Στο σχέδιο νόμου αναμορφώνεται, θεσμικά, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ως πάροχος και επαυξάνεται η διοικητική και η οικονομική της αυτοτέλεια, μέσω της «υιοθέτησης» νέας νομικής μορφής, αυτής του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου. Αυτό που θα πρέπει να υπογραμμιστεί είναι, ότι η νέα Υ.Π.Α. θα υπεισέλθει ως καθολικός διάδοχος στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις, τόσο του ελληνικού Δημοσίου, στον βαθμό που αφορούν στην καταργηθείσα αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, όσο και των υπαλλήλων της υπηρεσίας. Επίσης, επαναφέρεται στην Υ.Π.Α. η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.ΠΟ.Α.). που σύμφωνα με το ν.4427 δεν προβλεπόταν και θα λειτουργεί, πλέον, ως οργανική μονάδα επιπέδου Διεύθυνσης.

Οι νομοθετικές αυτές μεταβολές αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας της Υπηρεσίας, στην ενίσχυση της διαφάνειας, κυρίως σε ότι αφορά στη διαχείριση των πόρων της, καθώς και στη διασφάλιση της λειτουργίας της, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου εθνικού και διεθνούς νομικού πλαισίου.

Περαιτέρω κρίσιμο και εν προκειμένω, είναι και η διασφάλιση των πόρων και εσόδων που απορρέουν από τη δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα οποία εισπράττονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου και αποδίδονται μέσω του EUROCONTROL. Τα έσοδα από το EUROCONTROL, ρητώς, προβλέπεται, ότι θα κατανέμονται και θα πιστώνονται, σύμφωνα με τις ανάγκες λειτουργίας του προσωπικού και επενδύσεων της Υ.Π.Α. της Αρχής, καθώς και των φορέων παροχής υπηρεσιών μετεωρολογίας.

Εκτός των ανωτέρω πόρων για την Υ.Π.Α., προβλέπεται η χρηματοδότησή της μέσω επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων, οικονομικών ενισχύσεων, πιστώσεων και χρηματοδοτήσεων του τακτικού Κρατικού Προϋπολογισμού, του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων και των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, ορίζεται ότι ο απολογισμός της Υ.Π.Α. θα περιλαμβάνει ειδική μνεία στα θέματα που αφορούν στη διαχείριση των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται μέσω EUROCONTROL και, ιδίως, τον τρόπο αξιοποίησης αυτών. Απώτερος σκοπός είναι η διασφάλιση της χρήσης των, εν λόγω, ποσών, αποκλειστικά, για τη χρηματοδότηση του καθορισμένου κόστους που συνδέεται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο.

Στο σχέδιο νόμου αναφέρονται, επίσης, τα όργανα διοίκησης της Υ.Π.Α., τα γενικά προσόντα για το διορισμό των σχετικών προσώπων που καθορίζονται, τα εχέγγυα λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, καθώς και τα σχετικά ασυμβίβαστα.

Επιπρόσθετα, ο νόμος προβλέπει τη διαδικασία επιλογής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, τη συγκρότηση αυτού, τις συνεδριάσεις και τον τρόπο λήψης αποφάσεων. Παράλληλα, θεσπίζονται οι μεταβατικές διατάξεις ως προς την έναρξη λειτουργίας της Υ.Π.Α., ως Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου.

Τέλος, με το άρθρο 66, προβλέπεται, ότι η λειτουργία της Υ.Π.Α., ως Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου θα ξεκινήσει με τη συγκρότηση του Διοικητικού της Συμβουλίου σε σώμα.

Με το, προς ψήφιση, νομοσχέδιο μεταφέρεται ένα μέρος της εμπειρίας της τεχνογνωσίας της Υ.Π.Α. στη νέα Α.Π.Α.. Αυτό θα διασφαλίσει την απαιτούμενη συνέχεια στο έργο των αερομεταφορών, καθώς και την ομαλή και αγαστή συνεργασία μεταξύ των στελεχών των δύο υπηρεσιών, Υ.Π.Α. και Α.Π.Α..

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας για, τυχόν, ερωτήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσίτουρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)):** Ευχαριστώ πολύ.

Το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που καλούμαστε, σήμερα, στην Επιτροπή σας να συζητήσουμε, αλλά και να τοποθετηθούμε αφορά, όπως γνωρίζετε, σε τρία πράγματα. Πρώτον, στον διαχωρισμό της Κανονιστικής Ρύθμισης και Εποπτείας Αερομεταφορών και Αεροναυτιλίας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Δεύτερον, στη λειτουργία της Αρχής της Πολιτικής Αεροπορίας και τρίτον, στην αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Αναφορικά με την Α.Π.Α., το προτεινόμενο πλαίσιο εφαρμόζει τα προβλεπόμενα στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τις διεθνείς συμβάσεις και τα αναγνωρισμένα πρότυπα και πρακτικές του κλάδου, με στόχο τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις των κανονισμών και τη δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού πλαισίου εποπτείας και ρύθμισης. Ένα πλαίσιο, το οποίο διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού, διαφάνεια ενεργειών, οικονομική διαφάνεια για τα πρόσωπα που απασχολούνται στη λειτουργία αεροσκαφών, τη λειτουργία αεροδρομίων και την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και για τα πρόσωπα και τα προϊόντα που υπεισέρχονται στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση του ιπτάμενου προσωπικού και των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

Με την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, επωφελούνται οι τελικοί χρήστες των παρεχόμενων υπηρεσιών, δηλαδή, οι επιβάτες. Παράλληλα, επωφελείται η ελληνική οικονομία και ο τουρισμός της χώρας, καθώς στόχος των εποπτικών και ρυθμιστικών παρεμβάσεων είναι η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε όρους κόστους, μέσω της εποπτείας της οικονομικής αποδοτικότητας των τελών, του αεροπορικού κλάδου, αλλά και σε όρους ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος, ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και μείωση των καθυστερήσεων στην Πολιτική Αεροπορία.

Τα έσοδα της Αρχής εξορθολογίζονται και υπολογίζονται στη βάση του πραγματικού κόστους των μονάδων της Αρχής. Η πρόβλεψη της χρήσης των εσόδων από τα επιβαλλόμενα τέλη αεροναυτιλίας διαμορφώνεται, πλέον, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ισχύον Ευρωπαϊκό Κανονιστικό Πλαίσιο και με κριτήριο τη συνεισφορά εκάστης μονάδας σε αντίστοιχες υπηρεσίες.

Τα μέτρα που λαμβάνονται με το παρόν νομοσχέδιο για τη ρύθμιση και εποπτεία της Πολιτικής Αεροπορίας, μέσω μιας κεντρικής και δυναμικής δομής της Αρχής, στοχεύουν στην επίτευξη μεγαλύτερης ευελιξίας και αποτελεσματικότητας στην αύξηση των αρμοδιοτήτων της. Οι εποπτικές δραστηριότητες της Αρχής θα πρέπει να ασκούνται κατά τρόπο, ώστε να αντιστοιχούν και να αναλογούν στη φύση και την πολυπλοκότητα των λειτουργιών και δραστηριοτήτων της Πολιτικής Αεροπορίας και να προωθούν μία συστημική προσέγγιση στην Πολιτική Αεροπορία, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις, μεταξύ της ασφάλειας και άλλων τεχνικών τομέων για την Αεροπορία, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και της προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό δε, θα συμβάλλει σε μία αποδοτικότερη επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων ασφαλείας και στην τόνωση της τεχνικής και της λειτουργικής καινοτομίας.

Είναι, συνεπώς, απαραίτητο και ουσιώδους σημασίας στην Α.Π.Α. να διαμορφωθεί κοινό πλαίσιο και αρχές διαχείρισης για τον προγραμματισμό, την εκτέλεση ελέγχων και επιθεωρήσεων, την πρόβλεψη αναδυόμενων κινδύνων ασφάλειας και τη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων και του εξειδικευμένου προσωπικού. Η συνεχής κατάρτιση του προσωπικού και η επένδυση σε καινοτόμα συστήματα τεχνολογίας, θα επιτρέπουν απρόσκοπτη διαπίστωση, καταγραφή και ανάλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης, παραβάσεων, συμβάντων, περιστατικών, με στόχο τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας, την οικονομική αποδοτικότητα και τη συμμόρφωση με το Κανονιστικό Πλαίσιο για όλες τις λειτουργίες και δραστηριότητες της Αρχής.

Οι κύριες αρμοδιότητες της Α.Π.Α., όπως καθορίζονται στο σχέδιο νόμου είναι γνωστές. Οι κυριότερες είναι η συμμετοχή στη χάραξη της Εθνικής Στρατηγικής Αερομεταφορών, η ρύθμιση και θέσπιση κανονισμών που εντάσσονται στις αρμοδιότητές της και η άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της Πολιτικής Αεροπορίας. Επίσης, η διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών και των χρηστών, σχετικά με τη δίκαιη και αντιπροσωπευτική επιβολή τελών, η έκδοση, η ανανέωση, η κατάργηση, η διατήρηση, η αναστολή και η ανάκληση κάθε είδους άδειας, καθώς και η πιστοποίηση προσώπων και φορέων που προσφέρουν υπηρεσίες και εκπαίδευση στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας. Ακόμη, η αναγνώριση και αποδοχή τίτλου αδειών και πιστοποιητικών, που έχουν εκδοθεί σε άλλες Αρχές και αφορούν στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας, η λήψη αποφάσεων μέτρων και η επιβολή κυρώσεων προς το πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων της, η συνεργασία σε τεχνικό επίπεδο και συμμετοχή σε εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς, η εισαγωγή ρυθμίσεων και έκδοση οδηγιών και κανονισμών, αναφορικά με όλους τους τομείς που εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιότητά της, η εποπτεία στο χώρο των τελών αερολιμένων και η διασφάλιση ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η εποπτεία της λειτουργίας της αεροπορικής αγοράς και τέλος η διεξαγωγή επιθεωρήσεων και ελέγχων για την εφαρμογή των κανόνων του διεθνούς ενωσιακού και εθνικού δικαίου που αφορούν στην Πολιτική Αεροπορία.

Προσωπικός μου στόχος είναι η ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών της χώρας, μέσω ρυθμιστικών και εποπτικών κανόνων, που θα διασφαλίσουν την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού και Εθνικού Κανονιστικού Πλαισίου, αλλά και των διεθνών συμβάσεων, μέσω του αναγκαίου συντονισμού, της διαφάνειας, της διαβούλευσης, της μη διάκρισης και της άμεσης ανταπόκρισης σε κάθε πρόκληση, όπως, για παράδειγμα, η πανδημία COVID-19- που, κατά την τρέχουσα συγκυρία, αντιμετωπίζει η χώρα μας, αλλά και όλος ο κόσμος.

Κυρίως, όμως, και πρωταρχικά, μέσω της εξωστρέφειας της συνεργασίας όλων των υπηρεσιών και φορέων του τομέα των αερομεταφορών, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, πρωτίστως, ως φορέα παροχής υπηρεσιών αεροδρομίων και αεροναυτιλίας, των λοιπών παρόχων υπηρεσιών αεροδρομίων, των αεροπορικών εταιρειών, των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε εθνικό επίπεδο, καθώς και με τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Πολιτικής Αεροπορίας. Επίκεντρο των ενεργειών θα πρέπει να αποτελεί η βέλτιστη εξυπηρέτηση και ικανοποίηση του τελικού χρήστη, δηλαδή, του επιβάτη και η ασφαλής, ποιοτική και σύγχρονη με το αντίστοιχο κόστος, αλλά και τα διεθνή βέλτιστα πρότυπα παροχή της εκάστοτε υπηρεσίας.

Τα ανωτέρω προβλέπονται και απόλυτα διασφαλίζονται στις προτεινόμενες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου. Η συνεισφορά του τομέα των αερομεταφορών μας στην ελληνική οικονομία και στο ΑΕΠ της χώρας είναι σημαντική. Το έτος 2019, οι αεροπορικές αφίξεις αποτέλεσαν το 66% του συνόλου των αφίξεων. Η άμεση συνεισφορά του τουρισμού στην οικονομία της χώρας το 2019, εκτιμάται σε 23 δισεκατομμύρια, καθώς, επίσης, με τα πολλαπλασιαστικά οφέλη, η συνολική συνεισφορά φθάνει στο επίπεδο των 51 έως 62 δισεκατομμυρίων ευρώ, μεγέθη που αντιστοιχούν, μεταξύ του 27% και του 33% του ΑΕΠ. Αυτά είναι από τα στοιχεία της ΣΕΠΕ.

Με βάση τα ανωτέρω οικονομικά μεγέθη, αλλά, κυρίως, με σεβασμό στις ανάγκες της νησιωτικότητας και του εποχικού χαρακτήρα της ελληνικής οικονομίας, σε πολλές περιοχές που εξυπηρετούνται αεροπορικώς, όσα προανέφερα, επιτάσσουν την άμεση εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, ούτως ώστε να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη των ευρωπαϊκών θεσμών -και το υπογραμμίζω-, να αναπτυχθεί σύμφωνα με την πραγματική της αξία η εικόνα του τομέα των αερομεταφορών της χώρας παγκοσμίως και τέλος, να αποτελέσει η χώρα μας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο καλό πρότυπο αποτελεσματικών ρυθμιστικών και εποπτικών πολιτικών. Ευχαριστώ για τον χρόνο σας.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Γάτσου.

**ΜΑΡΙΑ ΓΑΤΣΟΥ (Γενική Διευθύντρια του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εκ μέρους του ΣΕΤΕ ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση να συμμετέχουμε στη συζήτηση. Από πλευράς μας θεωρούμε, ότι το προτεινόμενο σχέδιο νόμου κινείται στη σωστή κατεύθυνση για την αποτελεσματικότερη διαχείριση και ανάπτυξη, τόσο του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου των αερομεταφορών στη χώρα, όσο και της παροχής αποδοτικότερων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς εκπληρώνει μία υποχρέωση προς τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τον διαχωρισμό μεταξύ παρόχου και ρυθμιστή αεροναυτιλίας και αεροδρομίων, διασφαλίζει τις προϋποθέσεις οικονομικής και λειτουργικής αυτοτέλειας, για να μπορέσει ο πάροχος να αναβαθμιστεί σε επίπεδο υποδομών και προσφοράς καλύτερων υπηρεσιών.

Ακόμη, θεσπίζει έναν σύγχρονο ρυθμιστή με λιτό οργανωτικό σχήμα και εξειδικευμένο προσωπικό, κατά το πρότυπο των αντίστοιχων αρχών του εξωτερικού που θα διασφαλίζει, ότι οι κανόνες θα τηρούνται και η αγορά ρυθμίζεται. Αυξάνει τη διαφάνεια και τη λογοδοσία, σε ότι αφορά στη διαχείριση των πόρων που καταβάλλουν οι χρήστες, δηλαδή, οι αεροπορικές εταιρείες και οι επιβάτες και δημιουργεί δικλείδες ασφαλείας, ώστε τα χρήματα που εισπράττονται για τη χρήση του εναέριου χώρου να δαπανώνται, ακριβώς, για τον σκοπό που έχουν εισπραχθεί.

Παράλληλα, όμως, δημιουργεί και προσδοκίες, ότι θα λειτουργήσει ως αφετηρία αντιμετώπισης χρόνιων «αδυναμιών», τόσο σε θεσμικό, όσο και σε λειτουργικό επίπεδο, που είχαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντική επίδραση στην ποιότητα και την εικόνα του ευρύτερου εθνικού τουριστικού προϊόντος. Δεν πρέπει να ξεχνάμε, ότι, περίπου, το 80% των επισκεπτών μας φθάνουν στην Ελλάδα αεροπορικώς, άρα, και ο κλάδος, ως αναπόσπαστο κομμάτι της αλυσίδας αξίας του τουρισμού, είναι συνυφασμένος με την πρώτη αυτή επαφή του ταξιδιώτη στον προορισμό. Γι’ αυτό και η κατάσταση των αεροδρομιακών υποδομών και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, είτε αυτές παρέχονται από το Δημόσιο, είτε από ιδιώτη, η καλή λειτουργία του κλάδου των αεροπορικών εταιρειών, η αποφυγή καθυστερήσεων και ούτω καθεξής, αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της χώρας και τη συνέχιση της ανοδικής πορείας του τουρισμού, προφανώς, μόλις παρέλθει αυτή η κρίση.

 Έχουμε, συνεπώς, κάθε λόγο να θέλουμε να πετύχουν οι παρεμβάσεις και οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που εκσυγχρονίζουν και εξυγιαίνουν τον κλάδο. Από μόνο του, όμως, το πλαίσιο δεν εγγυάται, ότι το εγχείρημα θα λειτουργήσει. Θα απαιτηθεί σημαντική προσπάθεια και στην εφαρμογή του, τόσο σε ότι αφορά στη ρύθμιση, εποπτεία και έλεγχο της λειτουργίας από τη νέα Ανεξάρτητη Αρχή Α.Π.Α., όσο και στην αναγκαία αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών αεροναυτιλίας από την Υ.Π.Α..

Ως εκ τούτου, πρέπει να διασφαλιστεί, ότι τα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται από τους χρήστες στον πάροχο, πράγματι, χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες του συστήματος αεροναυτιλίας, δηλαδή, σε υποδομές, τεχνολογία, προσωπικό, εκπαιδεύσεις. Σε αυτό βοηθά, σημαντικά, η μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. χωρίς να χάνεται ο δημόσιος χαρακτήρας της. που κανείς δεν θα το ήθελε, ωστόσο με εχέγγυα διαφάνειας, ότι τα αποθεματικά θα μεταφερθούν στους νέους φορείς. τηρώντας αυστηρές δεσμεύσεις για τη χρήση τους και αποκλειστικά για τους σκοπούς που έχουν εισπραχθεί, ότι η νέα Αρχή θα στελεχωθεί, καταλλήλως, και θα της παρέχει την απαραίτητη πολιτική, οικονομική και τεχνοκρατική στήριξη. Βέβαια, και η Υ.Π.Α., αντίστοιχα, έχει ανάγκη στήριξης σε ανθρώπινο δυναμικό και ξέρετε, ότι πάντα ζητάμε μία διαδικασία προσλήψεων που θα συμβαδίζει με την ανάπτυξη του κλάδου.

Επίσης, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με μόνιμες λύσεις τα προβλήματα καθυστερήσεων, που είδαμε να συμβαίνουν τα περασμένα καλοκαίρια του 2018 και του 2019 και παρόλο που, προφανώς, τώρα έχουν εκλείψει λόγω των συνθηκών, εντούτοις δεν έχουν αντιμετωπιστεί στην ουσία τους και είναι πιθανό να επανεμφανιστούν.

Η αναβάθμιση του συστήματος εναερίας κυκλοφορίας είναι, ιδιαιτέρως, σημαντική ειδικά την παρούσα χρονική στιγμή, καθώς τίποτα δεν πρέπει να εμποδίσει την ανάκαμψη του τουρισμού τους μήνες που θα ακολουθήσουν, μετά το πέρας της πανδημίας και την θετική εικόνα που έχει, ήδη, αποκομίσει η χώρα, συνολικά, από τη διαχείριση της κρίσης από τους επαγγελματίες του τουρισμού. Το, εν λόγω, ρυθμιστικό πλαίσιο μπορεί να αποτελέσει μια εγγύηση και επένδυση στην ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος του αύριο. Ευχαριστώ και παραμένω στη διάθεση σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαραγκάκης.

**ΗΛΙΑΣ ΜΑΡΑΓΚΑΚΗΣ (Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακής Λειτουργίας της Fraport Greece):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι εκπρόσωποι του ελληνικού Κοινοβουλίου, θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση που μας απευθύνατε να παραβρεθούμε στην Επιτροπή αυτή.

Η Fraport Greece είναι μία εταιρία διαχείρισης 14 περιφερειακών αεροδρομίων και έχει ως απόλυτη προτεραιότητα το ύψιστο επίπεδο ασφάλειας και διαρκούς συμμόρφωσης με τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανόνες λειτουργίας αεροδρομίων. Είμαστε μία ελληνική εταιρεία με τρεις μετόχους, την Fraport AG, τον Όμιλο Κοπελούζο και το Marguerite. Η συνολική αρχική επένδυση στην Ελλάδα ήταν, σχεδόν, δύο δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία το 1,2 δις καταβλήθηκαν, άμεσα, στα ταμεία του ελληνικού δημοσίου και τα υπόλοιπα ήταν σε έργα κατασκευής, επέκτασης και εκσυγχρονισμού αεροδρομίων.

Τα έργα αυτά ολοκληρώνονται στο τέλος του τρέχοντος έτους, δηλαδή, όχι μόνο στην ώρα τους, αλλά και νωρίτερα απ’ ότι προβλεπόταν στη συμφωνία με το ελληνικό δημόσιο. Τα έργα μας είναι γνωστά σε όλους τους ταξιδιώτες και τις τοπικές κοινωνίες. Περιλαμβάνουν την κατασκευή ή επέκταση δέκα νέων αεροσταθμών και τον εκμοντερνισμό άλλων τεσσάρων. Σας αναφέρω μερικά παραδείγματα, τη δημιουργία του νέου σταθμού στη Σαντορίνη, ο οποίος είναι τρεις φορές μεγαλύτερος από αυτόν που αντικαθιστά, του Αεροσταθμού στην Κω, που είναι τέσσερις φορές μεγαλύτερος από αυτόν που αντικαθιστά, στη Μυτιλήνη και, φυσικά, τη δημιουργία του νέου και μεγαλύτερου Αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης.

Θα μπορούσα να παραθέσω μία εκτενέστατη λίστα του εκμοντερνισμού και των έργων υποδομής που έχουμε κάνει στην Fraport Greece, αλλά ο χρόνος δεν είναι αρκετός. Θα αρκεστώ, όμως, να σας θυμίσω, ότι προτού αναλάβουμε τη λειτουργία, πολλά από τα αεροδρόμια αυτά βρίσκονταν σε δεινή κατάσταση συντήρησης υποδομής, καθαριότητας και ποιότητας υπηρεσιών. Είμαι σίγουρος, ότι θα συμφωνήσετε μαζί μου, στο ότι η σύγκριση του τότε με το τώρα είναι, αδιαμφισβήτητα, εντυπωσιακή.

Όμως, δεν είναι μόνο το επίπεδο ασφάλειας και ποιότητας υποδομής που προσφέρουν. Είναι και τα άμεσα και διαρκή οικονομικά οφέλη προς το ελληνικό δημόσιο που είναι, εξίσου, σημαντικά. Με τη σύμβαση παραχώρησης το δημόσιο θα εισπράττει το 28,5% των καθαρών κερδών της εταιρείας, πέρα από τους φόρους και τις άλλες έμμεσες ή άμεσες εισφορές. Στη Fraport Greece εργαζόμαστε, άμεσα, 700 άτομα. Επίσης, απασχολούνται στις εταιρείες security και καθαρισμού, πάνω από 1.500 άτομα, ενώ η εταιρεία είναι υπεύθυνη για την έμμεση δημιουργία 14.000 θέσεων εργασίας.

 Η Fraport Greece επένδυσε στην Ελλάδα το 2015, μία εποχή που, σχεδόν, όλοι οι επενδυτές είχαν εγκαταλείψει τη χώρα. Πιστέψαμε και πιστεύουμε στο μέλλον της Ελλάδας. Φέραμε τεχνογνωσία από το εξωτερικό, αλλά φέραμε και Έλληνες από το εξωτερικό -μεταξύ αυτών και ο ομιλών- και παραμένουμε αισιόδοξοι για το μέλλον.

Η νομοθεσία που συζητείται σήμερα είναι, ακριβώς, αυτό. Η βάση, τα θεμέλια για τη σωστή, βιώσιμη ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Είναι ένα σύγχρονο νομοσχέδιο που φέρνει την Ελλάδα σε ένα πλαίσιο σύμφωνο με τη διεθνή νομοθεσία αεροναυτιλίας, αλλά και με το ευρωπαϊκό δίκαιο. Αίρει παρατηρήσεις και καλύπτει ελλείψεις που διεθνείς και ευρωπαϊκοί εποπτικοί οργανισμοί είχαν επισημάνει και μάλιστα, απειλήσει με κυρώσεις εναντίον της Ελλάδας ως μη ασφαλή χώρα για τις αερομεταφορές.

Δημιουργεί, λοιπόν, μία Αρχή που είναι λιγότερο συγκεντρωτική και περισσότερο ευέλικτη. Μειώνεται η γραφειοκρατία και αυξάνεται η αποτελεσματικότητα. Έχει ως βάση τις βέλτιστες και υπάρχουσες πρακτικές στην Ευρώπη για αντίστοιχες αρχές. Αυτό μπορώ να το επιβεβαιώσω και από προσωπική εμπειρία, έχοντας θητεύσει για δέκα χρόνια στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας για την Αεροπλοΐα στην EASA και έχοντας επισκεφθεί και γνωρίσει τις περισσότερες Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρώπη και τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Συνοψίζοντας, είναι ένας εκσυγχρονιστικός νόμος που φέρνει στην Ελλάδα πρακτικές που εφαρμόζονται στο εξωτερικό, εδώ και δεκαετίες.

 Κλείνοντας, λοιπόν, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω, για μία ακόμη φορά, για την ευκαιρία που μας δώσατε να διατυπώσουμε τις απόψεις μας, σχετικά με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο και παραμένω στη διάθεσή σας για, τυχόν, διευκρινίσεις.

 Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αραβάνης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ (Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών του Διεθνούς Αερολιμένα Α.Ε. (ΔΑΑ)):** Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς, επιτρέψτε μου, να σας ευχαριστήσω εκ μέρους του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών για την ευκαιρία που μας δίνετε να τοποθετηθούμε για ένα τόσο σοβαρό νομοθέτημα που εξετάζετε σήμερα.

Θα προσυπογράψω, όλα όσα ειπώθηκαν από την κυρία Γάτσου του ΣΕΤΕ και τον κ. Μαραγκάκη της Fraport, σε σχέση με τον χαρακτήρα και τα επιδιωκόμενα με το εν λόγω νομοσχέδιο και θα περιοριστώ σε ορισμένες μόνο επισημάνσεις, σε σχέση με τις πρόνοιες, καθώς, επίσης, και τους νεοτερισμούς που επιφέρει το νομοσχέδιο για το οποίο συζητάμε σήμερα.

Κατά τη γνώμη μας, οι στόχοι οι οποίοι επιδιώκονται -και υπάρχουν όλα τα εχέγγυα να επιτευχθούν με το εν λόγω νομοσχέδιο- είναι, καταρχήν, η θεσμική συμμόρφωση, ο διαχωρισμός ρόλων ελέγχοντος και ελεγχόμενου, η διαφάνεια σε ότι αφορά στη ροή εσόδων, έναντι των παρεχόμενων υπηρεσιών, η εισαγωγή της διάστασης στοχοθεσία, ποιότητα, απόδοση και ανταμοιβή και η άρση μιας σειράς από δυσλειτουργίες, οι οποίες, όλα αυτά τα χρόνια, δεν επέτρεψαν στην αρμόδια κρατική αεροπορική αρχή, να είναι όσο θα ήθελε αποτελεσματική. Κατά την έννοια αυτή, θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση και δημιουργεί τη θεσμική βάση εκκίνησης για κάτι πολύ πιο σοβαρό που είναι ένα εθνικό σχέδιο ανάπτυξης των αερομεταφορών στη χώρα μας.

Δημιουργούνται δύο σύγχρονοι «πυλώνες», με βάση αυτά τα οποία προβλέπει το νομοσχέδιο, η νέα Αρχή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ως διακριτό Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Και οι δύο «πυλώνες» είναι αναγκαίοι και θα εξυπηρετήσουν τους σκοπούς του εθνικού σχεδιασμού για τη δημιουργία του σύγχρονου πλαισίου αερομεταφορών στη χώρα με έναν, απολύτως, συμβατό προς τον ευρωπαϊκό κεκτημένο τρόπο.

Πρώτος στόχος, είναι ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου λειτουργίας τους. Θεωρούμε ότι, όσα περιγράφει το νομοσχέδιο συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή. Με το νομοθέτημα αίρεται η χρόνια αναντιστοιχία μεταξύ του κανονιστικού αναγκαίου διαχωρισμού του ελέγχοντος και ελεγχόμενου και της επικρατούσας σήμερα κατάστασης, που η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καλείται να επιτελέσει έναν σύμμεικτο ρόλο, εκείνον του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, του διαχειριστή αεροδρομίων και ταυτόχρονα της Εθνικής Κανονιστικής Αρχής, υλοποιώντας έναν ρόλο imperium, που καθορίζει τους κανόνες με τους οποίους θα λειτουργήσει το σύστημα, το οποίο από την άλλη πλευρά η ίδια υλοποιεί κιόλας.

Το νέο πλαίσιο περιλαμβάνει μία σειρά προβλέψεων, που, όμως, είναι αναγκαίες και για την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών και για την αύξηση της αποτελεσματικότητας των λειτουργιών, τόσο της Υ.Π.Α. ως παρόχου των υπηρεσιών, όσο και της νέας Κανονιστικής Αρχής για την άσκηση των νέων της καθηκόντων.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να επισημάνω και εγώ, αυτά τα οποία είπε η εκπρόσωπος του ΣΕΤΕ, ότι ο κλάδος των αερομεταφορών, τα αεροδρόμια, οι αεροπορικές εταιρείες, οι φορείς παροχής των υπηρεσιών στα αεροδρόμια, οι τουριστικοί φορείς προσδοκούμε για αρκετά χρόνια τώρα, τουλάχιστον, μία δεκαετία, την επίλυση προβλημάτων που είναι συσσωρευμένα και τα οποία θα πρέπει, επιτέλους, να δρομολογηθούν και να επιλυθούν, επ’ ωφελεία, του εθνικού καλού.

Η αναβάθμιση της αεροναυτιλιακής υποδομής, η κάλυψη των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό, εκεί όπου χρειάζεται, η διαρκής επιμόρφωση του στελεχιακού δυναμικού, η δημιουργία ενός πλαισίου έγκαιρης αντικατάστασης των ανθρώπων, λόγω φυσικής γήρανσης ή επαγγελματικής γήρανσης, ο εκσυγχρονισμός των δομών, η ευελιξία, είναι όλοι στόχοι που θα πρέπει να υλοποιηθούν και δυστυχώς, χρονίζουν. Παρά το γεγονός, όλα αυτά τα προβλήματα δεν συμβάλλουν στο να κατοχυρωθεί η συμμετοχή της χώρας μας στο να αποσπάσει ένα σημαντικό κομμάτι της «πίτας» των αερομεταφορών και του τουρισμού, εν τούτοις, παραμένουν άλυτα για πολλά χρόνια. Θέλουμε να ελπίζουμε ότι τα θέματα αυτά θα επιλυθούν με τις πρόνοιες που θέτει το νομοσχέδιο για το οποίο συζητάμε σήμερα.

Εκείνο το οποίο, όμως, είναι αναγκαίο, είναι να συμβάλλουν, καθοριστικά, οι δύο νέοι φορείς και η Υ.Π.Α. και η Α.Π.Α., στη δημιουργία της Εθνικής Στρατηγικής Αερομεταφορών, η οποία μπορεί να υπηρετηθεί με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου για το οποίο συζητάμε σήμερα. Τίποτα από όλα αυτά, όμως, δεν θα γίνει, κατά τη δική μας γνώμη και για να είμαστε πρακτικοί, εάν δεν υπάρξει «στενή» και εποικοδομητική συνεργασία, μεταξύ των δύο φορέων. Οι δύο φορείς μπορεί να έχουν διακριτούς ρόλους, ωστόσο, θα πρέπει να έχουν μία συνεκτική λειτουργία και διαρκή συνεργασία.

Αυτό το οποίο, επίσης, θα θέλαμε να σημειώσουμε στα θετικά του νομοσχεδίου, είναι ότι παρέχει έναν σημαντικό βαθμό διαφάνειας στη διαχείριση των πόρων. Από το γεγονός και μόνο, ότι καθορίζει ποιες θα είναι οι χρεώσεις και προς τα πού θα κατευθύνονται τα έσοδα από τις χρεώσεις αυτές, σε ότι αφορά την Υ.Π.Α, την Α.Π.Α., την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία κ.λπ., παρέχει επαρκή διαφάνεια και καθορίζει τους πόρους, με τους οποίους θα επιτύχουν οι νέοι «πυλώνες» τους στόχους τους. Η άμεση ροή των εισπραττόμενων πόρων, απευθείας, από τους φορείς, χωρίς να χρειάζεται η διαμεσολάβηση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, «πολυδαίδαλες» διαδικασίες, μέσω του ελληνικού δημοσίου, επίσης, δίνει τη δυνατότητα να λειτουργήσουν με μεγαλύτερη ευελιξία.

Ταυτόχρονα, εισάγει το νέο θεσμικό πλαίσιο της στοχοθεσίας. Αυτό είναι πολύ σημαντικό. Δηλαδή, στοχοθεσία, απόδοση, απολογισμός και, ταυτόχρονα, ανταμοιβή. Εμείς είμαστε θετικοί σε όλα αυτά τα στοιχεία, είναι στοιχεία «υγείας» και για την αγορά και για τη λειτουργία των νέων φορέων και γι’ αυτόν τον λόγο επικροτούμε αυτές τις νέες έννοιες που εισάγει το νομοσχέδιο.

Συμπερασματικά, θα ήθελα να πω, ότι θεωρούμε ότι κινείται το νομοσχέδιο στη σωστή κατεύθυνση και ελπίζουμε ότι και στην υλοποίησή του θα πετύχει τους στόχους τους.

Ευχαριστώ πάρα πολύ και είμαστε στη διάθεσή σας για οτιδήποτε χρειαστεί να ερωτηθούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τριανταφύλλου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Προστασίας (ΟΣΥΠΑ)):** Ευχαριστώ πολύ.Σχετικά με το σχέδιο νόμου, που έρχεται σήμερα προς συζήτηση στη Βουλή, μετά από μία περίοδο τριών μηνών που βρέθηκε σε γνώση μας και αναρτήθηκε στη Διαβούλευση, θα περίμενε κανείς, μετά από αυτό το χρονικό διάστημα να έχουν γίνει όλες οι απαραίτητες συζητήσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς. Εμείς λάβαμε γνώση, μετά τη διαβούλευση, κάναμε τις όποιες παρατηρήσεις, αλλά δεν είδαμε να συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε. Μετά από αυτό ως υφιστάμενος φορέας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το Δ.Σ. αποφάσισε την πλήρη απόρριψη του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών.

Αυτή τη στιγμή, έρχεται το σχέδιο νόμου, που, στην ουσία, επανασυστήνει την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Ένας νόμος που ήταν του παρελθόντος, ο ν. 4427 ως γνωστόν. Έρχεται και μετατρέπει την αυτοτελή δημόσια υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας και την κάνει Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε για ποιον λόγο. Εμείς είχαμε μία αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, εδώ και 50 χρόνια. Αυτό που της έλειπε, σαφέστατα, είναι οι πόροι και γι’ αυτό είχαμε προτείνει και στο παρελθόν, το πώς μπορεί να λειτουργήσει αυτή η αυτοτελής δημόσια υπηρεσία. Δεν κατανοώ αυτή την αλλαγή που έχει γίνει και δεν κατανοούμε και τον διορισμό του Δ.Σ..

Έχουμε ένα Δ.Σ. με τρεις διοριζόμενους, έναν Διοικητή και δύο Υποδιοικητές και, ταυτόχρονα, έχουμε και τέσσερα μέλη του Δ.Σ.. Αυτά τα μέλη δεν θα ορίζονται από την Υ.Π.Α., θα ορίζονται -δεν καταλαβαίνω πώς και γιατί- έξω από την Υ.Π.Α.. Έχουμε ζητήσει και ζητήσαμε, στις προτάσεις που κάναμε προς το Υπουργείο, την ύπαρξη και συναδέλφου εργαζομένου από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Νομίζω ότι είμαστε ικανοί και έχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ικανά στελέχη που μπορούν να υπηρετήσουν αυτόν τον σκοπό.

 Οι προλαλήσαντες μίλησαν για τους πόρους. Ποιοι είναι, πραγματικά, οι πόροι; Θεωρούμε ότι οι πόροι του Eurocontrol είναι η πρώτη παραδοχή. Εμείς θεωρούμε, ότι θα πρέπει, τόσο στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όσο και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ο πρώτος πόρος να είναι ο τακτικός προϋπολογισμός, που θα έπρεπε να έρχεται για να καλύψει τις κοστολογικές, τα μισθολογικά μας, τις επενδύσεις και οτιδήποτε άλλο σημαίνει. Δημιουργούμε ένα Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με τον φόβο από την πλευρά των εργαζομένων, να γίνει Ιδιωτικού Δικαίου. Αυτός είναι ο πραγματικός φόβος.

Έχουμε τη διαχείριση των 23 περιφερειακών αεροδρομίων, τα οποία δεν έχουν παραχωρηθεί και δεν ξέρουμε ποια είναι η επόμενη μέρα γι’ αυτά. Αλλά για να γίνει αυτή η διαχείριση και σωστά οι επενδύσεις θα πρέπει να έχουμε και πόρους. Αυτοί οι πόροι αποστερούνται από την Υ.Π.Α.. Και αποστερούνται, γιατί; Μεταφέρονται ως πόροι στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας τα τέλη εκσυγχρονισμού ανάπτυξης αεροδρομίων. Όπως λέει και το όνομά τους, είναι ανάπτυξη αεροδρομίων. Άρα, την ανάπτυξη ποιος θα την κάνει; Τη διαχείρισή ποιος θα την κάνει; Την έχει η Υ.Π.Α.. Πως θα κάνει αυτή τη διαχείριση; Πώς θα αναπτυχθούμε; Για όλους αυτούς τους λόγους, εμείς φοβόμαστε και είναι ένας από τους λόγους που απορρίπτουμε το σχέδιο νόμου.

Επίσης, θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου και η μετατροπή της Υπηρεσίας από αυτοτελή δημόσια υπηρεσία σε Νομικό Πρόσωπο, την υποβαθμίζει, ειδικά, αυτή τη στιγμή, που έχουμε απέναντί μας, καθημερινά, τις ενοχλήσεις του κακού γείτονα. Τι γίνεται με την εθνική ασφάλεια; Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όπως ξέρετε, λαμβάνει και έχει μέριμνα για το τι, ακριβώς, θα συμβεί την επόμενη ημέρα, αν συμβεί, που απευχόμαστε να συμβεί αυτό.

Σε ότι αφορά στα τέλη εκσυγχρονισμού ανάπτυξης, επανέρχομαι στο θέμα. Έχουμε ζητήσει και προτείναμε στο Υπουργείο την αλλαγή των ποσοστών. Δίνει πολύ μεγάλο ποσοστό στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, σε αντιστοιχία με την Υ.Π.Α.. Ένας υπολογισμός που έχουμε κάνει είναι 80% - 20%, δηλαδή, 80% στην Α.Π.Α. και 20% στην Υ.Π.Α..

Εμείς ζητάμε η Υ.Π.Α. να παραμείνει ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με οικονομική αυτοτέλεια. Και όταν λέμε οικονομική αυτοτέλεια θα μου πείτε, ότι το Νομικό Πρόσωπο δίνει την οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Στο παρελθόν, έχουμε προτείνει πως μπορεί να παραμείνει η οικονομική αυτοτέλεια στην Υ.Π.Α.. Γι’ αυτό η Υ.Π.Α. δεν εκσυγχρονίζει ή δεν εκσυγχρόνιζε, στο παρελθόν, τα αεροδρόμια. Δεν της έδιναν τα χρήματα. Έχουμε προτείνει και στο παρελθόν πως μπορεί να γίνει αυτό. Για παράδειγμα, με τη δημιουργία ειδικών λογαριασμών. Ο ν.4146/13 προέβλεπε ειδικό αποθεματικό να δίνεται στις περιπτώσεις που υπάρχουν, όπως αυτή τη στιγμή, που είμαστε στη μέση της πανδημίας. Άρα υπάρχουν τρόποι. Χρειάζεται θέληση.

Ορθώς, ο νομοθέτης, ορθώς, το Υπουργείο, έρχεται και δίνει τη διαχείριση και την είσπραξη του Eurocontrol στην Υ.Π.Α.. Είμαστε ένας πάροχος που δικαιούται να έχει αυτά τα έσοδα και θα πρέπει να δοθούν, προκειμένου να αναπτυχθεί ο τομέας της Αεροναυτιλίας και για τους σκοπούς που δίνονται.

Επαναφέραν στην Υ.Π.Α. τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας. Ορθώς, την επαναφέραν, αλλά την επαναφέραν, όμως, χωρίς εξετάσεις. Δηλαδή, την κάνουμε ένα εκπαιδευτικό κέντρο, όπου οι εξετάσεις θα δίνονται κάπου αλλού. Δεν είμαστε ικανοί; Δεν είναι ικανή μία δημόσια υπηρεσία να κάνει εξετάσεις; Δεν έχει τα εχέγγυα; Νομίζω ότι, τόσα χρόνια, έχουμε αποδείξει, ότι έχουμε ένα πολύ καλό όνομα στην αεροπορική αγορά.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ασκεί, όχι μόνο τον εποπτικό ρόλο που οφείλει να έχει, αλλά έρχεται και μπαίνει στα διοικητικά της Υ.Π.Α., μέσα από ένα «πολυδαίδαλο» σύστημα που υπάρχει στο νομοσχέδιο. Έρχεται το κατατεθέν νομοσχέδιο και καταργεί τις κρατικές αρχές των αεροδρομίων. Μιλάμε για ελέγχους. Δεν θέλουμε τους ελέγχους στα αεροδρόμια; Στα 14 αεροδρόμια που έχει η Fraport, στον Διεθνή Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν θέλουμε ελέγχους; Πώς θα γίνουν όλα αυτά από μία Αρχή;

Για όλους αυτούς τους λόγους η Ομοσπονδία, μετά από το Δ.Σ. της ζήτησε την απόσυρση του σχεδίου νόμου και να επανέλθουμε με έναν ουσιαστικό διάλογο, για να μπορέσουμε να διαμορφώσουμε μία διαφορετική άποψη και να βάλουμε και τους άλλους κανόνες που χρειάζονται ή να βγάλουμε αυτούς που δεν χρειάζονται. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):**Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Από τον Πρόεδρο της ΟΣΥΠΑ, τον κ. Τριανταφύλλου, δεν ακούσαμε, σχεδόν, τίποτα. Προφανώς, δεν μπόρεσε να αντιληφθεί την έκκλησή σας, ότι δεν έχει καλό ήχο. Εάν γίνεται με αυτόν τον τρόπο η ακρόαση των φορέων, καλύτερα να μην γίνεται. Καλύτερα να μας τα στέλνουν γραπτώς, να τα διαβάζουμε και μετά να συζητάμε. Πρέπει να λυθεί αυτό το πρόβλημα, ούτως ώστε να μην έχουμε τα ίδια. Μιλάνε οι άνθρωποι και δεν καταλαβαίνουμε τίποτα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Πρώτον, δεν αρνούμαστε σε κανέναν να στείλει και γραπτό υπόμνημα και εμείς αμέσως θα το μοιράσουμε. Δεύτερον, προσπάθησα να τον διακόψω, να του πω να βάλει το μικρόφωνο του λίγο πιο κοντά. Δεν κατέστη δυνατή η επικοινωνία. Τώρα το τεχνικό μέρος του κάθε εκπροσώπου δεν μπορούμε να το λύσουμε από εδώ. Ο καθένας, όταν καλείται ας λάβει τα μέτρα του, να έχει τέτοιο εξοπλισμό να μπορεί να επικοινωνήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Πάντως, υπάρχει ένα πρόβλημα για τη λειτουργία της Επιτροπής και με τον τρόπο που είμαστε αναγκασμένοι να λειτουργούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Όχι, μην μπλέκετε τη λειτουργία της Επιτροπής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):**  Ελπίζω, τουλάχιστον, στα Πρακτικά να μπορέσουν να καταγραφούν, όσα είπε ο κ. Τριανταφύλλου για να μπορέσουμε να τα διαβάσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Γκόκα, ακούστε τι λέω. Θα είχατε δίκιο, εάν όλοι οι φορείς είχαν τέτοια επικοινωνία. Όλους τους άλλους φορείς τους ακούσαμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, μία πρόταση μπορώ να σας κάνω διαδικαστικά και ως θεατής αυτών των συνεδριάσεων;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, πείτε μου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Εφόσον διαπιστώνεται εδώ, όσοι είστε αυτοπρόσωποι ή όσοι είμαστε αυτοπρόσωπα στην Αίθουσα, ότι υπάρχει ζήτημα στην επικοινωνία, ας έχουμε την ευελιξία να περάσουμε σε κάποιον άλλον ομιλητή, μήπως και μια επαναπροσπάθεια με τον συγκεκριμένο ομιλητή βελτιωθεί. Η αλήθεια είναι ότι ο Πρόεδρος της ΟΣΥΠΑ, που είναι καθοριστική η τοποθέτησή του, δεν ακούστηκε. Ακούστηκαν τα μισά από όσα είπε. Αυτό, τεχνικά, πιστεύω, ότι μπορούμε να το κάνουμε, να προχωρήσουμε, δηλαδή, σε άλλον ομιλητή, μήπως και βελτιωθεί η ομιλία. Σας βεβαιώνω, ότι ως ακροατής είναι πάρα πολύ δύσκολο να το παρακολουθήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μου λένε οι τεχνικοί ότι από την τηλεόραση ακουγόταν καλά. Εμείς εδώ είχαμε κάποιο πρόβλημα, αλλά αφήστε να δούμε, μια περίπτωση έχουμε. Ξέρετε ότι εγώ διακόπτω, αν δεν ακούμε. Θα γίνει αυτό που λέει ο κ. Γιαννούλης θα πάμε παρακάτω, δεν το συζητάμε. Είναι αυτονόητο. Τον συγκεκριμένο ομιλητή είδατε ότι πήγα να τον διακόψω. Δεν με άκουγε, τι να κάνω τώρα; Είναι σε δημόσια εικόνα η συνεδρίαση και κανείς πρέπει να είναι προσεκτικός και πώς παρεμβαίνει. Προτίμησα, λοιπόν, να ακουστεί, όπως ακούστηκε από το να δημιουργήσουμε μεγαλύτερο «κομφούζιο».

Συνεχίζουμε και τον λόγο έχει ο κ. Μηνάς.

**ΜΗΝΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Πολυκλαδικού Συλλόγου Τεχνικών ΥΠΑ (ΠΑΠΟΣΥΤΕ – ΥΠΑ)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση και χαιρετίζω τους Βουλευτές και τους φορείς που βρίσκονται μαζί μας.

 Σήμερα, καλούμαστε να συζητήσουμε ένα σχέδιο νόμου διάλυσης της Υ.Π.Α., το οποίο είναι προϊόν παντελούς έλλειψης ουσιαστικού διαλόγου, καθώς δεν έχουμε έρθει ποτέ σε επαφή με τον ίδιο τον Υπουργό. Έχουμε καταθέσει μόνο προτάσεις. Αυτό δεν θεωρούμε ότι είναι διάλογος, γι’ αυτό ζητάμε την πλήρη απόσυρση του νομοσχεδίου, ούτως ώστε να έρθουμε σε έναν ουσιαστικό διάλογο να προλάβουμε το κακό, γιατί οδηγούμαστε στα «βράχια».

 Έχουμε, λοιπόν, μία επανασύσταση της Υ.Π.Α., τη στιγμή που υπήρχε, ήδη, η Υ.Π.Α., η οποία, επί της ουσίας, αντί για επόπτης γίνεται και Διοίκηση της Υ.Π.Α.. Για τον δε διαχωρισμό της, ακούμε, συνέχεια, το πρόσχημα της EASA, τη στιγμή που η Γαλλία έχει Α.Π.Α., δίχως διοικητικό διαχωρισμό, παρά μόνο λειτουργικό και οικονομικό.

Η Υ.Π.Α. με το άρθρο 52 παρ.1 γίνεται από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με οικονομική αυτοτέλεια, σύμφωνα με τον ν. 4427, άρθρο 26, Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, τη στιγμή που τα ανώτατα όργανα της Δικαιοσύνης, σε συνδυασμό με τη Βουλή των Ελλήνων έχουν, ήδη, αποφανθεί την 20η Ιανουαρίου του 1983, με Υπουργό Μεταφορών τον κ. Ακριτίδη, ότι για λόγους εθνικής ασφάλειας και συμφέροντος και σε ότι αφορά στους κανόνες δημοσίας τάξεως που εκδίδονται σε εφαρμογή του ν.5017/31 και μετά την εφαρμογή του διατάγματος 714/70 και που ως γνωστόν προσιδιάζουν μόνο στην εξουσία που διαθέτει το Κράτος. Επίσης, οι περί επιτάξεων διατάξεις του ν.5017/3131 περί Πολιτικής Αεροπορίας ανήκουν μόνο στο Δημόσιο. Η Υ.Π.Α. γίνεται Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, δίχως περιουσιακά στοιχεία. Τα αεροδρόμια είναι, ούτως η άλλως, στο ΤΑΙΠΕΔ και η ίδια στεγάζεται σε ενοικιασμένα κτίρια. Άρα, για ποια καταγραφή περιουσιακών στοιχείων μιλάμε;

 Τα δε αποθεματικά της, ενώ λογιστικά, τουλάχιστον, ανέρχονται σε αρκετές εκατοντάδες εκατομμύρια, ξεκινά με, τυχόν, υπόλοιπα, προφανώς, με μηδενικά αποθεματικά, ενώ σε αντίθεση η Α.Π.Α. παίρνει «προίκα» 15 εκατομμύρια από το ΤΑΕΑ.

Η Υ.Π.Α. σε αντίθεση, παίρνει «προίκα» ανεξόφλητα χρέη προηγούμενων ετών, γύρω στα 4 εκατομμύρια, παίρνει τη μισθοδοσία της Α.Π.Α. έως ότου στηθεί, οπότε με μαθηματική ακρίβεια, οδηγούμε την Υ.Π.Α. στο τέλος του χρόνου σε έναν αρνητικό προϋπολογισμό, οπότε να γίνει ευκολότερη η μετάβασή της σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και στη συνέχεια να την ιδιωτικοποιήσουμε, όπως έγινε με την Ολυμπιακή για να σώσουμε το Κράτος από το «βαρίδι». Μόνο που δεν έχουμε καταλάβει τι, ακριβώς, είναι η Υ.Π.Α.. Η Υ.Π.Α. δεν είναι μία απλή υπηρεσία, είναι πάροχος αεροναυτιλίας.

Με το άρθρο 71 παρ. 1 ζ΄, ορίζεται ως βασική πηγή εσόδων της Υ.Π.Α. το Eurocontrol, τοποθετώντας τον Κρατικό Προϋπολογισμό επικουρικά, βάζοντας σε κίνδυνο, ακόμη, και τον βασικό μισθό των εργαζομένων. Σε ποια δημόσια υπηρεσία δεν είναι εξασφαλισμένος ο βασικός μισθός των εργαζομένων; Στην Α.Π.Α. δε, ο ανεξάρτητος ελεγκτής πληρώνεται από τον ελεγχόμενο ή από δωρεές. Ασχολίαστο.

 Με το άρθρο 48 παρ.1 δίνεται η είσπραξη των ΤΑΕΑ από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α. και από την Α.Π.Α. σε φορείς. Για ποιο λόγο, κύριοι, τα Τέλη Εκσυγχρονισμού Ανάπτυξης Αεροδρομίων θα πρέπει να τα εισπράττουν ιδιώτες; Τα τέλη αυτά είναι, αποκλειστικά, για την ανάπτυξη των αεροδρομίων. Για ποιον λόγο να τα εισπράττουν ιδιώτες;

 Με το άρθρο 48 παρ.10, δίνεται σε ποσόστωση το 80% των ΤΑΕΑ, συν 15 εκατομμύρια από τα ΤΑΕΑ συν ένα ευρώ του Eurocontrol, ήτοι 6 εκατομμύρια στην Α.Π.Α., δηλαδή, δίνουμε 92 εκατομμύρια με μέσο όρο κίνησης που υπήρχε -όχι το σημερινό- για 172 ελεγκτές και αφήνουμε το 20%, 16 εκατομμύρια στην Υ.Π.Α. για να αναπτύξει και να συντηρήσει τα αεροδρόμια. Νομίζω μιλάνε από μόνα τους τα νούμερα.

Με το άρθρο 42 παρ. 3α΄, δίνεται από 1 ευρώ, δηλαδή, 6 εκατομμύρια στην Α.Π.Α., το οποίο με μία απλή απόφαση Διοικητή Α.Π.Α. δύναται να αναπροσαρμόζεται.

 Στο άρθρο 54 παρ. 2δ΄, ο Υπουργός ορίζει τα τέσσερα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου, χάνοντας η Υ.Π.Α. την πλειοψηφία και δίχως τη συμμετοχή εκπροσώπου των εργαζομένων, ως όφειλε να υπάρχει.

 Στο άρθρο 43 παρ. 2 δ΄ ορίζεται, ότι η καταβολή του Eurocontrol θα γίνεται μόνο με την επιβεβαίωση των στόχων από την Α.Π.Α., βάζοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων και των συστημάτων αεροναυτιλίας, το οποίο, ήδη, έρχεται σε σύγκρουση με την επικείμενη απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντός της εβδομάδας, η οποία θα αναγράφει, ότι το σχέδιο επιδόσεων πηγαίνει, υποχρεωτικά, στους παρόχους αεροναυτιλίας. Είναι δυνατόν;

 Στο άρθρο 47 παρ. 3β΄ δίνεται η δυνατότητα στην Α.Π.Α. να αναστέλλει και να καταργεί τομείς φορέων. Είναι δυνατόν να καταργεί τομείς της Υ.Π.Α., γιατί βάζει κριτήρια περιβαλλοντικά αριθμητικά;

 Σε όλο το Δημόσιο γνωρίζουμε ότι αριθμητικά υστερούμε. Δηλαδή, θα έρθουμε αύριο και θα δώσουμε τη συντήρηση των ραδιοβοηθημάτων ή τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας κάπου αλλού, «τινάζοντας» τα πάντα στον «αέρα» και βάζοντας τη χώρα σε κίνδυνο, επειδή δεν καλύπτονται αριθμητικά; Είναι δυνατόν;

 Στο άρθρο 7 παρ. ιβ΄ ορίζονται οι διακρατικές συμφωνίες από την Α.Π.Α.. Μα, είναι δυνατόν να μην συμμετέχει η Υ.Π.Α. που γνωρίζει τη χωρητικότητα και τις δυνατότητες;

 Στο άρθρο 26 παρ. 5δ΄, δίνεται στην Α.Π.Α. η πρόσβαση παντού. Η Υ.Π.Α., όπως γνωρίζουμε, έχει και αλληλογραφία με το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης. Είναι δυνατόν ένας απλός ελεγκτής να έχει πρόσβαση σε απόρρητα έγγραφα;

 Ζητάμε, επίσης, να υπάρχουν αεροπορικές αρχές σε κάθε αερολιμένα. Δεν είναι δυνατόν να μην υπάρχουν αεροπορικές αρχές. Δεν είναι δυνατόν να φεύγει ο άλλος από την Αθήνα και να λέει «έρχομαι να σε ελέγξω, ετοιμάσου» ή να συμβαίνει κάτι και να μην υπάρχει κάποιος εκεί.

Για ποιον λόγο να υπάρχουν τρεις Οικονομικές Διευθύνσεις; Πάμε να την μπλοκάρουμε, να την κάνουμε, ακόμη, χειρότερη;

 Ζητάμε, επίσης, την εξασφάλιση των μισθολογικών εργασιακών δικαιωμάτων των υπαλλήλων της Υ.Π.Α..

Ζητάμε, έστω και την ύστατη στιγμή, από τον Υπουργό Μεταφορών να πάρει πίσω το νομοσχέδιο και να μας καλέσει να καθίσουμε σε ένα τραπέζι, να συζητήσουμε όλες τις «αγκυλώσεις» πριν στείλουμε και την Υ.Π.Α. και τη χώρα στα «βράχια». Εμείς ως εργαζόμενοι μπορούμε να βρούμε και αλλού δουλειά, χώρα, όμως, δεν θα βρούμε αλλού.

Ζητάμε η Υ.Π.Α. να παραμείνει αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με οικονομική αυτοτέλεια, να εισπράττει και να διαχειρίζεται όλα τα έσοδα από το Eurocontrol για ανάγκες της Υπηρεσίας και του προσωπικού και τα, τυχόν, υπόλοιπα να παραμένουν στον Ειδικό Αποθεματικό Λογαριασμό της Υ.Π.Α. για την κάλυψη αναγκών της Υπηρεσίας και του προσωπικού σε περιόδους μη εισροής εσόδων, όπως ο COVID-19, όπως προβλέπεται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων πρέπει -και σύμφωνα με τον ορισμό τους- να δίνονται στον φορέα που τα εκσυγχρονίζει κα τα αναπτύσσει, όχι στον ελεγκτή. Και αν δίνει στον ελεγκτή, θα πρέπει να δίνει ένα μέρος που χρειάζεται να λειτουργήσει, όχι το μεγαλύτερο μέρος και η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας να ασκεί μόνο εποπτικό ρόλο, ως Ανεξάρτητη Αρχή και να χρηματοδοτείται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι από τον ελεγχόμενο, καθώς τίθενται θέματα δεοντολογίας και διαφάνειας. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καμηλάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ)):** Αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, με τον νέο νόμο για τον διαχωρισμό Υ.Π.Α. - Α.Π.Α. που προβλέπεται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, θα γίνει και η νέα υπηρεσία. Δηλαδή, η Α.Π.Α. θα υπάρχει, αλλά το ερώτημα είναι, αν θα επιτελεί το έργο της. Κι αυτό επειδή στο νέο νομοσχέδιο, περιγράφεται μία Α.Π.Α. περιορισμένη, σε μία αριθμοκεντρική υπηρεσία των 172 εργαζομένων, υποβαθμίζοντας την παρουσία της στους αερολιμένες της χώρας, ακριβώς εκεί, όπου υφίστανται τα μεγάλα θέματα ασφάλειας των πτήσεων.

Ενώ, λοιπόν, δημιουργήθηκε μία Αρχή για τον έλεγχο και την εποπτεία των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτά, καταργούνται οι αεροπορικές αρχές από τα αεροδρόμια και κατ’ επέκταση, τα αρμόδια εκπαιδευμένα όργανα για τον έλεγχο για τον οποίο δημιουργήθηκε η Α.Π.Α.. Εάν η δημιουργία της Α.Π.Α. δεν έγινε για τον έλεγχο και την εποπτεία των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτό, τότε για ποιον λόγο δημιουργήθηκε και ποιος είναι ο ρόλος της;

Τελικά, μας ενδιαφέρει η πραγματική ασφάλεια των αερομεταφορών, των επιβατών, των αεροδρομίων και η προστασία του τουρισμού, των δικαιωμάτων επιβατών και της οικονομίας της χώρας ή, απλά, θέλουμε να πούμε στην Ευρώπη, ότι διαχωρίσαμε την Υ.Π.Α. σε Α.Π.Α. και Υ.Π.Α., σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, αλλά χωρίς ουσιαστική εποπτεία; Είναι σαν να ισχυρίζεται κανείς, ότι δεν χρειάζεται η Τροχαία στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας, αφού αυτό κατασκευάζεται με αυστηρούς κανόνες, ενώ όλοι οι οδηγοί είναι κάτοχοι διπλώματος οδήγησης. Τα αποτελέσματα στους ελληνικούς δρόμους και μάλιστα με παρούσα Τροχαία, τα γνωρίζουμε όλοι. Ε, λοιπόν, αυστηρή και πολυπληθής Τροχαία υπάρχει ακόμη και στους πιο πολιτισμένους, υπάκουους και προοδευτικούς λαούς του κόσμου.

Αντίστοιχα, λοιπόν, θα μπορούσαμε να πούμε ότι και στα 130, περίπου, λιμάνια μας, δεν χρειάζονται οι 7.600 λιμενικοί για να εποπτεύουν την ασφάλεια των διαδικασιών στα λιμάνια, όταν εμείς μιλάμε, συνολικά, για μία Α.Π.Α. 350 ατόμων, πανελληνίως, για την εποπτεία των 158 αεροπορικών μονάδων και των χρηστών τους, όπως αεροπορικών εταιρειών, φορέων παροχής υπηρεσιών, διαχειριστών αεροδρομίων, σχολών αεροπορίας κ.λ.π.

Όσο για την Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφάλειας Αεροπορίας, την EASA, αυτή δίνει γενικές κατευθύνσεις και συμφωνεί με τις ανάγκες κάθε ευρωπαϊκού κράτους, που το ίδιο γνωρίζει τα προβλήματα της χώρας του. Άλλωστε, η EASA ενέκρινε τον προηγούμενο νόμο, των 500, περίπου, υπαλλήλων, μαζί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους θεσμούς και μάλιστα, σε περίοδο Μνημονίων. Και ο εκπρόσωπος της EASA στην Ελλάδα, τότε, είναι ο ίδιος με τον σημερινό. Όταν, λοιπόν, στην Ελλάδα των 32, υπό έλεγχο EASA αεροδρομίων, στη Βουλή συζητούνται σενάρια μιας Α.Π.Α. των 172 εργαζομένων, στην Ιρλανδία, των μόλις εννέα αεροδρομίων, εργάζονται 520 άτομα και στη Γαλλία των 108 αεροδρομίων, εργάζονται 3.381 άτομα, που εκτελούν το έργο της εθνικής Α.Π.Α..

Επιπλέον, οι 158 αεροπορικές μονάδες, αεροδρόμια α΄ και β΄ κατηγορίας, ελικοδρόμια, υδατοδρόμια, είναι διάσπαρτες στο πανελλήνιο, σε μία, κατεξοχήν, νησιωτική χώρα, που αντίστοιχη δεν υπάρχει σε όλη την Ευρώπη.

Επιπλέον, στην Ευρώπη, καμία άλλη χώρα δεν γειτνιάζει τόσο, με τη «βόμβα» που λέγεται Τουρκία και Μέση Ανατολή, ούτε αντιμετωπίζουν τις μεταναστευτικές ροές από μία γείτονα χώρα που κάνει εμπόριο «ψυχών». Πώς θα γίνεται η ουσιαστική εποπτεία αυτών των αεροδρομίων από την Αθήνα;

Πέραν όλων αυτών, σύμφωνα με τις πρόσφατες συμβατικές υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η χώρα μας, έναντι των επενδυτών των ελληνικών αεροδρομίων, το ελληνικό κράτος έχει την υποχρέωση να εγκαταστήσει και να στελεχώσει την κρατική αεροπορική αρχή της Α.Π.Α., σε καθένα από αυτά τα αεροδρόμια και να ασκείται από αυτήν εποπτικό και ρυθμιστικό έργο.

Ας δούμε λίγο την πραγματικότητα. Οι ιδιώτες, γενικότερα, αλλά και ειδικότερα στο αεροδρόμιο, ακολουθούν μοντέλα βελτιστοποίησης κόστους, με σκοπό την αύξηση του κέρδους και είναι φυσιολογικό αυτό. Όλοι γνωρίζουμε, όμως, ότι είναι πρακτικά αδύνατο να ταυτιστεί με τη βελτιστοποίηση ασφάλειας, που είναι το ζητούμενο για το Κράτος και τον πολίτη. Ακριβώς, λοιπόν, λόγω της ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, σε έναν τομέα, μέχρι πρότινος, αμιγώς, κρατικό, ως Κράτος οφείλουμε απέναντι στους πολίτες, να επιδιώξουμε την αναδιάρθρωση και ενίσχυση του ρυθμιστικού εποπτικού μηχανισμού της χώρας. Θέλουμε ισχυρό ιδιωτικό τομέα, αλλά και ισχυρό Κράτος για να εξυπηρετηθεί το εθνικό συμφέρον. Σενάρια 172 υπαλλήλων σε μία Α.Π.Α. πανελλήνιας εμβέλειας, επισύρουν πολύ μεγάλες ευθύνες για οποιαδήποτε συμβάντα ασφαλείας πτήσεων και επιβατών συμβούν στα αεροδρόμια μας, που είναι χώροι με εξαιρετική επικινδυνότητα.

Δεν είναι τυχαίο, πως όλες οι προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες, Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, διαθέτουν αεροπορικές αρχές στους αερολιμένες τους, αλλά και περιφερειακά γραφεία, όπου εργάζεται το 50% του συνολικού προσωπικού. Το κράτος έχει υποχρέωση, κατ’ αρχήν, απέναντι στους πολίτες και στους επιβάτες, να σεβαστεί το έργο, την προσφορά, την πολύχρονη επιστημονική κατάρτιση, την ειδική εκπαίδευση, γνώση και εμπειρία του προσωπικού του αερολιμενικού ελέγχου και η Βουλή να ψηφίσει για έναν αριθμό των εργαζομένων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, σε ένα πιο ρεαλιστικό επίπεδο για την ασφάλεια των αερομεταφορών.

Οι υπάλληλοι του αερολιμενικού ελέγχου είναι όλοι πτυχιούχοι ΑΕΙ. Οι περισσότεροι είναι κάτοχοι μεταπτυχιακών και διδακτορικών τίτλων, με γνώση ξένων γλωσσών και υψηλού επιπέδου υπηρεσιακές εξειδικεύσεις, στα θέματα των αεροδρομίων και της ασφάλειας των πτήσεων, οι οποίοι, επί δεκαετίες, σήκωσαν το «βάρος» της ασφαλούς και εύρυθμης λειτουργίας των αεροδρομίων, από την Αλεξανδρούπολη και τη Λήμνο, μέχρι τη Ρόδο και τα Χανιά, τα Γιάννενα και το Άκτιο, μέχρι τη Μυτιλήνη και τη Σάμο. Σενάρια που έχουμε ακούσει του τύπου «δεν θα χαθούν οι αερολιμενικοί, θα συνεχίσουν τη δουλειά που έκαναν στην Υ.Π.Α. κ.λπ.», δεν είναι σωστά, αφού αερολιμενικό έλεγχο ασκεί μόνο η Αρχή Ελέγχου, δηλαδή, η Α.Π.Α. και όχι ένας πάροχος υπηρεσιών, όπως είναι, πλέον, η Υ.Π.Α..

 Μπορούν, ωστόσο, να στελεχώσουν τη νέα υπηρεσία Α.Π.Α., χωρίς να επιβαρυνθεί ο Κρατικός Προϋπολογισμός, αφού η παρουσία τους απαιτείται για να ανταποκριθούμε στο ύψος των απαιτήσεων της νέας εποχής των αερομεταφορών της χώρας μας. Αν αυτή η ευκαιρία χαθεί, η ζημιά θα είναι ανυπολόγιστη, όχι μόνο για τις αερομεταφορές της χώρας, αλλά, κυρίως, για την, ήδη, «εύθραυστη» οικονομία μας και δεν αποσβένεται εύκολα. Η χαλαρή, απομακρυσμένη και, ανεπαρκώς, στελεχωμένη εποπτεία, δεν είναι υπεύθυνος τρόπος σκέψης και σε καμία περίπτωση, δεν θα ωφελήσει κράτος, πολίτες, εταιρείες.

Αξιότιμες κυρίες και κύριοι, ανησυχώ για την Πατρίδα μου. Aν διαθέτουμε εξειδικευμένο, εκπαιδευμένο από το Κράτος, επιστημονικό προσωπικό και μάλιστα, για θέματα ασφάλειας και θεωρούμε ότι δεν το χρειαζόμαστε, τότε, ίσως, θα έπρεπε στους νέους επιστήμονές μας, τα παιδιά μας, τα πανεπιστήμια, μαζί με το πτυχίο τους, να τους παραδίδουν και το διαβατήριό τους. Δε νομίζω ότι θέλουμε να «χτίσουμε» τέτοια Ελλάδα. Αφού εκπροσωπείτε τη λαϊκή βούληση και ως εκ τούτου, το εθνικό συμφέρον, οφείλετε να τροποποιήσετε, τουλάχιστον, τον αριθμό προσωπικού στο κατατεθειμένο νομοσχέδιο, όπως επισημαίνουμε στο έγγραφο που καταθέτουμε στην Επιτροπή, μεταξύ άλλων και είμαι σίγουρος, ότι θα το κάνετε.

Όπως είπε και ο κ. Υπουργός στην προηγούμενη συνεδρίαση, πράξτε για τους πολλούς, για τους πολίτες αυτής της χώρας και όχι για τους ολίγους, που, όμως, δεν είναι οι συνδικαλιστές της Επιτροπής.

Σας ευχαριστώ πολύ και μέσα στη διάθεσή σας για οτιδήποτε θέλετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαμαλάκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΜΑΛΑΚΗΣ (Διευθυντής της International Air Transport Association (IATA ΕΛΛΑΔΟΣ)) :** Σας ευχαριστούμε θερμά, κύριε Πρόεδρε, και το ελληνικό Κοινοβούλιο για την πρόσκληση της ΙΑΤΑ, που είναι η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Αρχικά, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε, ότι η ίδρυση μιας νέας Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής για την Πολιτική Αεροπορία, ήταν ένα μακροχρόνιο αίτημα, για ολόκληρο τον τομέα των αερομεταφορών και συγκεκριμένα, των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, κατά τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών αρχών.

Αυτό που ζητούσαμε και ζητάμε, είναι μία ισχυρή και τεχνοκρατική Ρυθμιστική Αρχή, που θα μπορούσε να προωθήσει την επίλυση σημαντικών προβλημάτων, που αντιμετωπίζει η αεροπορική κοινότητα, όπως ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, καθυστερήσεις πτήσεων, χωρητικότητας, αεροδρομικές χρεώσεις, αλλά και άλλα προβλήματα, που αν δεν λυθούν, θα δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του αεροπορικού κλάδου στην Ελλάδα. Για τους λόγους αυτούς, θεωρούμε σημαντικότατο το σχέδιο νόμου και το έχουμε παρακολουθήσει από τα πρώτα του βήματα. Επίσης, συμμετείχαμε και στην Επιτροπή που είχε συσταθεί.

Επί του σχεδίου νόμου, τα σχετικά άρθρα για τις υποχρεώσεις του προσωπικού, τον εσωτερικό έλεγχο, την αξιολόγηση των επιδόσεων, τον καθορισμό στόχων, τον προϋπολογισμό και τον ετήσιο απολογισμό, θεωρούνται θετικά και προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της διαφάνειας και της διασφάλισης των αναμενόμενων υπηρεσιών, που καταβάλλουν οι χρήστες και πληρώνουν, κυρίως, οι αεροπορικές εταιρείες.

Έχουμε επισημάνει ορισμένα σημεία και θεωρούμε, ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και να ενισχυθεί, περαιτέρω, ο κανονιστικός ρόλος της Αρχής και το δυναμικό της για αποτελεσματική παρέμβαση στην αγορά.

Πιο συγκεκριμένα, η Α.Π.Α. θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει και να καθορίζει τον τρόπο διαμόρφωσης των διαφόρων χρεώσεων, όπως για παράδειγμα, χρεώσεις αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεινόμενες υποδομές και την ποιότητα των υπηρεσιών που ζητούν οι χρήστες σε όλα τα αεροδρόμια.

Επίσης, να εξασφαλιστεί, ότι τα τέλη EUROCONTROL ή άλλα συναφή τέλη, όπως τα ΤΕΑΑ, που έχουν εισπραχθεί τα προηγούμενα χρόνια και δεν έχουν ακόμα επενδυθεί για το σκοπό που συλλέχθηκαν (επενδύσεις, εκσυγχρονισμό, κ.α.) να μεταφερθούν στις νέες νομικές μορφές, ώστε να έχουν επαρκή χρηματοδότηση. Τα αποθεματικά αυτά έχουν, ήδη, πληρωθεί από τις αεροπορικές εταιρείες και θα πρέπει να επενδυθούν για την ενίσχυση των υπηρεσιών παροχής αεροναυτιλίας που, τόσο συχνά, αναφέρουμε.

Ένα άλλο θέμα, είναι η εξασφάλιση κατάλληλης στελέχωσης, τόσο από τον δημόσιο, όσο και τον ιδιωτικό τομέα, για το προσωπικό της νέας Ρυθμιστικής Αρχής, καθώς θα πρέπει να είναι όλοι καλά καταρτισμένοι και να διαθέτουν υψηλές γνώσεις και δεξιότητες στον ρυθμιστικό ρόλο τους και στα ειδικά θέματα που έχει ο κλάδος των αερομεταφορών.

Τέλος, σημαντικό είναι να λαμβάνεται υπόψη η παρατεταμένη περίοδος εκπαίδευσης κάποιων κρίσιμων κατηγοριών προσωπικού, όπως για παράδειγμα, οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, για να εξασφαλιστεί ότι με έγκαιρο προγραμματισμό δεν θα υπάρχουν ελλείψεις στην εκτέλεση όλων αυτών των κρίσιμων καθηκόντων. Είναι κάτι το οποίο το αναφέρουμε χρόνια και, δυστυχώς, ακόμη περιμένουμε να το δούμε να γίνεται πράξη και να επιλύεται.

Καταλήγοντας, θεωρούμε πως το σχέδιο νόμου βάζει τα «θεμέλια» για μία λειτουργική και αποτελεσματική Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή, καθώς και για έναν αποτελεσματικό πάροχο για ολόκληρη την αεροπορική βιομηχανία. Έχουμε, παρ’ όλα αυτά, υψηλές προσδοκίες από τις νέες Αρχές και αναμένουμε τη λειτουργία τους, το συντομότερο δυνατό, για να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα που αναφέραμε ήδη, αλλά και να βοηθήσουμε τον κλάδο των αερομεταφορών που έχει δεχτεί, όπως ξέρουμε, ένα τεράστιο πλήγμα από την τρέχουσα υγειονομική κρίση, να ανακάμψει και να στηριχθεί, ακόμη περισσότερο, ο ελληνικός τουρισμός.

Ένα πρόσφατο παράδειγμα είναι, στην πράξη, και με κατάλληλες συντονισμένες ενέργειες, η Ελλάδα κατάφερε από τον Ιούλιο να έχει, συγκριτικά, καλύτερες επιδόσεις, σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες στη μερική ανάκαμψη της συνδεσιμότητας των αερομεταφορών και των αφιχθέντων επιβατών.

Είμαστε στη διάθεσή σας για οτιδήποτε χρειαστείτε. Σας ευχαριστούμε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καλογερόπουλος.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΝΗΜΑΕΚ)):** Καλή σας ημέρα. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Ως Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναέριας Κυκλοφορίας, και εκπροσωπώντας τους συναδέλφους μου, έχω να παρατηρήσω τα ακόλουθα, σχετικά με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου που αφορά στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Κατ’ αρχάς, θα συμφωνήσω, επί της αρχής, ότι σωστά γίνεται ο διαχωρισμός της Α.Π.Α. με την Υ.Π.Α., καθ’ ότι ελέγχων και ελεγχόμενος δεν μπορεί να είναι υπό την ίδια διοίκηση. Άλλωστε, αυτό επιβάλλουν και οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί. Όμως, σε μία περίοδο, όπου υπάρχουν απρόβλεπτες οικονομικές, ιδίως, εξελίξεις, λόγω της πανδημίας στις αερομεταφορές, από τα επίσημα στοιχεία της ΙΑΤΑ, δεν προβλέπεται ανάκαμψη πριν το 2024, και τα κράτη μέλη κρατικοποιούν και χρηματοδοτούν τις αεροπορικές εταιρείες, για να μπορέσουν να αντέξουν σε μία ευθεία, με το παρόν σχέδιο νόμου προτείνεται η αλλαγή της νομικής μορφής της Υ.Π.Α. από αυτοτελή δημόσια υπηρεσία σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Θεωρώ ότι πρέπει να αποσύρετε το άρθρο 52 που αφορά στην Υ.Π.Α., μέχρι να σταθεροποιηθεί η κατάσταση και να έχουμε ξεκάθαρη εικόνα του οικονομικού πεδίου της αεροναυτιλίας.

Θέλω να επισημάνω, κύριε Υπουργέ ότι δεν έγιναν δεκτές οι προτάσεις μας. Παρά τις επανειλημμένες εκκλήσεις μας για διάλογο, δεν έγινε ποτέ διάλογος και καμία από τις προτάσεις μας δεν λάβατε υπόψη σας μέχρι σήμερα. Όταν λέω καμία, εννοώ καμία.

Από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου προκύπτουν τα εξής ερωτήματα. Πρώτον, αναφέρεται, ότι η Υ.Π.Α., η Ε.Μ.Υ. η Έρευνα και η Διάσωση χρηματοδοτούνται από το EUROCONTROL, με ποσοστό 97%. Δεν αναφέρεται πόσα χρήματα είναι, αν και θεωρώ ότι σήμερα γνωρίζουμε πόσα χρήματα είναι. Για το 2021, το 2022, το 2023, δεν νομίζω ότι μπορούμε να προβλέψουμε πόσα χρήματα είναι και αυτό προκύπτει από τις προβλέψεις τις δυσοίωνες της ΙΑΤΑ, δεδομένου, ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, υπάρχει μείωση 68% σε επιβάτες και 45% στις πτήσεις. Άρα, κύριε Υπουργέ, μιλάμε για ένα «άλμα στο κενό».

Από οικονομικής πλευράς για την αλλαγή της νομικής μορφής της Υ.Π.Α.. Για ποια οικονομική αυτοτέλεια μιλάμε; Σε ότι αφορά στην Έρευνα και τη Διάσωση, γνωρίζετε πολύ καλά, ότι οι γείτονές μας το κάνουν δωρεάν. Επίσης, άκουσα με μεγάλη προσοχή τους ομιλούντες, που αναφέρθηκαν στους πόρους και στη διαφάνεια. Αυτό νομίζω ότι είναι γνωστό τοις πάση, ότι οι εργαζόμενοι δεν διαχειρίζονται τους πόρους. Τους πόρους τους διαχειρίζεται το ελληνικό Κράτος. Εάν το ελληνικό Κράτος δεν τους διαχειρίζεται σωστά, δεν φταίνε οι εργαζόμενοι. Προκύπτει, τώρα, ότι υπάρχει μία διαφάνεια. Δηλαδή, πριν δεν υπήρχε διαφάνεια; Αυτό είναι προσβλητικό για όλους τους εργαζόμενους.

 Θέλω να σας επισημάνω, ότι οι προτάσεις μας για την οικονομία έχουν κατατεθεί. Ευχαριστώ πολύ για το χρόνο.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μεγαγιάννης.

**ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών Πολιτικής Αεροπορίας):** Ευχαριστώ πάρα πολύ. Θέλω να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τους Βουλευτές για την πρόσκληση που μας έγινε. Όλους τους συμμετέχοντες τους άκουσα με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή. Άκουσα τους συναδέλφους μου και συμφωνώ με όσα αναφέρθηκαν. Δεν θέλω να αναφερθώ στα ίδια για να εξοικονομήσουμε χρόνο. Θα πάω, απευθείας, στα θέματα τα οποία απασχολούν το δικό μας κομμάτι, για να μπορέσουμε να είμαστε συγκεκριμένοι, χρήσιμοι και να μπορέσουμε να διορθώσουμε κάποια πράγματα στα οποία θεωρώ, ότι σε πολλά από αυτά έγιναν παραλήψεις.

Ο ν. 4427, προέβλεπε στην Α.Π.Α. την, απολύτως, απαραίτητη τεχνική δομή της Διεύθυνσης Εποπτείας Υποδομών για να καλύψει τα αντικείμενα που αφορά σε έλεγχο και έγκριση των ρυθμιστικών σχεδίων, master plan, στο σύνολο των κρατικών αεροδρομίων και των παραχωρημένων, την εποπτεία υποδομών και εγκαταστάσεων όλων των αεροδρομίων, καθώς και των ραδιοβοηθημάτων αεροναυτιλίας σε όλη την ελληνική επικράτεια.

Αυτή η Διεύθυνση καταργείται με το νομοσχέδιο που συζητούμε, ενώ, παράλληλα, δεν παραμένει η Διεύθυνση Σταθμικών Υπηρεσιών στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία καλύπτει το συγκεκριμένο αντικείμενο, μέχρι σήμερα και δεν μπορεί να καλυφθεί από άλλη μονάδα. Στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, οι αναφορές με διάσπαρτες λέξεις, όπως «χωροταξία», «υποδομές», «μελέτες» χωρίς συγκεκριμένη τεχνική δομή, Διεύθυνση, δημιουργούν σύγχυση και κενά αρμοδιοτήτων. Δημιουργούν άρνηση ευθυνών, αναποτελεσματικότητα, καθυστερήσεις στην πιστοποίηση των αεροδρομίων και στην υλοποίηση των συμβάσεων και όσων προβλέπονται από τις συμβάσεις παραχώρησης, με πιθανή έγερση αξιώσεων των παραχωρησιούχων προς το ελληνικό δημόσιο για αποζημιώσεις.

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, οι μηχανικοί στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σήμερα, αλλά και στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, που πρέπει να προβλεφθεί στο σχέδιο νόμου που συζητάτε, έχει ως αντικείμενο τη βελτίωση - αναβάθμιση των κρατικών αεροδρομίων. Για τα ανωτέρα υπάρχει και προγραμματισμός μελετών έργων με ολοκληρωμένες και «ώριμες» μελέτες, όπως για το Αεροδρόμιο της Πάρου που εντάχθηκε, πρόσφατα, στα συγχρηματοδοτούμενα, το Αεροδρόμιο της Χίου, που είναι προς ένταξη, της Νάξου, της Λήμνου, της Καλαμάτας, αλλά και για τα μικρότερα ακριτικά αεροδρόμια Καλύμνου, Λέρου, Καστελόριζου, Αστυπάλαιας, Κάσου κ.λπ., καθώς και για την αναβάθμιση των μαθημάτων αεροναυτιλίας.

Λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα ανωτέρω, θεωρούμε ότι η μη πρόβλεψη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών στην Υ.Π.Α., στο υπό συζήτηση, νομοσχέδιο αποτελεί παράληψη. Είμαι, σχεδόν, βέβαιος, ότι αποτελεί παράλειψη και θα πρέπει να προβλεφθεί, περιλαμβάνοντας το τεχνικό κείμενο που, ενδεχομένως, δεν θα καλύπτεται και από την Α.Π.Α..

Εμείς συνοπτικά, θα αναφερθούμε στα ρυθμιστικά σχέδια, για να κατανοήσουν και οι Βουλευτές που συμμετέχουν στην Επιτροπή, χωρίς ορολογία τεχνική και αεροπορική, τι, ακριβώς, συμβαίνει. Είναι η μοναδική υπηρεσία και η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών είναι η μοναδική μονάδα που είναι φορέας έγκρισης master plan των αεροδρομίων. Δεν είναι τυχαίο που αυτό προβλέπεται και σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, όπως τους Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, των 14 αεροδρομίων παραχώρησης της Α.Π.Α., του Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, στο Καστέλι.

Το Φθινόπωρο του 2017, εγκρίθηκε το master plan των 14 αεροδρομίων της Fraport. Τον Δεκέμβριο του 2019, ακριβώς, έναν χρόνο πριν από την πανδημία, εγκρίθηκε από τη Διεύθυνση Τεχνικών της Υ.Π.Α. τροποποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου, με αντικείμενο τον διπλασιασμό των εγκαταστάσεων. Αυτή την περίοδο, υπάρχει προετοιμασία για την υποβολή του master plan του Καστελίου για έλεγχο και έγκριση. Εάν το κατατεθέν νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, δεν ίσχυε η ρύθμιση από το 2017, ρωτάω ποια Διεύθυνση θα ήταν αυτή, ποια τεχνική μονάδα θα ήταν αυτή, που θα ενέκρινε, αφού έλεγχε τα ρυθμιστικά σχέδια, τα master plan; Καμία, αφού δεν υπάρχει, γι’ αυτό ζητάω να προβλέπεται, γι’ αυτό υπήρχε και στον ν. 4427.

Επίσης, θέλω να αναφέρω, ότι τα master plan είναι μία διαδικασία, που, συνεχώς, ανανεώνεται και προβλέπεται από όλες τις συμβάσεις. Θέλω να μείνω στο κομμάτι της έκδοσης των αδειών. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εκδίδει όλες τις άδειες για όλα τα έργα που υπάρχουν στα κρατικά αεροδρόμια και για όλα τα ραδιοβοηθήματα. Η διαδικασία αυτή είναι ένα, επιπλέον, «φίλτρο» για να μπορέσει να παράγει έργα έτοιμα για να μπορούν να πιστοποιηθούν.

Σε ότι αφορά στην πιστοποίηση. Δεν θα αναφέρω γιατί γίνεται. Είναι υποχρέωση μας από την EASA, σύμφωνα με τους κανονισμούς. Εγώ θα πω, ότι δεν είναι τυχαίο, ότι στο Καστέλι, που τώρα ξεκινάει το έργο η διαδικασία πιστοποίησης, ξεκινάει από την αρχή του έργου, με επιτροπή που συμμετέχουν οι φορείς. Ορίζεται από τη σύμβαση ότι συμμετέχουν δυο μέλη, ένα από τα οποία είναι από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών.

Θεωρώ ότι έγινε μία αστοχία ότι το Τμήμα Περιβάλλοντος, οπού και εκεί υπηρετούν μηχανικοί, τοποθετήθηκε μαζί με τη Διεύθυνση Ασφαλείας Αεροδρομίων. Θεωρούμε ότι αυτό το κομμάτι θα μπορέσει να ενταχθεί, μαζί με μία τεχνική υποδομή, όπως την προτείνουμε, για να μπορέσει να είναι ανεξάρτητό κάτω από τον Διοικητή της Α.Π.Α.

Θα καταθέσουμε και γραπτό υπόμνημα, όπου θα είμαστε πολύ συγκεκριμένοι για την αναφορά μας στα συγκεκριμένα άρθρα, όπως είναι το 23 με την Α.Π.Α. και το 52 με την Υ.Π.Α., με σκοπό να βοηθήσουμε και να προλάβουμε, ώστε να υπάρξει ένα νομοσχέδιο λειτουργικότερο που να μπορεί να δουλέψει. Ευχαριστώ πολύ, είμαι στην διάθεση σας.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαστοραντωνάκης.

**ΙΩΣΗΦ ΜΑΣΤΟΡΑΝΤΩΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών(ΕΕΑΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε θερμά για την πρόσκληση και τη δυνατότητα να συμμετάσχουμε στη διαδικασία διαμόρφωσης του σχεδίου νόμου και από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Όπως έχουμε επισημάνει και κατά τη διαδικασία της ανοιχτής διαβούλευσης, το σχέδιο νόμου κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, καθώς πρώτον, εκπληρώνει μία σημαντική υποχρέωση προς τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τον διαχωρισμό, μεταξύ παρόχου και ρυθμιστή αεροναυτιλίας και αεροδρομίων, θεσπίζοντας ένα σύγχρονο, λιτό, ευέλικτο, λειτουργικό, οργανωτικό σχήμα για τη νέα Α.Π.Α., αντίστοιχο αρμοδίων αρχών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεύτερον, διαμορφώνει τις οικονομικές και λειτουργικές προϋποθέσεις αναβάθμισης της λειτουργίας Υ.Π.Α. - παρόχου με τη μετατροπή του σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Θα μπορεί, λοιπόν, ο πάροχος – Υ.Π.Α. να εισπράττει, κατευθείαν, από τα διάφορα τέλη που καταβάλλονται από τους χρήστες και από τους επιβάτες και με πλήρη διαφάνεια να τα χρησιμοποιεί για τους σκοπούς που καταβάλλονται, δηλαδή, για τις ανάγκες του συστήματος αεροναυτιλίας σε υποδομές, τεχνολογία, προσωπικό και εκπαίδευση.

Σε ότι αφορά στον ρυθμιστή Α.Π.Α., για τον οποίο, όπως ανέφερα, προβλέπεται ένα σύγχρονο, λιτό, ευέλικτο και λειτουργικό οργανωτικό σχήμα, που είναι αντίστοιχο άλλων χωρών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βασική προϋπόθεση είναι η σωστή στελέχωση, δηλαδή, η σωστή επιλογή του προσωπικού, με το οποίο θα εκτελεί ως Ανεξάρτητη Αρχή τους ελέγχους και του δημοσίου, δηλαδή Υ.Π.Α.- αεροναυτιλία και των ιδιωτών, είτε είναι αεροδρόμια, αεροπορικές εταιρείες, είτε είναι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης.

 Παρ’ όλα αυτά η ψήφιση του νόμου από μόνη της δεν εγγυάται, ότι το εγχείρημα θα λειτουργήσει. Παράλληλα, με τη ψήφιση του νόμου απαιτείται σημαντική προσπάθεια στην εφαρμογή του, ιδιαίτερα κατά τους πρώτους 12 έως 24 μήνες του πλαισίου.

 Λαμβάνοντας υπόψη, τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε, κατά το παρελθόν, θεωρούμε ανάγκη την αναβάθμιση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας από την Υ.Π.Α. που θα παραμείνει και στο μέλλον η σημαντικότερη Υπηρεσία που προσφέρει, άμεσα, στην αερομεταφορά και κατ’ επέκταση στον τουρισμό στο Κράτος. Η αναβάθμιση του συστήματος εναερίου κυκλοφορίας είναι, ιδιαίτερα, σημαντική την παρούσα χρονική στιγμή, καθώς πρέπει να διασφαλιστεί, ότι δεν θα εμποδίσει τίποτα την ανάκαμψη του τουρισμού τους μήνες που θα έρθουν μετά το πέρας της πανδημίας.

Γι’ αυτό θα πρέπει να διασφαλιστούν κάποια πράγματα. Πρώτον, τα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται από τους χρήστες στον πάροχο- Υ.Π.Α., πράγματι, να χρησιμοποιούνται στις ανάγκες του συστήματος αεροναυτιλίας, δηλαδή, σε υποδομές, τεχνολογία, προσωπικό και εκπαίδευση. Δεύτερον, τα αποθεματικά να μεταφερθούν στους νέους φορείς, τηρώντας αυστηρές δεσμεύσεις για τη χρήση τους, αποκλειστικά, για τους σκοπούς που είχαν εισπραχθεί. Τρίτον, η νέα Αρχή να στελεχωθεί με τα κατάλληλα στελέχη και η πολιτική ηγεσία να παρέχει την απαραίτητη πολιτική οικονομική και τεχνοκρατική στήριξη.

Σας ευχαριστώ.

 **ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ρολάκης.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΡΟΛΑΚΗΣ (εκτελών χρέη Προέδρου στην Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΕΚΕ)):** Καλημέρα σας και ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Εγώ θέλω να πω μόνο αλήθειες. Το άρθρο 4 του σχεδίου νόμου, γράφει ότι η Α.Π.Α. έχει σκοπό την πιστοποίηση, εποπτεία, επιβολή καθηκόντων στον τομέα των αερομεταφορών. Αν ίσχυαν αυτά θα ήταν μία Ανεξάρτητη Αρχή. Όμως, λίγο παρακάτω, μπαίνει, εντέχνως, και ο ρυθμιστικός ρόλος. Η Α.Π.Α., λοιπόν, είναι μία υπηρεσία, όχι Ανεξάρτητη Αρχή, με έσοδα που δεν της ανήκουν, μια νέα Υ.Π.Α..

Η υποχρέωση της χώρας είναι να γίνει Ανεξάρτητη Αρχή, Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας και Επιτροπή των ΣΛΟΤ, η οποία και έγινε. Δεν ήταν η Α.Π.Α.. Η Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κυρία Μπουλκ, απάντησε σε επερώτηση στο Ευρωκοινοβούλιο. Πρώτον, η EASA ολοκλήρωσε την επιθεώρηση της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας και διαπίστωσε, ότι επετεύχθη ο κατάλληλος διαχωρισμός από τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και δεύτερον, η απαίτηση για υπολογισμό και επιβολή τελών αεροναυτιλίας είναι, ότι πρέπει να «αντικατοπτρίζουν», αποκλειστικά, το κόστος αεροναυτιλίας. Τα κόστη που αφορούν άλλους τομείς δεν καλύπτονται από τα τέλη. Αυτή η απάντηση δόθηκε στις 10 Δεκεμβρίου του 2014, Π 009/262. Η υποχρέωσή μας, λοιπόν, είχε επιτευχθεί. Έλλειμμα δεν υπήρχε και περιμέναμε τον πάροχο αεροναυτιλίας που είχε επεξεργαστεί το Υπουργείο. Όμως, άλλαξε η Κυβέρνηση και έκαναν τον ν. 4427/ 2016.

Πιστεύουν ότι από τα τέλη θα ζήσουν προβληματικά αεροδρόμια, υδατοδρόμια, υπάλληλοι, ενώ τα συστήματα ραντάρ σύντομα «καταρρέουν» μετά από 22 χρόνια. Αυτό, λοιπόν, είναι το κρίσιμο λάθος όλων. Η Συνθήκη του Σικάγο μιλά για τα τέλη αεροδρομίου και της εναέριας κυκλοφορίας για την αεροναυτιλία. Δώσατε τα πρώτα 400 εκατομμύρια στη Fraport και θέλετε από τα δεύτερα 150 εκατομμύρια να ζήσουν όλοι. Είναι δυνατόν; Γι’ αυτόν τον νόμο, αλά ελληνικά, ορίζετε πάροχο αεροναυτιλίας την Υ.Π.Α..

Κύριε Υπουργέ, είχατε πει τότε, ότι ήταν «γονατογράφημα». Ο κ. Βενιζέλος, όταν ήταν Υπουργός Μεταφορών, είχε πει στη Βουλή, ότι «πρέπει να γίνει σαφές, ότι σε κάθε είδους αποδοχές στην αεροναυτιλία τα κόστη μέσω του μηχανισμού Eurocontrol εισάγονται στον Κρατικό Προϋπολογισμό εγγραφόμενα σε ύψος, που σημαίνει ότι αν δίνουμε χρήματα, τα εισπράττουμε από τον μηχανισμό συμψηφισμού, αν δεν δίνουμε δεν τα εισπράττουμε, Βουλή, Σύνοδος Γ΄, Πρακτικά σελίδα 5».

Έτσι βγαίνει η τιμή της μονάδας για τα τέλη. Δεν βγαίνει με οποιονδήποτε τρόπο, νομίζουμε. Γι’ αυτό η μη αναπλήρωση του εισοδήματός μας θα δημιουργήσει πολλαπλάσια και πάγια ζημιά για τη χώρα. Αλήθεια, πείτε μου ένα κράτος στην Ευρώπη που υπάρχει Α.Π.Α.. Ήταν τόσο απλό να πάρετε το γαλλικό μοντέλο και να το εφαρμόσετε. Εκεί η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας έχει πάει στο Υπουργείο Ανάπτυξης και αυτό που έμεινε, δηλαδή, η Υ.Π.Α. ενιαία, δηλαδή, το κράτος, κάνει τέλεια τη δουλειά του. Σιγά, μην άφηναν οι Γάλλοι την εναέρια κυκλοφορία της χώρας στις «ριπές του ανέμου».

Ακούμε ότι η EASA θα υποβάθμιζε τη χώρα. Είναι απίστευτο. Θα υποβάθμιζε την εναέρια κυκλοφορία; Δεν πιστεύω ότι ο εκπρόσωπός τους τόλμησε να πει κάτι τέτοιο. Θα υποβάθμιζε τα αεροδρόμια; Μα, μόνο το Ηράκλειο έχουμε, τα άλλα είναι σε ιδιώτες. Αντί να γίνει η εναέρια κυκλοφορία πάροχος αεροναυτιλίας, όπως είναι σε όλη την Ευρώπη, τη «χώνετε» μέσα στην Υ.Π.Α. και με τα έσοδά της θέλετε να συντηρήσετε όλους τους άλλους. Θα «βουλιάξουμε» όλοι μαζί. Πώς θα λειτουργήσουν τα μικρά αεροδρόμια στα νησιά μας; Δεν έχουν έσοδα. Όπως σας είπε ο Πρόεδρος της ΟΣΥΠΑ. τα πήγατε στην Α.Π.Α.. Θα κλείσουν. Όπως ακούσατε παραπάνω, δεν χρηματοδοτούνται από τα τέλη, εκτός αν η Επίτροπος ή ο κ. Βενιζέλος δεν ήξεραν τι έλεγαν.

Έχετε κάνει μελέτη οικονομοτεχνικής βιωσιμότητας στην Υ.Π.Α.; Όχι. Θεωρώ ότι κάποιοι θέλουν το άνοιγμα της αγοράς και στην εναέρια κυκλοφορία, ας μην κρυβόμαστε. Μήπως, ξεκινούν, πειραματικά, ένα νέο μοντέλο μείωσης εξόδων των εταιρειών σε βάρος της ασφάλειας των πτήσεων; Το 2013 κατέθεσαν στο Ευρωκοινοβούλιο οι Γερμανοί και οι Άγγλοι πρόταση κανονισμού, όπου ο παραχωρησιούχος θα μπορούσε να επιλέγει τη δική του υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας. Καταφέραμε να καταψηφιστεί αυτή η πρόταση στον νέο Κανονισμό και να ονομαστεί η εναέρια κυκλοφορία φυσικό μονοπώλιο των κρατών. Νίκη των μικρών κρατών. Μήπως, τώρα επανέρχονται;

Θα καταθέσω κάποιες προτάσεις. Η σύνταξη εκπόνησης σχεδίου επιδόσεων performers plan, πρέπει να υλοποιείται από τον πάροχο. Είναι σαφέστατο. Αλλάξτε το. Δεύτερον, αναφορικά με τις δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού. Στο άρθρο 43, τα ποσά που αντιστοιχούν στο άρθρο αποτελούν αποδοχές. Υπολογίζονται, λοιπόν, στο μισθολογικό κόστος το οποίο «κλειδώνει», μετά την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων και δεν μπορεί να είναι, υπό την αίρεση, κανενός. Δεν γίνεται να το δηλώνεις, να το εισπράττεις και μετά να μπορεί ο Διοικητής της Α.Π.Α., να το πάρει πίσω. Η διάταξη, όπως είναι διατυπωμένη, παραβιάζει, κατάφωρα, τον ευρωπαϊκό Κανονισμό του 19/317. Δεν είναι μπόνους.

Τρίτον, αποσύρετε το Ν.Π.Δ.Δ., ώστε να κάτσουμε να κουβεντιάσουμε από την αρχή. Τέταρτον, πρέπει να γίνει αναπλήρωση των χαμένων εισοδημάτων μας για να μην «κατρακυλήσει» η τιμή της μονάδας, γιατί θα χαθούν πολλά χρήματα από τη χώρα την επόμενη τριετία του PRB. Πέμπτον, ο αριθμός του προσωπικού της Α.Π.Α. είναι το τελευταίο που πρέπει να σας απασχολεί. Αυτό που πρέπει να σας απασχολεί είναι οι υπέρογκες αμοιβές. Θα δουλεύουμε εμείς στην πρώτη γραμμή με «ταχυκαρδίες» στις δύσκολες στιγμές, με τον εσωτερικό «ιδρώτα» να πλημμυρίζει τη «ψυχή» μας από το άγχος και ο υπάλληλος της Α.Π.Α., θα παίρνει περισσότερα. Θα παλεύουμε εμείς να επιταχύνουμε την κυκλοφορία, σε βάρος της ασφάλειας των πτήσεων και ο Διοικητής της Α.Π.Α., μιας άλλης Υπηρεσίας, εφεύρεση της χώρας μας, θα αξιολογεί τη δουλειά μας για να παίρνουμε τον μισθό μας. Ποιος θα αναλάβει την ευθύνη πιθανού ατυχήματος, αφού η πίεση στους ελεγκτές θα είναι τεράστια για να βγάζει μηδενικές καθυστερήσεις; Το σκεφθήκατε αυτό; Σε ποια φανταστική χώρα συμβαίνουν αυτά και εμείς δεν το ξέρουμε; Από τη Συνθήκη του Σικάγο το ΄44, οι μόνοι αρμόδιοι και υπεύθυνοι για την ασφάλεια των πτήσεων είναι οι ελεγκτές. Ανοίξτε τη. Ερωτώ, λοιπόν, οι ελεγκτές στην Ελλάδα πρέπει να ακολουθούν τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, τη Συνθήκη του Σικάγο ή αυτά που ψηφίζει, κατά καιρούς, εδώ η Βουλή;

Κλείνοντας, θέλω να σας πω ότι το ΄16 είχα πει, ότι αυτός ο νόμος δεν μπορεί να εφαρμοστεί και στην πράξη δικαιώθηκα. Σήμερα, θέλω να σας πω, ότι αυτός ο νόμος είναι μία άλλη χαμένη ευκαιρία. Τουλάχιστον, κύριε Υπουργέ, σας κάνω έκκληση, ας ξεκινήσει ένας δημοκρατικός διάλογος μετά, άλλα με εκείνους που ξέρουν. Θεωρώ -και το πιστεύω ακράδαντα- ότι έχετε τη θέληση, αλλά και τη δύναμη να το κάνετε. Συνεχίζω να πιστεύω, ότι έχετε «αγνές» προθέσεις. Θερμή παράκληση για το καλό της χώρας. Κάποτε υπήρχε η Ολυμπιακή. Πέρυσι δόθηκαν 24 αεροδρόμια και εσείς το θεωρείτε επενδύσεις. Όμως, τώρα κινδυνεύει και η εναέρια κυκλοφορία και αυτό δεν θα είναι επένδυση. Γι’ αυτό, σας παρακαλώ θερμά, και όλος ο κλάδος των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, να ανοίξει ένας διάλογος μετά τη ψήφιση του νόμου, -απ’ ότι καταλαβαίνω θα τον ψηφίσετε-, για να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε.

Ευχαριστώ πολύ και περιμένω ερωτήσεις.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σταυριανουδάκης.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Τηλεπικοινωνιακών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)):** Καλημέρα. Ευχαριστώ για την πρόσκληση. Ξεκινώντας τη συζήτηση, θα ήθελα να προσθέσω, ότι ακολουθώ την προτροπή σας και θα παραμείνω στα «στενά» ζητήματα, τα οποία αφορούν στον κλάδο, σημειώνοντας, όμως, παράλληλα, ότι συμφωνώ με τον Πρόεδρο των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας -συγγενής ως προς ημάς κλάδος- στο σύνολο των επιχειρημάτων του, αλλά, κυρίως, ακόμη και στην ένταση και στον τόνο της ανάπτυξης των συγκεκριμένων επιχειρημάτων. Οπότε εκεί δεν έχω κάτι συγκεκριμένο να προσθέσω.

Προς την Επιτροπή σας και τη Βουλή των Ελλήνων και προς ενημέρωσή σας, λέω, ότι εκπροσωπώ έναν κλάδο, ο οποίος λειτουργεί με ευθύνη έργου εναέριας κυκλοφορίας στα 15 μικρότερα αεροδρόμια της χώρας, σε αεροδρόμια, δηλαδή, που ονομάζονται αεροδρόμια της άγονης γραμμής. Εκεί βρισκόμαστε εμείς, για να υπηρετήσουμε την εναέρια κυκλοφορία. Στα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας παρέχουμε υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως και στις υπόλοιπες δομές της αεροναυτιλίας.

Αντιλαμβάνομαι ότι το σημερινό σχέδιο νόμου, που βρίσκεται υπό συζήτηση, είναι μία διάδοχη κατάσταση του ν. 4427/2016, από τον οποίο οι συντάκτες του μάς είχαν αποκλείσει, παντελώς. Δεν αναφερόμασταν καν. Προσέβλεπαν στο να συνεχίσουμε να παρέχουμε τις υπηρεσίες μας, χωρίς καμία οργανωτική δομή, χωρίς καμία πρόβλεψη για την τύχη του προσωπικού. Θέλω να επισημάνω, ότι καλώς έμεινε ανεφάρμοστος ο ν. 4427. Ήταν τέτοιος νόμος, που σωστά και ο Υπουργός στην προηγούμενη τοποθέτησή του, είπε ότι «καλώς παρέμεινε ανεφάρμοστος». Συνεχίζαμε, λοιπόν, να λειτουργούμε και λειτουργούμε μέχρι και σήμερα με προγενέστερους νόμους, όπως τον ν. 3913.

Το σημερινό σχέδιο νόμου αλλάζει αυτή την κατάσταση ως προς εμάς; Λυπάμαι, δεν την αλλάζει. Στο προβλεπόμενο άρθρο περί των Διευθύνσεων, της στοιχειώδους, δηλαδή, διοικητικής δομής, για να λειτουργήσουν οι υπάλληλοι που υπηρετούν στο σύνολο των αερολιμένων της χώρας, σε 17 εξ αυτών με ευθύνη εναέριας κυκλοφορίας, δεν προβλέπεται στοιχειώδης διοικητική δομή. Στο σημερινό σχέδιο νόμου που συζητάμε. Αγνοούμε, λοιπόν, τον τρόπο, με τον οποίο θα συνεχίσουμε να λειτουργούμε. Φαντάζομαι ότι ο κ. Υπουργός θα καταλάβει το πρόβλημα που μπορεί να δημιουργηθεί, άμεσα, με την εφαρμογή του σχεδίου νόμου, το οποίο προωθείται προς ψήφιση.

Το δεύτερο στοιχείο, στο οποίο ήθελα να αναφερθώ είναι κάτι που, μάλλον, δεν φαίνεται να γίνεται κατανοητό και σίγουρα, δεν έγινε κατανοητό από τους συντάκτες του ν. 4427/2016. Στο άρθρο 70, του συγκεκριμένου νόμου, προβλεπόταν η αντικατάσταση των παρεχόμενων υπηρεσιών μας από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και αυτό θεωρείτο ως αναβάθμιση και είναι αναβάθμιση. Με μία διαφορά, ότι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, αναβαθμίζοντας, δηλαδή, τις υπηρεσίες παροχής πληροφοριών πτήσης, όπως αυτές παρέχονται σήμερα από τον κλάδο μας στα 15 μικρότερα αεροδρόμια της χώρας, προβλέπουν και την ταυτόχρονη αναβάθμιση των υποδομών και των συστημάτων, για να μπορέσουν να λειτουργήσουν και οι συνάδελφοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, να παρέχουν το έργο.

Θα χρησιμοποιήσω μία μεταφορά λόγου, προκειμένου να γίνει περισσότερο κατανοητό στην Αντιπροσωπεία σας. Λαμβάνοντας υπόψη ένα πρόσφατο μοντέλο, το οποίο βρίσκεται καθημερινά στις οθόνες, άρα, μπορεί το σύνολο της κοινωνίας να καταλάβει. Το μοντέλο που εφαρμόζεται, είναι ένα μοντέλο που προσομοιάζει, περίπου, στην υγεία. Μικρή πληθυσμιακή κατάσταση, ένα μικρό Κέντρο Υγείας. Ιατρός παθολόγος Γενικής Ιατρικής. Μεγάλη πληθυσμιακή κατάσταση, ένα νοσοκομείο με όλες τις απαραίτητες εξειδικεύσεις, για να μπορέσει να λειτουργήσει. Χειρουργούς, Καρδιολόγους, Παιδιάτρους ή οποιαδήποτε άλλη ειδικότητα. Κατ’ αντιστοιχία, δεχθείτε, ως μεταφορά λόγου και παράδειγμα, ότι εμείς υπηρετούμε σε αυτά τα μικρά αεροδρόμια και μόνο, όταν οι υποδομές και τα συστήματα το επιτρέψουν, παρέχεται ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.

Το δεύτερο και βασικότερο -και εδώ φαίνονται οι προθέσεις των συντακτών του ν. 4427- είναι ότι χρειάζεται συγκεκριμένο άρθρο, νομοθετική πρωτοβουλία, για να αντικαταστήσουμε την υπηρεσία παροχής πληροφοριών πτήσης σε ένα αεροδρόμιο σε έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας; Λυπάμαι, όχι δεν χρειάζεται. Ένα απλό notam της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναβαθμίζει τον ρόλο του συγκεκριμένου αεροδρομίου σε παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Αρκεί, βέβαια, όπως προείπα, να υπάρξουν οι απαραίτητες υποδομές και τα συστήματα για να παρέχεται ο έλεγχος με την απαιτούμενη ασφάλεια. Υπάρχει κάποια αλλαγή, παρ’ ότι το έχουμε ζητήσει, επανειλημμένως, στο σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα; Όχι, δεν υπάρχει. Θα συνεχίσουμε, δηλαδή, να παρέχουμε το συγκεκριμένο έργο, χωρίς καμία πρόβλεψη για μας και στο σχέδιο νόμου, όπως και στον ν. 4427.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, αναφέρθηκε και ο κ. Ρολάκης στο συγκεκριμένο άρθρο και γι’ αυτό θα αναφερθώ και εγώ σε αυτό. Είναι το άρθρο 43, που προβλέπει την αποζημίωση των υπαλλήλων, ιδιαίτερα, των υπαλλήλων που απασχολούνται στον τομέα της αεροναυτιλίας, αλλά και όχι μόνο. Στην προγενέστερη κατάσταση αποζημίωσης του προσωπικού, που έχω την τιμή να εκπροσωπώ, προέβλεπε ένα ποσοστό της τάξης του 6%. Ο κ. Υπουργός, στο πρόσφατο νομοσχέδιο περί υδατοδρομίων, περιόρισε αυτό το ποσοστό για την αποζημίωση των ανθρώπων που υπηρετούν σε αυτά τα μικρά αεροδρόμια -και όχι μόνο- της χώρας, με ευθύνη εναέριας κυκλοφορίας, από το 6% στο 4%. Αυτό που μας μεταφέρθηκε είναι, ότι αυτό το 2% είναι μία μικρή απώλεια εισοδήματος. Λυπάμαι, αλλά δεν είναι καθόλου μικρή απώλεια εισοδήματος. Είναι το 33% της αποζημίωσής μας. Παράλληλα, θα πρέπει να λάβετε υπόψη σας, τις μειώσεις που υφίσταται το σύνολο των εργαζομένων, λόγω της πανδημίας που πλήττει όλο τον κόσμο και του περιορισμού αυτής της κίνησης.

Οι δεσμεύσεις του Υπουργού και του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου ήταν, ότι προσανατολίζονται στην αποκατάσταση αυτής της «αφαίρεσης» του εισοδήματός μας. Το βλέπουμε αυτό σε αυτόν τον νόμο; Λυπάμαι, δεν το βλέπουμε. Βλέπουμε να εξακολουθεί να παραμένει η απώλεια του ποσοστού που μάς αναλογούσε όλα τα προηγούμενα χρόνια. Συνεχίζοντας, βέβαια, να παρέχουμε το σύνολο των υπηρεσιών αυτών σε όλες τις δομές της χώρας και στις υπόλοιπες με παροχή έργου εναέριας κυκλοφορίας. Μάλιστα, με μειωμένο προσωπικό, γιατί ο νομοθέτης του ν. 4427 προέβλεψε να πάρει ένα μέρος του προσωπικού από εμάς και να το μεταφέρει σε άλλον κλάδο. Έδινε, δηλαδή, την αίσθηση, ότι δεν μας χρειάζεται. Αν δεν μας χρειαζόταν, θα έπρεπε να έχει υπάρξει, ήδη, αντικατάστασή μας. Αυτό δεν φαίνεται να υλοποιείται, εν πάση περιπτώσει.

Αν αυτή είναι η πρόθεση του νομοθέτη, του συντάκτη και του παρόντος νομοσχεδίου, εγώ δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο. Αυτό που μπορώ να προσθέσω μόνο είναι, ότι εάν μας θέλετε, για να συνεχίσουμε να παρέχουμε το έργο μας, τότε θα πρέπει αυτό να αποδεικνύεται με έναν πολύ συγκεκριμένο τρόπο και στο σχέδιο νόμου.

Στο άρθρο 70, εξήγησα τους λόγους, για τους οποίους, απλά, δεν χρειάζεται. Με ένα απλό notam μπορείτε να αλλάξετε τις υπηρεσίες στα μικρότερα αεροδρόμια της χώρας, αναβαθμίζοντάς τα σε παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, αρκεί να υπάρχει η κατάλληλη υποδομή και η τεχνολογική υποστήριξη.

Δεν θέλω να προσθέσω κάτι άλλο. Θέλω να πω μόνο, ότι η οποιαδήποτε αλλαγή του ν. 4427 είναι καλοδεχούμενη από εμάς.

Ευχόμαστε ο κ. Υπουργός να λάβει υπόψη τις παρατηρήσεις, τις οποίες καταθέσαμε στην Επιτροπή σας και να βελτιώσει τα ζητήματα της εργασίας μας και της αμοιβής μας. Επαναλαμβάνω και πάλι, ότι δεν θα μπορούσα καλύτερα από τον Σπύρο τον Ρολάκη να θέσω τα ζητήματα της εναέριας κυκλοφορίας. Δεν θα μπορούσα και ως κλάδος, αλλά και γιατί η έκφραση, ο τόνος και τα επιχειρήματά του ανέδειξαν το σύνολο των προβλημάτων που θα αντιμετωπίσει και η αεροναυτιλία και η εναέρια κυκλοφορία, συνολικά.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Τσιώρης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΩΡΗΣ (Αντιπρόεδρος του Σωματείου Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων Πολιτικής Αεροπορίας)**: Καλημέρα σας και σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Εμείς έχουμε ένα - δύο ερωτήματα, σε ότι αφορά στην εξασφάλιση των θέσεων των επιθεωρητών για την ασφάλεια των πτήσεων.

Αυτή τη στιγμή, έχουμε αξιολογηθεί από την EASA, με βάση την όλη διαδικασία, όπως αυτή προβλέπεται μέσα από τις ευρωπαϊκές διαδικασίες. Διαβάζοντας το νομοσχέδιο αντιλαμβανόμαστε, ότι θα επαναξιολογηθούμε. Αυτό δεν μπορούμε να το καταλάβουμε. Επίσης, το ασυμβίβαστο με τα μέλη της οικογενείας των επιθεωρητών είναι μία κατάσταση η οποία μας έχει αφήσει άφωνους.

Οφείλω να συμφωνήσω και με τον κ. Καμηλάκη, στα περισσότερα απ’ όσα είπε, αλλά, ακόμη, δεν μας έχει δοθεί η απάντηση, σχετικά με το τι θα γίνει με τις θέσεις των επιθεωρητών για την ασφάλεια των πτήσεων.

Αυτά είχα να σας πω, δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο.

 **ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των φορέων και θα περάσουμε στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές για να θέσουν, εφόσον έχουν, τα ερωτήματά τους.

Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, έχω κάποιες ερωτήσεις που απευθύνονται σε διαφορετικούς ομιλητές.

Επειδή, λοιπόν, ακούστηκαν διάφορα ζητήματα που έχουν σχέση με την εθνική ασφάλεια και δεν μπορώ να κατανοήσω πώς συνδέονται, θα ήθελα να ρωτήσω, κατ’ αρχάς, τον Διοικητή της Υ.Π.Α., αν από την τροποποίηση που φέρνει ο νέος νόμος, καθ’ οιονδήποτε τρόπο, αλλάζει η διαδικασία ελέγχου εναερίου χώρου ή διακυβεύεται, καθ΄ οιονδήποτε, τρόπο το εθνικό συμφέρον.

Δεύτερον, ήθελα να θέσω κάποιες ερωτήσεις τους συνδικαλιστές, τον κ. Ρολάκη, τον κ. Κώστα. Κατ’ αρχήν, να ρωτήσω τον κ. Ρολάκη, πώς είναι δυνατόν να συνδέει τη μη αναπλήρωση αποζημιώσεων, με το πρόβλημα που θα δημιουργηθεί στην ασφάλεια πτήσεων; Δεν μπορώ να το καταλάβω. Δεύτερον, δεν μπορώ να καταλάβω, για ποιον λόγο ένας ο οποίος είναι πολύ καλός υπάλληλος, δεν δέχεται να αξιολογηθεί μία, δύο, τρεις, δεκατρείς φορές. Τι τον ενοχλεί, δηλαδή;

Επίσης, ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Fraport, που ακούσαμε προηγουμένως το εξής. Αυτή τη στιγμή, οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι αερολιμενικοί σε αεροδρόμια της Fraport πώς γίνεται; Τι ισχύει τώρα; Εάν υπάρχει, δηλαδή, κάποιο ζήτημα που αλλάζει από τον νόμο αυτό.

Τέλος, ήθελα να ρωτήσω τον κ. Τριανταφύλλου, που απορρίπτει το σχέδιο νόμου. Συνδέει τη μετατροπή της αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, που γίνεται Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και λέει, ότι αυτό «ενέχει τον φόβο να γίνει Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου». Από πού το συμπεραίνει αυτό; Εγώ δεν μπορώ να καταλάβω πώς συνδέουμε μία μετατροπή νομικής μορφής Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Ποιος μίλησε γι’ αυτό; Πώς το συμπεραίνει;

Αυτά είχα να πω.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Παππάς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Τσίτουρα από την Α.Π.Α., εάν για τη μείωση του προσωπικού έχει υπάρξει κάποια διαβούλευση δική του με το Υπουργείο, για το εάν υπάρχει κάποια μελέτη, η οποία κρίνει επαρκή τον αριθμό των 172 εργαζομένων.

Το δεύτερο που θα ήθελα να ρωτήσω είναι, εάν θεωρεί ότι η κατάργηση των αεροπορικών αρχών, θα επιφέρει κάποιο πρόβλημα στην κάλυψη αναγκών, οι οποίες μέχρι τώρα καλύπτονταν, εκτός και αν αυτές οι ανάγκες εξέλειπαν, πλέον.

Επειδή εδώ ακούσαμε και κάποια στοιχεία από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, θα ήθελα να ξέρω, εάν αυτά τα στοιχεία, σε σχέση με τον «όγκο» της απασχόλησης στις αντίστοιχες υπηρεσίες του εξωτερικού, εσείς τα αμφισβητείτε. Αυτό θα είναι κάτι νομίζω πάρα πολύ κρίσιμο.

Τέλος, θα ήθελα τη γνώμη του για την οικονομική αυτοτέλεια του Οργανισμού και τη βιωσιμότητά του, ειδικά για μετά το 2024.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Αλεξάκο από την Υ.Π.Α., εάν η μετατροπή της Υπηρεσίας σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, θα συμπαρασύρει μία ανάγκη επικαιροποίησης όλων των πιστοποιήσεων που έχει η Υπηρεσία και μπορεί να ασκεί τις λειτουργίες της.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπό της ΟΣΥΠΑ για τους εργαζόμενους. Θα ήθελα τη γνώμη της Ομοσπονδίας των εργαζομένων για το θέμα των πιστοποιήσεων, επειδή έχει υπάρξει, ήδη, κουβέντα και συζήτηση στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, για το εάν και κατά πόσον, υπάρχει πιθανότητα να μπουν σε κίνδυνο πάρα πολύ «ευαίσθητες» λειτουργίες, οι οποίες άπτονται των εθνικών συμφερόντων, με την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου.

Έχω μπροστά μου το υπόμνημα του Ινστιτούτου Καταναλωτών, το οποίο, μεταξύ άλλων, λέει ότι «με δεδομένο τη δυνατότητα καταγγελίας από επιβάτες, υπάρχει και με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και μάλιστα, σε πραγματικό χρόνο, ακόμη και προφορικά στον εκπρόσωπο της τοπικής περιφερειακής αρχής, που θα επιληφθεί άμεσα και θα έχει την ίδια αντίληψη του περιστατικού, διερωτόμαστε, πώς θα εξυπηρετούνται καλύτερα τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού, όταν θα πρέπει ο καταγγέλλων να απευθυνθεί, εγγράφως, σε μία κεντρική υπηρεσία εκτός αεροδρομίου, που θα εξετάσει την καταγγελία του, χωρίς να έχει ιδία αντίληψη του περιστατικού».

Αυτό αφορά και τον κ. Τσίτουρα και θα ήθελα και τη γνώμη των εκπροσώπων των αεροπορικών εταιριών. Εάν, δηλαδή, οι εταιρείες τις οποίες εκπροσωπούν, θα έχουν κάποιο όφελος από αυτό το νομοσχέδιο και πώς σχολιάζουν την τοποθέτηση, μέσω υπομνήματος, του Νέου Ινστιτούτου Καταναλωτών.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Πριν συνεχίσουμε με τις ερωτήσεις των Εισηγητών, θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Γεωργιάδη, ο οποίος λόγω τεχνικού προβλήματος δεν μπόρεσε να τοποθετηθεί προηγουμένως.

Κύριε Γεωργιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. και Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων του Νέου Ινστιτούτου Καταναλωτών (Ν.ΙΝΚΑ)):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι εκπρόσωποι του Ελληνικού Κοινοβουλίου, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση ως Ινστιτούτο Καταναλωτών και για το βήμα που μάς δίνετε.

Το Ινστιτούτο Καταναλωτών με την επωνυμία Νέο ΙΝΚΑ, είναι ανεξάρτητος μη κερδοσκοπικός και μη κυβερνητικός οργανισμός. Στα πλαίσια του καταναλωτικού κινήματος, λειτουργούμε ανεξάρτητα από βιομηχανικά, εμπορικά και πολιτικά συμφέροντα, ενώ στις δράσεις μας, σύμφωνα με τον καταστατικό σκοπό του Σωματείου μας, συμπεριλαμβάνεται και η διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς, κατά την επεξεργασία νέων νομοσχεδίων.

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων που σας ανέφερα, παρεμβαίνουμε ενώπιόν σας, για να εκθέσουμε τις απόψεις μας στο υπό εξέταση νομοσχέδιο, σε σχέση με την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, καταναλωτών και της ασφάλειάς τους. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, Α.Π.Α. είναι αρμόδια ως Εθνική Εποπτική Αρχή για την ευρωπαϊκή εφαρμογή κανονισμών και για τα δικαιώματα των επιβατών και των επιβατών με αναπηρία, όπως, άλλωστε, περιγράφεται και στο άρθρο 7 του υπό εξέταση νομοσχεδίου.

Μέχρι σήμερα, οι περιφερειακές αεροπορικές αρχές της Α.Π.Α., όπου εδρεύουν σε όλα τα μεγάλα αεροδρόμια, ασκούν, καθημερινά, επιτόπιο εποπτικό έλεγχο, σε σχέση με τα δικαιώματα των επιβατών, γεύματα, διαμονή, εναλλακτική πτήση, ενημέρωση κ.λπ. και παρεμβαίνουν, έχοντας τη δυνατότητα επιβολής προστίμων, όπως σε περίπτωση αδικαιολόγητης άρνησης αεροπορικής εταιρείας να αποζημιώσει τους επιβάτες, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Μόντρεαλ, για περιστατικά ζημίας ή απώλειας στις αποσκευές.

Περαιτέρω, οι περιφερειακές αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια, δέχονται γραπτές και προφορικές καταγγελίες επιβατών. Ενδεικτικά, αναφέρουμε ότι η Αεροπορική Αρχή του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, διεκπεραιώνει, κατά μέσο όρο, 100 έγγραφες καταγγελίες ετησίως, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι περιπτώσεις διενέξεων που διευθετήθηκαν επιτόπου.

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση στη σελίδα 89, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιχειρείται η αναμόρφωση της Αρχής, μέσω της απλούστευσης της οργανωτικής δομής και του οργανογράμματός της, με σκοπό τη μετάβαση από ένα αποκεντρωμένο σύστημα ελέγχου σε ένα συγκεντρωτικό. Ειδικότερα, προβλέπεται η κατάργηση όλων των τοπικών περιφερειακών αεροπορικών αρχών, και η αντικατάστασή τους, σύμφωνα με το άρθρο 26 του υπό ψήφιση νομοσχεδίου, από επιθεωρητές που θα διενεργούν τους τακτικούς και έκτακτους ελέγχους και επιθεωρήσεις. Παράλληλα, προβλέπεται η σύσταση μιας κεντρικής αρχής που θα συγκεντρώνει όλες τις υπηρεσίες και αρμοδιότητες.

Επίσης, στη σελίδα 91, αναφέρεται, ότι η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων ολόκληρου του κοινωνικού συνόλου που αναμένεται να επωφεληθεί από τη βελτιωμένη και ασφαλέστερη αεροναυτιλία.

Τέλος, στη σελίδα 130, στην έκθεση γενικών συνεπειών και ποιοτικής αποτίμησης, αναφέρεται, ότι, παράλληλα, οι πολίτες αποκτούν τη δυνατότητα υποβολής καταγγελίας ενώπιον της Α.Π.Α., για κάθε ζήτημα που θίγει τα δικαιώματά τους. Με δεδομένο, ότι η δυνατότητα καταγγελίας σε επιβάτες υπάρχει και με το ισχύον νομικό θεσμικό πλαίσιο και μάλιστα, σε πραγματικό χρόνο, ακόμη και προφορικά, στον εκπρόσωπο της τοπικής περιφερειακής αρχής, που θα επιληφθεί άμεσα και θα έχει, ήδη, αντίληψη του περιστατικού, διερωτόμαστε πώς θα εξυπηρετούνται καλύτερα τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού, όταν θα πρέπει ο καταγγέλλων να απευθυνθεί, εγγράφως, σε μια κεντρική υπηρεσία εκτός αεροδρομίου, που θα εξετάσει την καταγγελία του, χωρίς να έχει ίδια αντίληψη του περιστατικού.

Επίσης, με δεδομένο ότι στη χώρα μας λειτουργούν 41 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και 3 αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, που αναμένεται να αυξηθούν την επόμενη πενταετία, είναι εύλογη η ανησυχία του καταναλωτικού κοινού για τον αριθμό των επιθεωρητών στο σύνολο των 172 οργανικών θέσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 37 του υπό εξέταση νομοσχεδίου, και πόσο συχνοί και επαρκείς θα είναι οι έλεγχοι, σε σχέση με τους καθημερινούς ελέγχους που διενεργούνται τώρα από τις τοπικές περιφερειακές αρχές. Άλλωστε, και στη διαδικασία διαβούλευσης, όπως αναφέρεται στη σελίδα 135, η κατάργηση των περιφερειακών αρχών και η αντικατάσταση του έργου τους από επιθεωρητές συγκέντρωσαν τις περισσότερες αρνητικές απόψεις.

Κατά την εκτίμησή μας, ως Ινστιτούτο Καταναλωτών, η κατάργηση των τοπικών περιφερειακών αεροπορικών αρχών της Α.Π.Α., θα επιφέρει δυσμενείς συνέπειες για τους επιβάτες και τα δικαιώματά τους για τους ακόλουθους δύο λόγους. Πρώτον, η μόνη δυνατότητα που θα έχει, πλέον, ο επιβάτης σε περίπτωση παραβίασης των δικαιωμάτων του από τις αεροπορικές εταιρείες, θα είναι να απευθύνεται, εγγράφως, σε μία κεντρική αρχή, εκτός αεροδρομίου. Συνεπώς, ο υπάλληλος που θα διερευνήσει την καταγγελία, δεν θα έχει, ούτε άμεση γνώση για τις συνθήκες του περιστατικού, ούτε θα μπορεί να επιβλέψει, επιτόπου, τη συμμόρφωση των αερομεταφορέων.

Δεύτερον, έως σήμερα, γίνεται καθημερινή εποπτεία της τήρησης των κανόνων ασφαλείας από όλους τους δραστηριοποιούμενους στο αεροδρόμιο, τους διαχειριστές των αεροδρομίων, τις αεροπορικές εταιρείες, τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης. Επιπλέον, ελέγχονται, καθημερινά, επιτόπου, τα πτυχία των πληρωμάτων και τα έγγραφα του αεροσκάφους, ασφαλιστήρια, αρχεία συντήρησης κ.λπ.. Σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος, ο τοπικός εκπρόσωπος της Α.Π.Α., έχει την ευθύνη διαφύλαξης των στοιχείων μέχρι την άφιξη της αρμόδιας επιτροπής διερεύνησης και την αρμοδιότητα διενέργειας προανάκρισης, σε συνεργασία με τις δικαστικές αρχές. Συνεπώς, με την κατάργηση των περιφερειακών αρχών, η τήρηση των κανόνων ασφαλείας στα περιφερειακά αεροδρόμια θα επαφίεται, πλέον, στους ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι θα επιθεωρούνται, σποραδικά, από τους επιθεωρητές.

Η παρέμβασή μας έχει ως στόχο την επισήμανση των ανωτέρων προβληματισμών, σε σχέση με την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, καταναλωτών και της ασφάλειας τους και γι’ αυτό εστιάσαμε μόνο στο ζήτημα της αντικατάστασης του ισχύοντος αποκεντρωμένου συστήματος ελέγχου από ένα συγκεντρωτικό, που θα εδρεύει, ενδεχομένως στην Αθήνα με το οποίο, κατά την εκτίμησή μας, δεν θα διασφαλίζονται, σε ικανοποιητικό βαθμό, τα δικαιώματα των επιβατών για τους λόγους που αναφέραμε αργότερα.

 Σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Παππά, σε μία ερώτηση την οποία κάνατε δεν αναφέρατε πρόσωπο. Μιλήσατε για τον εκπρόσωπο αεροπορικών εταιρειών. Ποιον εννοείτε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ ( Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα συμβουλευτώ τον κατάλογο με τα ονόματα των φορέων και θα σας απαντήσω.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ακούγοντας τους φορείς μες προβληματίζει η αναφορά, καταρχήν, για τοn διάλογο, ο οποίος δεν έγινε στα πλαίσια της διαβούλευσης. Όμως, αυτό είναι ένα θέμα το οποίο θα το δούμε και στη συνέχεια.

Πρώτη ερώτηση προς τον κ. Δριτσάκο. Με τη μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, υπάρχουν, πέραν των άλλων που αναφέρθηκαν από τους προηγούμενους συναδέλφους, κάποια θέματα σε σχέση με αρμοδιότητες, που δεν θα μπορούν να ασκηθούν από το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου; Εννοώ αρμοδιότητες του «στενού» κρατικού τομέα. Υπάρχουν τέτοια ζητήματα άσκησης αρμοδιοτήτων που έχουν να κάνουν και με τα κρίσιμα και «λεπτά» ζητήματα της εθνικής ασφάλειας της χώρας;

Η δεύτερη ερώτηση έχει να κάνει με την, αυτή καθ’ αυτή, σύσταση της Α.Π.Α., η οποία έγινε πρώτη φορά το 2016 με τη συμφωνία της EASA. Ανέφερε ο κ. Ρολάκης, ότι αυτό δεν είναι υποχρεωτικό να είναι με αυτή τη μορφή. Ανέφερε το παράδειγμα της Γαλλίας και θα ήθελα μία διευκρίνιση από τον κ. Ρολάκη, εάν στη Γαλλία ή και σε άλλες χώρες αν έχει υπόψη του, είναι ο μοναδικός φορέας εποπτείας και ελέγχου ή αν υπάρχει και κάτι άλλο, παράλληλα, με τον κρατικό φορέα εποπτείας και ελέγχου, με τη μορφή την οποία ανέφερε. Να διευκρινιστεί, δηλαδή, αυτό το σημείο, για να έχουμε μία καλύτερη εικόνα.

Η επόμενη ερώτηση είναι για τον κ. Τσίτουρα, τον Διοικητή της Α.Π.Α.. Με την επανασύσταση της Α.Π.Α., όπως προχωρά, οι αρμοδιότητες, σε σχέση με τον προηγούμενο νόμο, είναι περισσότερες, είναι λιγότερες, είναι διαφορετικές, διότι υπάρχει μία πολύ μεγάλη διαφορά στο προσωπικό. Δηλαδή, το προσωπικό είναι πολύ λιγότερο και μάλιστα, αναντίστοιχο με το προσωπικό που έχουν οι αεροπορικές αρχές σε άλλες χώρες, όπως αναφέρθηκε από αναλυτικά στοιχεία από εκπροσώπους των εργαζομένων. Βεβαίως, προηγήθηκε και ερώτηση συναδέλφου, σε σχέση με την λειτουργικότητα, με τον αριθμό του προσωπικού, εάν αυτό μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες της υπηρεσίας.

Έγινε μεγάλη αναφορά στα θέματα ασφάλειας και νομίζω ότι αναφέρθηκαν περισσότεροι από ένας εκπρόσωποι των εργαζομένων. Βέβαια, από άλλους εκπροσώπους εθίγη και το θέμα της ποιότητας των υπηρεσιών της ασφάλειας, αλλά υπάρχει και ένα θέμα πώς θα αντιμετωπίσουμε τις καθυστερήσεις, πώς θα αντιμετωπίσουμε τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την καλύτερη εξυπηρέτηση και την ταχύτερη. Αυτό είναι μόνο θέμα απόδοσης του προσωπικού το οποίο μπαίνει σε μία διαδικασία πριμοδότησης, ανάλογα με την απόδοσή του ή υπάρχουν και άλλα θέματα, τεχνικά προβλήματα και ελλείψεις σε υποδομές ή τεχνολογικές;

 Η επόμενη ερώτησή μου έχει να κάνει με τις περιφερειακές αρχές, οι οποίες παύουν να υπάρχουν. Οι αρμοδιότητες που ασκούνταν, μέχρι τώρα, από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., αφού ήταν ένας ο φορέας, από ποιον θα ασκούνται τελικά; Η ερώτηση αφορά και τον κ. Τσίτουρα, αλλά και τον Πρόεδρο των Αερολιμενικών, τον κ. Καμηλάκη.

Σε ότι αφορά στο σχέδιο επιδόσεων, επειδή έγινε πολλή συζήτηση, θα ήθελα στις απαντήσεις τους οι Διοικητές των δύο φορέων, αλλά και οι εκπρόσωποι των εργαζομένων να μας πει ο καθένας τη γνώμη του, για το ποιος ορίζει, ποιος καθορίζει το σχέδιο επιδόσεων. Επειδή υπάρχει το θέμα του ελέγχοντα να καθορίζει το σχέδιο επιδόσεων του ελεγχόμενου -και πράγματι συνιστά ένα πρόβλημα- ποια θα ήταν η λύση που θα ικανοποιούσε τον στόχο που πρέπει να έχει ένα τέτοιο σχέδιο; Καταρχήν, κατά πόσο θεωρείτε απαραίτητο να υπάρχει, κατά την εκτίμηση του καθενός, και η αρμοδιότητα πώς θα έπρεπε να ασκείται; Ποιος θα ήταν καταλληλότερος τρόπος, η καταλληλότερη σύνθεση μιας Επιτροπής ενός φορέα που θα συγκροτούσε αυτό το σχέδιο επιδόσεων, λαμβάνοντας υπόψιν όλες τις παραμέτρους;

Μία ερώτηση προς τον κ. Τριανταφύλλου τον Πρόεδρο της ΟΣΥΠΑ. Αν κατάλαβα καλά, διαφωνείτε με το πρόστιμο των 15.000 ευρώ που θα επιβάλλεται κατά τους ελέγχους. Θα ήθελα να του εξηγήσετε και να μας το διευκρινίσετε, επειδή, κύριε Τριανταφύλλου, ούτε τα μισά σχεδόν δεν ακούγονταν από αυτά που είπατε, τουλάχιστον σε εμάς εδώ στην Αίθουσα. Θα τα δούμε από τα Πρακτικά. Επίσης, υπήρξε μία αναφορά , αν κατάλαβα, για τη συμμετοχή της Υ.Π.Α. στις διακρατικές συμφωνίες . Να μας διευκρινίσετε το πως και για ποιον λόγο.

Κλείνω με δύο ερωτήσεις προς τον κ. Κώστα, τον Πρόεδρο του Πανελλήνιου Συλλόγου Τεχνικών. Θέσατε, αν κατάλαβα καλά, ένα ζήτημα, σε σχέση με τους ελέγχους που διενεργεί η Α.Π.Α. και κάνατε ένα ερώτημα, για το οποίο θα ήθελα να τοποθετηθείτε, καθώς το είπατε επιγραμματικά, και είναι «γιατί δεν πρέπει η Α.Π.Α. να έχει πρόσβαση στους ελέγχους παντού;» Τι, ακριβώς, εννοείτε με αυτή την αναφορά;

Επίσης, να μας εξηγήσετε, αναλυτικότερα, τους λόγους που διαφωνείτε με τον τρόπο που εισπράττονται τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων.

 Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Άκουσα με μεγάλη και ιδιαίτερη προσοχή τους τις τοποθετήσεις των φορέων, των εκπροσώπων των φορέων. Θα περιοριστώ σε κάποια ερωτήματα προς τον κ. Τριανταφύλλου, τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Καταρχήν, με τον ν. 4427/2016 του ΣΥΡΙΖΑ, είχαμε τον νομικό διαχωρισμό με τη σύσταση δύο νομικών προσώπων, της Υ.Π.Α. και της Α.Π.Α.. Τώρα με το παρόν σχέδιο νόμου της Νέας Δημοκρατίας οριστικοποιείται αυτός ο διαχωρισμός, της κανονιστικής εποπτικής δραστηριότητας της υπηρεσίας από την επιχειρησιακή. Η Α.Π.Α. ως Ανεξάρτητη Αρχή για το κανονιστικό εποπτικό κομμάτι και η Υ.Π.Α. που μετατρέπεται σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Το επιχείρημα γι’ αυτόν τον διαχωρισμό και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και από τις Κυβερνήσεις και την προηγούμενη και την τωρινή, είναι ότι δεν μπορεί να είναι μαζί ο έλεγχος και ο ελεγχόμενος. Θα θέλαμε μία διευκρίνιση από την πλευρά της ΟΣΥΠΑ, αν το «υιοθετεί» αυτό. Εάν, δηλαδή, «ασπάζεται» αυτόν τον διαχωρισμό, σε μία λογική του ελέγχοντα και του ελεγχόμενου.

 Απ’ ότι γνωρίζω και διαβάζοντας τις προτάσεις της ΟΣΥΠΑ, δεν εναντιώνεται σε αυτόν τον διαχωρισμό, που -κατά την άποψή μου- είναι και το πιο κρίσιμο σημείο. Έθεσε το ζήτημα της απόσυρσης του σχεδίου νόμου -και θα έλεγα ορθά, εμείς, τουλάχιστον, ως Κομμουνιστικό Κόμμα πρέπει να συμφωνήσουμε σε αυτό-, αλλά πρέπει αυτό να αποδεικνύεται και να αποτυπώνεται με πολύ μεγάλη σαφήνεια. Το «κουβάρι» ξεκινά, από τη στιγμή του διαχωρισμού Α.Π.Α., Υ.Π.Α., ακριβώς, για να δρομολογηθούν διάφοροι στόχοι, που είναι η εκχώρηση του επιχειρησιακού και κερδοφόρου τομέα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στους ιδιώτες για την εκμετάλλευση αεροδρομίων και την αεροναυτιλία.

Δηλαδή, προτείνετε να παραμείνουν αυτές οι δύο Υπηρεσίες, αλλά με δημόσιο χαρακτήρα και με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια; Μα, με μαθηματική ακρίβεια, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας -και μάλιστα με τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια- θα απομακρύνεται, όλο και περισσότερο, από τον χαρακτήρα της, με τελικό στόχο τη μετατροπή σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Αυτό δεν είναι αυθαίρετο, καθώς μόνο σε ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου «χωράει» ο ιδιώτης, είτε με τη μορφή μάνατζερ, είτε με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, είτε ως παραχωρησιούχος, όπως είχε γίνει και με τη Fraport. Ρωτάω, λοιπόν, που έγκειται η ουσιαστική διαφορά σας από τον βασικό στόχο του σχεδίου νόμου, που είναι η εκχώρηση του επιχειρησιακού και κερδοφόρο τομέα της Υ.Π.Α., στους ιδιώτες.

Εμείς βγάζουμε αυτό το συμπέρασμα από τα συμφραζόμενα του εκπροσώπου της ΟΣΥΠΑ και δεν είναι αυθαίρετο, διότι από τα περιεχόμενα όλων των ευρωπαϊκών κανονισμών προκύπτει ότι οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας υπόκεινται σε συνθήκες αγοράς. Αναφέρομαι στον ευρωπαϊκό κανονισμό 549/2004, άρθρο 4 παρ. 2, με το οποίο απαιτείται το Κράτος να είναι ανεξάρτητο από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ενώ το άρθρο 2, παρ. 5, ρητά αναφέρει ότι «φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας». Δηλαδή, η ιδιωτικοποίηση της αεροναυτιλίας δεν είναι αντίθετη προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά είναι, απολύτως, σύμφωνη.

Αυτή την οδηγία την έχετε υπόψιν; Αν ναι, γιατί επιμένετε στον διαχωρισμό σε Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια που, αντικειμενικά, οδηγεί την Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, αλλά και το πέρασμα, σταδιακά, του εποπτικού ελεγκτικού ρόλου της Α.Π.Α. σε ιδιωτικές εταιρείες, με όποιες συνέπειες θα έχει αυτή η εξέλιξη στην αεροναυτιλία, στα εργασιακά σας δικαιώματα, αλλά και στην ασφάλεια της χώρας; Ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ευχαριστήσω με τη σειρά μας τους φορείς για την παρουσία τους, εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης. Αυτό που μας έκανε εντύπωση, είναι ότι οι περισσότεροι ανέφεραν πως δεν έγινε διάλογος. Είναι κάτι που μάς δημιουργεί απορία.

Έχουμε δύο ερωτήσεις προς τον κ. Δριτσάκο. Ποιος είναι ο λόγος που προωθείται ο, δήθεν, επιβεβλημένος διαχωρισμός της εποπτείας και της λειτουργίας; Γιατί να γίνει με τη σύσταση μιας νέας Αρχής Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου και όχι της Υ.Π.Α. που είναι, ήδη, πιστοποιημένη, ενώ έχει άριστη εμπειρία και ιστορικό;

 Τη δεύτερη ερώτηση, ενδεχομένως, θα μπορούσε να την απαντήσει και ο κ. Καλογερόπουλος, αν όχι ο κ. Δριτσάκος. Τι προβλήματα θα δημιουργήσει η μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου; Δεν θα μπορούσε να διατηρηθεί ως δημόσια υπηρεσία, όπως στον αρχικό νόμο του 2016; Εφαρμόστηκε ο νόμος; Αν όχι, γιατί; Είχε προβλήματα; Αν καταλάβαμε καλά από τον κ. Σταυριανουδάκη, δεν έχει εφαρμοστεί ο νόμος.

Η επόμενη ερώτηση είναι προς τον κ. Τσίτουρα. Θα καλύπτονται οι ανάγκες της εποπτείας της Α.Π.Α. από τους 146 επιθεωρητές που θα είναι στην Αθήνα;

 Προς τον κ. Μαραγκάκη δύο ερωτήσεις. Έχουν μεταφερθεί οι ελεγκτές της Υ.Π.Α. στη Fraport και έχουν αποχωρήσει όλες οι άλλες υπηρεσίες της Υ.Π.Α. από τα 14 αεροδρόμια; Τι συμβαίνει με τα στρατιωτικά αεροδρόμια, ειδικά στα Χανιά και στον Άραξο; Τι επίδραση θα έχει στο κόστος της Fraport η αποχώρηση της Υ.Π.Α.; Δηλαδή πόσο κόστισε και τι θα εξοικονομήσει; Το ίδιο βέβαια και για το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Έχει προβεί η Fraport σε προσλήψεις για να αντικαταστήσει υπηρεσίες της Υ.Π.Α., εάν αποχωρήσει από τα 14 αεροδρόμια;

Στον κ. Κώστα η επόμενη ερώτηση. Θα γίνουν απολύσεις ή αλλαγές ειδικοτήτων στην Υ.Π.Α.; Αν το γνωρίζει φυσικά.

Προς τον κ. Τριανταφύλλου, θα φθάνουν τα έσοδα από τα τέλη, για να καλύπτουν την Υ.Π.Α. και την Α.Π.Α.;

Στον κ. Ρολάκη, τι εχέγγυα έχει η Α.Π.Α. για να χαράσσει την εθνική στρατηγική αερομεταφορών, όπως συμπεραίνεται από το άρθρο 7.1; Τέλος, προς τον κ. Μαστροαντωνάκη, εκτός αν μπορεί να απαντήσει κάποιος άλλος. Ποιος θα μπορεί να ελέγξει εάν κάνει «τριγωνικές» συναλλαγές η Fraport, εάν στηρίζει την TUI ή την Lufthansa ή κάποια άλλη τέτοια εταιρεία; Αν αφήνει τα αεροπλάνα να κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα, όπως αυτό από την Σουηδία στη Κω; Τι εχέγγυα έχει η Α.Π.Α. για να ελέγχει την οικονομική εποπτεία των εταιρειών στο άρθρο 26.1, όπως για παράδειγμα για «τριγωνικές» συναλλαγές και για αισχροκέρδεια; Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ 25):** Ευχαριστώ πολύ. Να ευχαριστήσω και εγώ όλους τους φορείς για τη συμμετοχή τους και περνάω στις ερωτήσεις. Στον κ. Τσίτουρα, αν μπορεί να μας εξηγήσει, κατά τη γνώμη του, πώς θα λειτουργήσει η Α.Π.Α. από την Αθήνα με τους 172 εργαζομένους, όταν το Λιμενικό Σώμα έχει 7.600 Λιμενικούς σε 130 λιμάνια, η Τροχαία τα γνωρίζουμε, η Αρχή Διαφάνειας έχει έξι περιφερειακά γραφεία για κάθε Διεύθυνση της, ο Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων έχει δεκατρείς περιφερειακές διευθύνσεις σε όλη την Ελλάδα, η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, εκτός από τους 10.000 υπαλλήλους έχει και 60 περιφερειακές μονάδες εκτός Αττικής.

Για τον κ. Μαραγκάκη, είδαμε με πολύ ενδιαφέρον τη διαβούλευση. Είχατε μόνο ένα σχόλιο να κάνετε. Μας έκανε μεγάλη εντύπωση πως η Διαχειριστική Αρχή, η εταιρεία που διαχειρίζεται τα 14 αεροδρόμια της χώρας, σε ένα τόσο «νευραλγικό» νομοσχέδιο έχει μόνο ένα σχόλιο να κάνει. Αν θέλετε λίγο να το εξηγήσετε. Είναι σύνηθες στην εμπειρία της Fraport και για άλλες χώρες να συμβαίνει αυτό; Φαίνεται να σας καλύπτει, πλήρως, αυτό το νομοσχέδιο.

 Τώρα για τους κ.κ. Τριανταφύλλου, Καμηλάκη, Καλογερόπουλο, Μεγαγιάννη, Ρολάκη, Κώστα, Σταυριανουδάκη, Τσιώρη και Γεωργιάδη. Άκουσα με προσοχή τις παρατηρήσεις σας. Θα ήθελα να μας πείτε, επιπλέον, πληροφορίες, για το πόσο είναι εφικτή, τελικά, η κανονιστική ρύθμιση, εποπτεία και πιστοποίηση της εύρυθμης λειτουργίας των αεροδρομίων, η τήρηση των κανονισμών της νομοθεσίας διαδικασιών ασφάλειας συμβατικών υποχρεώσεων των φορέων λειτουργίας και παρόχων υπηρεσιών με τη νέα δομή της Α.Π.Α. στην Αθήνα; Θα ήθελα να το καταλάβω. Κι αυτή είναι ερώτηση και προς τον Διοικητή της Α.Π.Α., αλλά και προς τους προαναφερθέντες. Δεν είναι μόνο ότι οι εργαζόμενοι γίνονται από 487, 172. Ενώ θα απολυθεί και θα πάει σε άλλες θέσεις τόσος κόσμος, θα προσληφθούν, επιπλέον, μέσα στους 172 θα είναι και νεοπροσληφθέντες, προκειμένου να μην έχουν πανεπιστημιακή εκπαίδευση. Αυτό, πραγματικά, μέσα σε όλο αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα «κερασάκι στην τούρτα». Δηλαδή, τελικά και ως ποσοστό και ως απόλυτος αριθμός οι άνθρωποι που θα εργάζονται στην Α.Π.Α., χωρίς πανεπιστημιακή εκπαίδευση, αυξάνονται.

Επίσης, θα ήθελα την τοποθέτηση όλων των κ.κ. που ανέφερα, για το πώς διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών και της ασφάλειας του πτητικού έργου.

Τέλος, το μεγάλο μου ερώτημα και προς τους κ.κ. Καμηλάκη, Καλογερόπουλο, Μεγαγιάννη, Ρολάκη, Σταυριανουδάκη, Τσιώρη και Γεωργιάδη, είναι τι κερδίζει το Δημόσιο, το Κράτος απ’ αυτή τη νομοθεσία; Υπάρχει, έστω και κάτι, που κερδίζει το Δημόσιο, το Κράτος και στην πράξη οι Έλληνες φορολογούμενοι; Ποιος είναι αυτός που κερδίζει;

 Ευχαριστώ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Έχουμε και τρεις ερωτήσεις από συναδέλφους Βουλευτές, τον κ. Γιαννούλη, την κυρία Πέρκα και τον κ. Λογιάδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έχω να θέσω τρεις ερωτήσεις και την πρώτη θα ήθελα να την απευθύνω στους εκπροσώπους των εργαζομένων, αλλά και των επιστημονικών κλάδων που συμμετέχουν στο νομοσχέδιο που συζητάμε, ανεξαιρέτως, γιατί, πρόσφατα, κατηγορηθήκαμε από τον κ. Υπουργό, ότι, συνήθως, μεταφέρουμε τα θέλω και τις προσδοκίες των συνδικαλιστικών φορέων ή, πολλές φορές, και τα συντεχνιακά τους αιτήματα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να τους ρωτήσω, εάν μπορούν να δώσουν μία εξήγηση, στο γιατί δεν υπήρξε διαβούλευση εξαντλητική πάνω σε επιστημονικά και τεχνοκρατικά δεδομένα και όχι σε πολιτικές εμμονές και ιδεοληψίες για το ζήτημα που αφορά την ασφάλεια των πτήσεων.

Ένα δεύτερο ερώτημα, κύριε Πρόεδρε, αφορά στον Γενικό Διευθυντή Επιχειρησιακής Λειτουργίας της Fraport, τον κ. Μαραγκάκη. Θα ήθελα να τον ρωτήσω, πόσους ελέγχους έχει δεχθεί στα αεροδρόμια της Fraport από την τρέχουσα δομή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Επίσης, τι στοιχεία υπάρχουν, τα οποία βέβαια υπάρχουν και εμείς μπορούμε να τα καταθέσουμε, για διοικητικές ή άλλου είδους κυρώσεις, που έχουν επιβληθεί για τον τρόπο λειτουργίας των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων που ελέγχει η Fraport.

Ένα τρίτο ερώτημα, στο οποίο θα ήθελα ειλικρινά να απαντήσει ή ο κ. Δριτσάκος ή ο κ. Τσίτουρας, είναι πώς γίνεται πρακτικά, ρεαλιστικά, με τη συγκεντρωτική διάσταση που παίρνουν οι λειτουργίες και η μορφή δράσης των ελεγκτικών μηχανισμών με έδρα την Αθήνα, σε καταστάσεις κρίσης, ατυχήματος, ανάγκης άμεσου ελέγχου, ανάγκης άμεσης επέμβασης, είτε για επιβάτες, είτε για πληρώματα καμπίνας, πώς θα γίνεται με «μαγικό» τρόπο η άμεση αντιμετώπιση αυτών των περιστατικών, όταν στα περιφερειακά αεροδρόμια, είτε ανήκουν στη Fraport ,είτε ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο, καταργείται κάθε δομή;

Και ένα τελευταίο τεχνικό ερώτημα, στο οποίο θα ήθελα να απαντήσει ο κ. Τσιώρης. Θα ήθελα να εξηγήσει με λεπτομέρειες, επειδή συζητάμε για την ασφάλεια των πτήσεων, των επιβατών και των πληρωμάτων, τι σημαίνει, ουσιαστικά, η κατάργηση της επιθεώρησης των πτητικών μέσων και των βοηθημάτων που λειτουργούν στην αεροπλοΐα για την ασφαλή αποπροσγείωση ενός αεροσκάφους. Πόσο συχνοί πρέπει να είναι αυτοί οι έλεγχοι; Τα μέσα και οι υποδομές που υπάρχουν σήμερα, ποιος θα τα ορίζει; Πώς θα γίνονται αυτοί οι έλεγχοι; Σας λέω ένα πολύ απλό παράδειγμα, σε τακτό χρονικό διάστημα, που είναι γνωστό και στο ευρύ κοινό, ελέγχεται η πιστότητα του ILS στη Θεσσαλονίκη, του μοναδικού συστήματος ενόργανης προσέγγισης σε κακές καιρικές συνθήκες και σε ομίχλη. Ποιος θα το ελέγχει τώρα, με ποια μέσα και πώς θα αποφύγουμε ο ελεγχόμενος να είναι και ελεγκτής; Σας ευχαριστώ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς, να ξεκινήσω με ερωτήσεις προς τον κ. Μαραγκάκη, τον εκπρόσωπο της Fraport. Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει την ύπαρξη αεροπορικής αρχής στα 14 παραχωρημένα, ήδη, αεροδρόμια; Οι ιδιωτικοί υπάλληλοί σας μπορούν να κάνουν προανακριτικές πράξεις, να βεβαιώσουν αερολιμενικές παραβάσεις, να χειριστούν, άκρως, απόρρητα σχέδια του ΚΥΣΕΑ. Επίσης, η «μητρική» σας εταιρεία διαχειρίζεται κάποιον αερολιμένα στην Τουρκία;

Δεύτερον, ένα αεροσκάφος αρνείται να καταβάλει τα τέλη αεροδρομίου σε έναν αερολιμένα. Ποιος θα επιβάλει την κράτηση του αεροσκάφους, αφού εσείς ως ιδιώτες δεν μπορείτε; Έχετε λάβει αναστολή 22,9 εκατ. για το έτος 2019, την ίδια στιγμή που τον Απρίλιο του 2020 τα στελέχη σας έλαβαν μπόνους λόγω των υπερκερδών σας; Προβλέπεται η αναστολή του 2019, ενώ δεν υπήρχε κορονοϊός; Επίσης, για το 2020 έχετε λάβει αναστολή, ενώ το 2020 δεν έχει τελειώσει και δεν υπάρχει λογιστικός έλεγχος. Τι προέβλεπε η αμοιβαία επωφελής λύση, για την οποία έχει δεσμευτεί η Fraport με τον Πρωθυπουργό;

 Οι επόμενες ερωτήσεις αφορούν στους κ.κ. Διοικητές Υ.Π.Α. και Α.Π.Α.. Στο emergency plan, στο σχέδιο Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, ποιος είναι ο ρόλος των αεροπορικών αρχών; Πως θα αναπληρωθεί, εφόσον καταργούνται; Εξυπακούεται, βεβαίως, ότι απαγορεύεται ο πάροχος, η Fraport, ή οποιοσδήποτε άλλος πάροχος, να έχει πρόσβαση σε τέτοια διαβαθμισμένα έγγραφα.

Δεύτερον, πως θα προστατεύονται τα δικαιώματα επιβατών σε περιπτώσεις ακύρωσης ή ματαίωσης πτήσης; Ποιος θα εφαρμόσει, ουσιαστικά, την Οδηγία 261/2004; Ποια είναι η σκοπιμότητα να απαντάται η καταγγελία σε τρείς μήνες και όχι σε 50 μέρες το ανώτερο, όπως προβλέπει ο Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας;

Την ώρα που η Τουρκία επεκτείνει, παρανόμως, την περιοχή ευθύνης για έρευνα και διάσωση σε νησιά που τα αεροδρόμιά τους έχουν παραχωρηθεί στη Fraport, κρίνετε σκόπιμη την κατάργηση και απουσία κάθε εποπτικής αερολιμενικής αρχής στα νησιά αυτά; Εκεί, δηλαδή, που επεκτείνεται η Τουρκία εμείς υποχωρούμε; Υπάρχουν χάρτες και σχετικά δημοσιεύματα γι’ αυτά. Ποιος βγάζει τα ποινικά μητρώα στα αεροδρόμια, στο να υπάρχει διαβαθμισμένη είσοδος των υπαλλήλων σε συγκεκριμένους χώρους;

Θα αναφέρω και παραδείγματα. Αν εκδηλωθεί αεροπειρατεία στη Ρόδο, Κυριακή βράδυ, ποιος θα εφαρμόσει το σχέδιο «ΙΚΑΡΟΣ;» Προκαλείται σοβαρό ατύχημα στην πίστα με αεροπλάνο, ποιος θα κάνει τις προανακριτικές πράξεις; Γίνεται διαρροή καυσίμου στην πίστα, κάτι που είναι σύνηθες, ποιος θα εφαρμόσει την αερολιμενική διάταξη; Θα έρθουν εκείνη την ώρα από την Αθήνα οι υπάλληλοι της Α.Π.Α.; Όπως και τη διαχείριση των αιθουσών VIP.

Πρόσφατα, κύριε Δριτσάκο, ένα αεροσκάφος μισθωμένο από ΜΚΟ έλαβε μία άδεια από τη Fraport και κοντέψαμε να έχουμε διπλωματικό επεισόδιο και με παρέμβαση της τοπικής αρχής στη Μυτιλήνη, απεφεύχθη. Σε περίπτωση διαπληκτισμού μεταξύ υπαλλήλων, γιατί και αυτά συμβαίνουν, ποιος θα διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου, αφού θα απουσιάζει η κρατική αεροπορική αρχή από τους αερολιμένες;

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών είναι παράλειψη, όντως; Ποιος θα πιστοποιεί, θα εκδίδει οικοδομικές άδειες και θα εγκρίνει τα ρυθμιστικά σχέδια; Ποια μονάδα αναλαμβάνει αυτές τις αρμοδιότητες; Δεν υπάρχει καμία. Το ψάξαμε το νομοσχέδιο. Θα θέλαμε να ξέρουμε με αυτή την έλλειψη, τι είδους αποζημιώσεις θα πάρουν διάφοροι πάροχοι.

Η επόμενη ερώτηση είναι για τον κ. Αραβανή. Είναι γνωστό, ότι οι αεροπορικές αρχές προβλέπονται, τόσο στον νόμο για την κύρωση της Σύμβασης του «Ελευθέριος Βενιζέλος», όσο και στις συμβάσεις παραχώρησης της Fraport και του Ηρακλείου. Αυτό σημαίνει, ότι οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης το έχετε δεχτεί. Μάλιστα, δίνετε δωρεάν χώρο και καλύπτετε και τα έξοδα λειτουργίας των Αρχών. Το νομοσχέδιο έρχεται και τις καταργεί. Ποια είναι η δική σας άποψη; Δεν θα έχει αυτό το γεγονός συνέπειες στην ασφάλεια των πτήσεων και, φυσικά, άμεσο αντίκτυπο στα δικαιώματα των επιβατών;

Σε ότι αφορά στην κυρία Γάτσου, μου έκανε εντύπωση η πλήρης αποδοχή του νομοσχεδίου. Ούτε μία παρατήρηση από έναν Σύλλογο που εκπροσωπεί επιχειρήσεις που είναι, ιδιαίτερα, «ευαίσθητες» σε κάποια θέματα, όπως τα θέματα ασφαλείας. Κατά τη γνώμη μας, αλλά και των περισσοτέρων φορέων που ακούστηκαν σήμερα, υποβαθμίζονται αντικείμενα μείζονος σημασίας, όπως η ασφάλεια που έχουν οι συνέργειες, ενώ άλλα δεν υπάρχουν καθόλου, όπως τα ΠΣΕΑ. Επίσης, αναιρείται και οποιαδήποτε δυνατότητα καθημερινού ελέγχου εφαρμογής της αεροπορικής νομοθεσίας.

Κατά τη γνώμη σας, δεν υπάρχει θέμα ασφάλειας των πτήσεων; Και με την κατάργηση των αεροπορικών αρχών, το ανέφερε πολύ αναλυτικά και ο εκπρόσωπος του ΙΝΚΑ, έχουμε άμεσο αντίκτυπο στην εφαρμογή για τα δικαιώματα των επιβατών. Αυτά τα εξασφάλιζαν μέχρι τώρα οι, κατά τόπους, κρατικές αεροπορικές αρχές, βεβαιώνοντας, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, πόρισμα, επιβάλλοντας, συχνά, παραβάσεις σε βάρος των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό 261 και τις κείμενες αερονομικές διατάξεις. Με το νομοσχέδιο, ουσιαστικά, το Κράτος αρνείται τη συνδρομή τους σε νόμιμο δικαίωμα αποζημίωσης του επιβάτη καταναλωτή και παραβιάζει κάθε έννοια δικαίου για εύλογο χρόνο ανταπόκρισης της διοίκησης σε αίτημα του πολίτη. Αυτό δεν έχει άμεση επίπτωση στον τουρισμό;

Ο κ. Καμηλάκης, θα ήθελα να μας διευκρινίσει, ποιος είναι ο φορέας ελέγχου ΤΕΑΑ και γιατί δεν ασκείται από την Α.Π.Α.;

Σας ευχαριστώ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:**  Ευχαριστώ πάρα πολύ. Γεια σε όλους από το Ηράκλειο της Κρήτης. Ευχαριστούμε τους φορείς και ως ΜέΡΑ25 για την ενημέρωσή τους.

Η πρώτη ερώτηση είναι για τον κ. Κώστα. Η νέα Α.Π.Α., ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, τι κίνδυνο εμπεριέχει αυτό και σε τι μπορεί να οδηγήσει; Γιατί δεν κλήθηκαν από το Υπουργείο, όπως αναφέρατε; Επίσης, για ποιον λόγο θεωρείτε, ότι με τον τρόπο χρηματοδότησης της Α.Π.Α. τίθενται θέματα διαφάνειας και δεοντολογίας;

Επόμενη ερώτηση προς τον κ. Καμηλάκη. Γιατί πρέπει να υπάρχει αεροπορική αρχή σε κάθε αεροδρόμιο και δεν μπορεί να γίνει αυτό «αθηνοκεντρικά;» Δεύτερον, στις συμβάσεις που έχει υπογράψει το ελληνικό Κράτος με τη Fraport, προβλέπεται να είναι η αεροπορική αρχή σε κάθε αεροδρόμιο; Τι είναι ο Φορέας Τελών Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένων ΕΕΑ, που αναφέρει το νομοσχέδιο; Τέλος, η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να υπάρχει και στην Υ.Π.Α. και στην Α.Π.Α. ή σε μία από τις δύο;

Τέλος, προς τον κ. Ρολάκη, που ήταν «καταπέλτης», ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου η νέα Υ.Π.Α., μπορεί να επηρεάσει την εθνική μας ασφάλεια, τη συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, όπως και την ασφάλεια πτήσεων και επιβατών; Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Μία διευκρίνιση ήθελα να κάνω σε μία ερώτηση που υπέβαλα προς τους συνδικαλιστές. Συγκεκριμένα στον κ. Ρολάκη και στον κ. Τριανταφύλλου, για τη μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Είμαστε υποχρεωμένοι από τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον 317/19, να δημιουργήσουμε μία αυτόνομη δημόσια υπηρεσία με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια.Πώς μπορεί, λοιπόν, μία, αμιγώς, δημόσια υπηρεσία να παρακάμπτει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, σε ότι αφορά, όμως, μόνο στον βασικό μισθό και στις υπερωρίες των υπαλλήλων της και όχι στα επιδόματά της, που προέρχονται από τα τέλη διαδρομής που πληρώνουν οι αεροπορικές εταιρείες -εκεί θα το καταλάβαινα-, ώστε να εκδώσει δικό της ισολογισμό, που, όμως, όπως επιβάλλει ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 317/19 και αναγράφεται στο σχέδιο επιδόσεων, θα πρέπει να συμπεριληφθούν όλα τα έξοδα της από το πρώτο ευρώ;

Δηλαδή, εκτός από τον βασικό μισθό, τις υπερωρίες και τα επιδόματα, θα πρέπει να συμπεριληφθούν, ακόμη, και τα έξοδα για την ασφάλιση και την υγειονομική κάλυψη των υπαλλήλων. Πώς, λοιπόν, μπορεί να γίνει αυτό, αν έχουμε την πρωτοτυπία να είναι στον βασικό «πυρήνα» του δημοσίου και, παράλληλα, να έχει οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια; Θα βγούμε, δηλαδή, εκτός της διαδικασίας με το δημόσιο λογιστικό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκαν οι ερωτήσεις και περνάμε στις απαντήσεις των φορέων, με τη σειρά που μίλησαν.

Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)):** Θα είμαι πολύ λακωνικός. Θα ξεκινήσω με την ερώτηση για το FIR. Το FIR Αθηνών ελέγχεται, απόλυτα, με τη συνεργασία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των Ενόπλων Δυνάμεων, επί 24ωρου βάσεως. Αυτό ισχύει και θα συνεχίσει να ισχύει. Δεν διακυβεύονται, κατηγορηματικά, σε καμία περίπτωση, τα εθνικά συμφέροντα.

Συνεχίζω με τη δεύτερη ερώτηση, που αναφέρεται στις νέες πιστοποιήσεις. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 373/2017, δεν παίρνεται πίσω το πιστοποιητικό του παρόχου, αλλά λόγω της αλλαγής του νομικού πλαισίου σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου θα χρειαστεί μία επανεξέταση, επαναξιολόγηση των, ήδη, υπαρχόντων για επανέκδοση.

Στο τρίτο ερώτημα που αφορά στις αρμοδιότητες. Με τη σύσταση του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου δεν υπάρχουν κάποιες εξ αυτών που δεν μπορούν να ασκηθούν. Παράλληλα, όπως αναφέρθηκα στην πρωτολογία μου, στο σχέδιο νόμου αναμορφώνεται, θεσμικά, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ως πάροχος και επαυξάνει η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια. Οι νομοθετικές αυτές μεταβολές αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας της υπηρεσίας, στην ενίσχυση της διαφάνειας, κυρίως, σε ότι αφορά τη διαχείριση των πόρων, καθώς και στη διασφάλιση της λειτουργίας της, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου εθνικού και διεθνούς νομικού πλαισίου.

Η επόμενη ερώτηση ήταν περί καταστάσεων κρίσεων και των emergency plan. Θα τις συνοψίσω σε μία, για να δώσω μία γενική απάντηση, γιατί εμπεριέχονται όλα. Είναι γνωστό, ότι όλα ελέγχονται από το Κέντρο Ελέγχου Πτήσεων Αθηνών και Μακεδονίας, που έχει άμεση συνεργασία με όλο το προσωπικό, όλων των Πύργων των αεροδρομίων όλης της χώρας και όλο το προσωπικό της Υ.Π.Α. σε όλα τα αεροδρόμια.

Συγκεκριμένα, έχουμε προσωπικό και εφαρμόζουμε τις υπάρχουσες διατάξεις, όπου έχουμε τη δυνατότητα να εφαρμόζουμε τα σχέδια ΠΣΕΑ, όπως αναφέρθηκε από την κυρία Πέρκα για το σχέδιο «ΙΚΑΡΟΣ». Για όλα αυτά, λοιπόν, τα πιθανά σενάρια οποιωνδήποτε καταστάσεων που προκύπτουν, αεροπειρατείες και λοιπά, υπάρχουν αντίστοιχα σχέδια στην πολιτική σχεδίαση εκτάκτων αναγκών που ανήκει και θα ανήκει η ΠΣΕΑ στην Υ.Π.Α. με το υπάρχον προσωπικό και θα έχει η Υπηρεσία τη δυνατότητα, όπως συμβαίνει μέχρι στιγμής, αλλά θα δύναται και στο μέλλον, να ανταποκριθεί σε όλα επάξια. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσίτουρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Προστασίας (Α.Π.Α.)):** Ευχαριστώ. Ξεκινώντας από τα ερωτήματα του κ. Παππά για τη μείωση προσωπικού και τη δυνατότητα να καλυφθούν οι ανάγκες με το προτεινόμενο προσωπικό των 172 στελεχών.

Πιστεύουμε ότι δεν είναι μία «αθηνοκεντρική» οργάνωση, αλλά είναι μία, εξ αντικειμένου, με αρμόδιους εκπαιδευμένους στο αντικείμενο, οι οποίοι μπορούν, μέσω του κέντρου και με την τεχνολογία που όπως ξέρετε θα είναι στο έπακρο τοποθετημένη στην Α.Π.Α., να μπορούν να διεκπεραιωθούν όλα τα περιφερειακά ζητήματα.

Άρα, η θέση, πρωτίστως, είναι, ότι η κάλυψη των αναγκών επαρκεί με το υπάρχον οργανόγραμμα. Όμως, θέλω να προσθέσω, ότι όλα τα οργανογράμματα είναι δυναμικά. Εκ του αποτελέσματος, κρίνονται τα πάντα. Οπουδήποτε υπάρξει «αρρυθμία» ή οτιδήποτε χρειαστεί βελτίωση είναι στη διακριτική μας ευχέρεια να προχωρήσουμε προς αυτή τη κατεύθυνση. Το κύριο θέμα και ο κεντρικός σχεδιασμός είναι να δώσουμε μεγαλύτερη έμφαση στην εκπαίδευση στελεχών, τα οποία γνωρίζουν τα θέματα πάρα πολύ καλά, εκπαιδεύονται συνεχώς και μπορούν να αντιμετωπίσουν, μέσω των μοντέρνων τρόπων επικοινωνίας, όλα τα επιμέρους θέματα με τα περιφερειακά αεροδρόμια, όπως γίνεται και στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης και του κόσμου. Άρα, πιστεύουμε, ότι ο «όγκος» των 172 εργαζομένων είναι αρκετός για να διεκπεραιώσει το «βαρύ» έργο που έχει να επιτελέσει, με γνώμονα την εξειδίκευση και την, κατ’ αντικείμενο, διεκπεραίωση.

Αναφορικά με την οικονομική αυτοτέλεια μετά το 2024, η απάντηση είναι ότι, αυτή τη στιγμή, κανένας προγραμματισμός δεν μπορεί να γίνει με αυτά που συμβαίνουν στην αεροπορική αγορά. Άρα, μετά το 2024 θα δούμε ποια θα είναι η κατάλληλη οικονομική διαχείριση. Άλλωστε, οι κρατικοί πόροι είναι μέσα στο σχέδιο της οικονομικής ενίσχυσης της Α.Π.Α. σε περίπτωση που δεν δουλέψουν οι άλλοι τρόποι. Νομίζουμε ότι είναι πολύ νωρίς, για να δούμε τι θα γίνει το 2024, από τη στιγμή που έχουμε αυτή την «καταιγίδα» των αρνητικών θεμάτων με τον κορονοϊό στην αγορά αυτή.

 Στη συνέχεια, στον κ. Γκόκα για την επανασύσταση, τις αρμοδιότητες κ.λπ., είναι, σαφέστατα, καταγεγραμμένες στο προτεινόμενο νομοσχέδιο. Επίσης, οι τεχνολογικές υποδομές θα είναι αυτές που θα εξυπηρετήσουν πολύ καλύτερα, όπως προείπα, στη διεκπεραίωση των όλων αρμοδιοτήτων από ανθρώπους που γνωρίζουν πολύ καλά και είναι εκπαιδευμένοι στο αντικείμενό τους. Οι περιφερειακές αρχές σε συνεργασία με τους τοπικούς παρόχους θα διεκπεραιώνουν αυτές τις αρμοδιότητες. Άλλωστε, σε κανένα μοντέλο δεν υπάρχουν επόπτες και επιθεωρητές γύρω από κάθε αντικείμενο και σε κάθε αεροδρόμιο.

 Σε ότι αφορά στο σχέδιο επιδόσεων, για το οποίο έχει γίνει τόσος πολύς λόγος είναι στην Α.Π.Α., αλλά μας διαφεύγει, ότι όλα τα στοιχεία, όλα τα δεδομένα έρχονται από την Υ.Π.Α.. Άρα, λοιπόν, η συνεργασία, σε υψηλότατο επίπεδο, μεταξύ Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. είμαι σίγουρος, ότι δεν θα δημιουργήσει κανένα πρόβλημα στο σχέδιο επιδόσεων, μιας και όπως σας ανέφερα, τα στοιχεία όλων των θεμάτων θα έρχονται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Θέλω να κάνω ένα γενικότερο σχόλιο. Σε κανένα μοντέλο δεν υπάρχει ο όρος «αερολιμενικοί υπάλληλοι». Αυτό είναι κάτι που πρέπει να κατανοήσουμε και να δούμε ότι όλοι οι υπάλληλοι, ανά κατηγορία, εκτελούν τα καθήκοντά τους εφ’ ω ετάχθη ο καθένας. Δηλαδή, οι επόπτες, οι επιθεωρητές στη δουλειά τους και οι υπάλληλοι στη δική τους δουλειά. Η αγαστή συνεργασία μεταξύ όλων αυτών θα έχει το σωστό αποτέλεσμα γύρω από όλες τις ιδιαιτερότητες, τις οποίες ανέπτυξαν οι προηγούμενοι ομιλητές, ρωτώντας για τις διάφορες εξειδικευμένες περιπτώσεις. Το νομοσχέδιο αυτό έχει μία πολύ μεγάλη ευελιξία ως προς τη δομή της. Το αποτέλεσμα είναι αυτό που θα κρίνει το επιτυχημένο οργανόγραμμα ή όχι. Εγώ πιστεύω, ακράδαντα, ότι θα ανταπεξέλθουμε, πλήρως, στις υποχρεώσεις μας.

Στον κ. Βιλιάρδο, για την εποπτεία από τους 146 επιθεωρητές, πιστεύω ότι είναι αρκετοί, σε πρώτη φάση, να εκτελέσουν τις αρμοδιότητές τους. Θα είναι εξειδικευμένοι επιθεωρητές με πολύ καλή τεχνογνωσία κατ’ αντικείμενο, θα προέρχονται από την Υ.Π.Α. μέσα από αξιοκρατικές διαδικασίες που θα στελεχωθεί η Α.Π.Α.. Άρα, δεν βλέπω κανένα θέμα ως προς την εποπτεία από 146 επιθεωρητές που προβλέπει το οργανόγραμμα.

Για τις «τριγωνικές» συναλλαγές που ανέφερε πάλι ο κ. Βιλιάρδος. Πιστεύω ότι, όπως γίνεται σε όλα τα αντικείμενα, στη διαστρέβλωση της αγοράς θα είμαστε σε στενή επαφή και με την Επιτροπή Ανταγωνισμού και θα αντιμετωπίσουμε όλες τις περιπτώσεις, όπως προβλέπεται από τον νόμο, όπως έγινε και στο παρελθόν.

Στον κ. Αρσένη, για το πώς θα λειτουργήσει από την Αθήνα η επίβλεψη και η επιθεώρηση, ο οποίος ανέφερε το παράδειγμα του Λιμενικού. Το Λιμενικό εξασκεί τις αρμοδιότητες που έχει η Υ.Π.Α., που έχει το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», που έχουν οι όλοι οι φορείς και μεθαύριο θα έχει το Καστέλι, αλλά, κυρίως, θα αναφερθώ στην Υ.Π.Α., γι’ αυτό είναι ο αριθμός τόσο μεγάλος.

 Εμείς δεν μπορεί να έχουμε σε κάθε πάροχο υπηρεσίας και έναν επιθεωρητή. Οι επιθεωρήσεις και οι εποπτείες γίνονται, είτε προγραμματισμένες, είτε ad-hoc, όπως προβλέπεται στην ελληνική και στην παγκόσμια αγορά.

 Αναφορικά με τους νεοπροσληφθέντες που μπορεί να έρχονται χωρίς πανεπιστημιακή εκπαίδευση. Αυτό είναι κοινοτικός κανονισμός. Προβλέπεται και σε ευρωπαϊκούς θεσμούς και νομίζω ότι έχει να κάνει με την εναρμόνιση τους, ότι μπορούν εκπαιδευμένοι, μη πτυχιούχοι, να εκτελούν εργασίες συγκεκριμένες στην αεροπορική βιομηχανία της επίβλεψης που έχουμε εμείς.

Στον κ. Γιάννουλη, και για τη συγκεντρωτική διάσταση που δίνεται με το οργανόγραμμα, πώς θα αντιμετωπίσει μία κρίση, ένα ατύχημα, ή τέτοιες παρόμοιες περιπτώσεις. Θα αντιμετωπιστούν, όπως και στο παρελθόν, με την αγαστή συνεργασία Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. σε όλους τους τομείς και με μοντέρνα τεχνολογία, η οποία επιτρέπει πολύ γρήγορες επικοινωνίες και, οπωσδήποτε, με τους αρμόδιους φορείς, όπως είναι η Αστυνομία, όλοι οι κρατικοί φορείς οι οποίοι επιλαμβάνονται τέτοιων καταστάσεων. Το δια ταύτα είναι η στενή συνεργασία μεταξύ Α.Π.Α., παρόχων και ειδικότερα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που θα λύνει όλα αυτά προβλήματα, όπως στο παρελθόν, ίσως, και ακόμη καλύτερα.

Στην ερώτηση της κυρίας Πέρκα, πώς θα προασπίζονται τα δικαιώματα των εργαζομένων. Επανέρχομαι στην προηγούμενη απάντησή μου, ότι όλα αυτά τα θέματα θα λύνονται κεντρικά με ταχύτατο τρόπο, σε συνεργασία πάντα με τους τοπικούς παρόχους και ιδιαίτερα με την Υ.Π.Α.. Δεν θα συμβεί, λοιπόν, κάτι διαφορετικό, από ό,τι στο παρελθόν, από τη στιγμή που η συνεργασία είναι δεδομένη.

Αναφορικά δε με τις τεχνικές υπηρεσίες, το ερώτημα της κυρίας Πέρκα, αναφέρεται στο Κεφάλαιο Γ΄ στο Τμήμα δ΄ το συγκεκριμένο, γύρω από τις τεχνικές υπηρεσίες της Α.Π.Α. και πώς επιλαμβάνεται των θεμάτων.

Τελειώνοντας θέλω να πω, ότι τα περισσότερα ερωτήματα ήταν για το πώς θα λειτουργήσει «αθηνοκεντρικά» η Α.Π.Α.. Σας πληροφορώ ότι, δεν θα είναι αθηνοκεντρική η Διοίκηση. Η Διοίκηση είναι μία γενική διοίκηση όλης της χώρας, μέσα από συνεχή και δυναμική διασύνδεση με όλα τα αεροδρόμια και με τους τρόπους που προσφέρονται σήμερα στην εποχή μας.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει η κυρία Γάτσου.

**ΜΑΡΙΑ ΓΑΤΣΟΥ (Γενική Διευθύντρια του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Διαχειρίσεων (ΣΕΤΕ)**: Ευχαριστώ πολύ. Εγώ δέχθηκα ερωτήσεις από την κυρία Πέρκα.

Κυρία Πέρκα, σχετικά με την ερώτησή σας για την άποψή μας, επί του νομοσχεδίου. Ο ΣΕΤΕ θεωρεί ότι το σχέδιο είναι στη σωστή κατεύθυνση, όπως ανέφερα, τόσο για την αποτελεσματικότερη διαχείριση και ανάπτυξη του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου των αερομεταφορών στη χώρα, όσο και της παροχής αποδοτικότερων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Ειδικότερα, για τα θέματα ασφάλειας ή τα δικαιώματα των επιβατών που μου θέσατε, άποψή μας είναι, ότι δεν θα υπάρξει αντίκτυπος. Οι αεροπορικές εταιρείες, όπως και όλες οι άλλες επιχειρήσεις του κλάδου, επίγειας εξυπηρέτησης, handler, σε αεροδρόμια, πιστοποιούνται και ελέγχονται αυστηρά, με βάση πρωτόκολλα από ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς. Προφανώς, ο διαχωρισμός μεταξύ παρόχου και ρυθμιστή, λειτουργεί ενισχυτικά προς τη διασφάλιση αυτών των προτύπων, γιατί στηρίζεται, ακριβώς, στην αυτοτέλεια ρυθμιζόμενου και ρυθμιστή.

Σε ότι αφορά στα προβλήματα ή παράπονα των επιβατών -αν δεν κάνω λάθος είχε και ο κ. Παππάς μία σχετική ερώτηση- των εκατομμυρίων επιβατών που μετακινούνται, ετησίως, θα μου επιτρέψετε να συμπληρώσω, προφανώς, και δεν θα περίμενε κανείς, ότι λύνονται, αποκλειστικά και μόνο, από τις επιτόπιες αρχές. Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν διαδικασίες, έχουν προσωπικό σε εικοσιτετράωρη βάση, σε χώρους center, όσο και στα αεροδρόμια, στα οποία λειτουργούν. Κι εκείνες είναι, που περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον, θέλουν να επιλύονται τα προβλήματα, διότι ζητούν ευχαριστημένους πελάτες. Αυτό είναι και το ζητούμενο, τελικά, για τον τουρισμό. Νομίζω, ότι μπορεί να επεκταθεί σε αυτό το θέμα και ο εκπρόσωπος των αεροπορικών εταιριών. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αραβάνης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ (Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ)):** Σε σχέση με την πρώτη ερώτηση, σχετικά με το αν η κατάργηση των αεροπορικών αρχών θα επηρεάσει τη λειτουργία, τον έλεγχο και την ασφάλεια των πτήσεων, καθώς, επίσης, και αν είμαστε υποχρεωμένοι, με βάση τη σύμβαση μας, να είναι εγκατεστημένες οι αεροπορικές αρχές στο αεροδρόμιο.

Επ’ αυτού, λοιπόν, απαντώ ως εξής. Σε ότι αφορά στην ασφάλεια και τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς, επίσης, και των πτήσεων είναι πολυπαραμετρικός στόχος. Σε αυτή χρειάζεται η συμμετοχή όλων των εμπλεκομένων. Και αυτοί είναι οι αεροπορικές εταιρείες, τα πληρώματα, τα αεροδρόμια, οι φορείς διαχείρισης, καθώς, επίσης, και ο φορέας ελέγχου, που είναι η κρατική αρχή.

Στη σύμβαση ανάπτυξης αεροδρομίου, που είναι για εμάς και προβλέπει όλες τις σχέσεις μας με το ελληνικό δημόσιο, προβλέπεται ότι είμαστε υποχρεωμένοι, να δεχόμαστε τον έλεγχο της κρατικής αρχής, καθώς, επίσης, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ορίζει η κρατική αρχή, με βάση τις οποίες λαμβάνουμε και τις ανάλογες πιστοποιήσεις. Δεν αναφέρεται, βέβαια, ότι ο έλεγχος αυτός ασκείται με αυτοπρόσωπη παρουσία και με διαρκή παρουσία στο αεροδρόμιο της κρατικής αρχής.

Ωστόσο, αυτό που εφαρμόζεται σήμερα σε εμάς, τουλάχιστον, αλλά και στα άλλα αεροδρόμια, είναι ότι υπάρχει κλιμάκιο της αεροπορικής αρχής, το οποίο λειτουργεί. Καταλαβαίνω από αυτά που είπε και ο Διοικητής της Α.Π.Α., ότι δεν πρόκειται να καταργηθούν αυτές οι λειτουργίες, εντελώς. Ενδεχομένως, θα γίνεται με τη μορφή του ελέγχου, δεδομένου ότι τα πεδία, στα οποία ασκούνται οι έλεγχοι, είναι πολλά. Είναι το πεδίο των προτύπων, είναι το πεδίο των λειτουργιών, των κατασκευών και της λειτουργίας.

Σήμερα, ο αερολιμενικός έλεγχος ως έχει, δεν καλύπτει όλα αυτά τα αντικείμενα. Είναι ένας εκπρόσωπος της κρατικής αρχής στο αεροδρόμιο, που, όμως, για κάθε ένα ιδιαίτερο αντικείμενο, είτε ο ίδιος, είτε εμείς, απευθυνόμαστε στους ειδικούς, οι οποίοι βρίσκονται στα κεντρικά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Επομένως, θεωρώ και πιστεύω, ότι με τον ίδιο τρόπο θα συνεχιστεί εφεξής. Επομένως, θα μπορέσουμε να λειτουργήσουμε με έναν τρόπο, ο οποίος θα έχει και μία επιτάχυνση των διαδικασιών, εάν αυτά τα πράγματα αντιμετωπιστούν μέσα από μία πιο λιτή δομή. Δεν ξέρω αν απαντώ στην ερώτηση σας, αλλά, πάντως, έτσι έχουν τα πράγματα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τριανταφύλλου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ)) :** Αναφερόμενος στον κ. Γκίκα, πόσο είναι σπουδαία αυτή η αυτοτελής υπηρεσία και ποιος είναι ο φόβος από τη μετατροπή της από Ν.Π.Δ.Δ., σε Ν.Π.Ι.Δ., σε δεύτερο χρόνο. Φόβος είναι αυτός, κύριε Γκίκα, εύχομαι να μην γίνει.

Στον κ. Παππά, σχετικά με τις πιστοποιήσεις των αεροδρομίων. Έχουμε πιστοποιημένα αεροδρόμια. Με τον νέο πάροχο, έτσι όπως θα προχωρήσει και θα ψηφιστεί, θα χρειαστεί να επαναπιστοποιηθούμε. Ελπίζω, να υπάρχουν αυτές οι μεταβατικές διατάξεις που να κρατούν την υπάρχουσα πιστοποίηση.

Απαντώντας στον κ. Γκόκα, σχετικά με την ασφάλεια των πτήσεων και πώς συνδέονται με το σχέδιο επιδόσεων. Όταν θα έρθει κάποιος τρίτος να σε ελέγξει και θα σε πιέζει, σχετικά με την πραγματοποίηση αυτών που έχουμε δηλώσει, θα είναι τόσο πιεστικός ο έλεγχος, που, ενδεχομένως, να υπάρχει πρόβλημα. Ενδεχομένως. Δεν είπαμε ότι υπάρχει.

Αναφορικά με τη διαφωνία που έχουμε -και έχουμε καταθέσει και σε όλα τα πολιτικά Κόμματα και σε όλους τους φορείς- σχετικά με το πρόστιμο. Αναφερόμαστε στη δημόσια υπηρεσία, στο Νομικό Πρόσωπο όπου θα γίνει. Σε έναν δημόσιο υπάλληλο, θα έρχεται η Ανεξάρτητη Αρχή να επιβάλλει ένα πρόστιμο. Εδώ υπάρχει πρόβλημα και θα πρέπει να το διευκρινίσουμε, καθώς ο δημόσιος υπάλληλος ελέγχεται διαφορετικά. Διατάσσεται ΕΔΕ, πειθαρχικοί έλεγχοι κ.λπ..

Σχετικά με την αυτοτελή δημόσια υπηρεσία -ερώτηση που έθεσε ο κ. Συντυχάκης- για το αν συμφωνούμε ή διαφωνούμε. Σαφέστατα, διαφωνούμε. Διαφωνούμε και βάζουμε και το εξής θέμα. Αυτό που είπε και ο συνάδελφος, ο Σπύρος Ρολάκης. Έφερε το παράδειγμα της Γαλλίας, μιας πολύ μεγάλης χώρας, που λειτουργεί ως δημόσια υπηρεσία. Άρα, γιατί δεν μπορεί να συμβεί και εδώ αυτό; Αναφορικά με το πώς μπορεί να λειτουργήσει ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία -αυτό που ζητάμε- με οικονομική αυτοτέλεια, είδαμε ότι τα λάθη και οι παραλείψεις του Κράτους, έρχονται και «χτυπάνε» μία κρατική υπηρεσία. Στο παρελθόν, έχουν γίνει προτάσεις. Είχε έρθει και στον παρελθόν η προηγούμενη Κυβέρνηση, όπου με τον ν. 4146, προέβλεπε ειδικά ταμεία, προέβλεπε ειδικούς λογαριασμούς για τον σκοπό αυτό που έρχονται τα χρήματα του Eurocontrol. Άρα, νομίζω, ότι μπορεί να συμβεί. Δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω, κύριε Πρόεδρε. Κι επειδή δεν ακουγόμουν, θα καταθέσω στα Πρακτικά της Επιτροπής την προηγούμενη τοποθέτησή μου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κώστας.

**ΜΗΝΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Πολυκλαδικού Συλλόγου Τεχνικών ΥΠΑ (ΠΑΠΟΣΥΤΕ –ΥΠΑ) :** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Σχετικά με ερώτηση του κ. Γκίκα, για την ασφάλεια, σε σχέση με το άρθρο 43. Φυσικά, και αντιδρούμε. Πρώτον, όπως είπα και πριν, μέσα στην εβδομάδα θα βγει αυτό και θα «καταπέσει» από μόνο του. Κι αυτό γιατί η Ευρωπαϊκή Ένωση, ήδη, θα βγάλει ότι το σχέδιο επιδόσεων, είναι αποκλειστικά στους παρόχους της αεροναυτιλίας. Πέρα από αυτό, όπως είπε και ο κ. Ρολάκης, από που κι ως που προκύπτει, μία Ανεξάρτητη Αρχή να καθορίζει τους μισθούς των εργαζομένων; Η δουλειά της είναι να ελέγχει, εάν γίνεται σωστά η δουλειά της, όχι να καθορίζει τους μισθούς. Δηλαδή, θα βάλει μία πίεση στον ελεγκτή, στον πυροσβέστη, σε αυτόν που ελέγχει τα συστήματα, ότι αν δεν πιάσει τον στόχο θα χάσει χρήματα; Άρα, λοιπόν, βάζουμε τους πάντες σε έναν κίνδυνο, μόνο και μόνο για να πιάσουμε το στόχο. Τα χρήματα αυτά έχουν ζητηθεί από το Eurocontrol για έναν συγκεκριμένο λόγο κι αν δεν δοθούν, πρέπει να επιστραφούν πίσω. Άρα, ποιο είναι το όφελος που μπαίνει αυτό; Πρέπει να μας εξηγήσουν.

Σχετικά με τον κ. Γκόκα για την πρόσβαση στα απόρρητα έγγραφα. Νομίζω, ήδη, απαντήθηκε από την απάντηση του κ. Διοικητή μας. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει αλληλογραφία και συνεργασία με τον Στρατό σε θέματα εθνικής ασφάλειας, αναχαιτίσεων, κ.λπ.. Δεν είναι δυνατόν τα πάντα να είναι «ανοιχτά» για όλους. Μπορεί να ελεγχθεί στο κομμάτι των παροχών επίγειας εξυπηρέτησης, όχι στα συστήματα εθνικής ασφάλειας. Αναφορικά με την ερώτηση του κ. Γκόκα για το θέμα των προστίμων και την είσπραξη των ΤΕΑΑ. Δεν είπαμε να μην υπάρχει πρόστιμο, αν υπάρχει παράβαση. Όμως, το πρόστιμο, οφείλει να πηγαίνει στην υπηρεσία και για τον υπάλληλο να διατάσσεται ΕΔΕ. Δεν είναι δυνατόν το πρόστιμο να ξεκινάει από 15.000 ευρώ για οποιαδήποτε παράβαση, δηλαδή, τους μισθούς ενός χρόνου, για έναν υπάλληλο για μία οποιαδήποτε διαφωνία. Αν είναι δυνατόν.

Σε ότι αφορά στα ΤΕΑΑ, είπα και πριν, ότι διαφωνούμε με την ποσόστωση. Δεν είναι δυνατόν να δίνεται το 80% σε αυτόν που ελέγχει και το 20% σε αυτόν που εκσυγχρονίζει. Θα μπορούσε να είναι το αντίστροφο, να πάρει το 20% η Α.Π.Α., όπου αντιστοιχεί στα 16 εκατομμύρια που παίρνει η Υ.Π.Α. και να πάρει τα 90 εκ. η Υ.Π.Α., για να μπορεί να κάνει εκσυγχρονισμό και να μην μας κατηγορούν, ότι τόσα χρόνια η Υ.Π.Α. δεν κάνει αναβαθμίσεις. Φυσικά, δεν κάνει, γιατί τα χρήματα δεν ήρθαν ποτέ στην Υ.Π.Α..

Αναφορικά με την ερώτηση του κ. Βιλιάρδου, για το αν υπάρχει θέμα απολύσεων. Φυσικά, και υπάρχει θέμα απολύσεων. Από τη στιγμή που συστήνεται ένα Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με αυτό τον τρόπο και με αυτές τις προϋποθέσεις, όπως είπα και πριν, με μαθηματική ακρίβεια, θα οδηγηθεί σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, θα αρχίζει να «τεμαχίζεται», όπως η Ολυμπιακή, οπότε θα δοθούν όλα στους ιδιώτες. Όμως, ποια υπηρεσία θα δοθεί στους ιδιώτες; Η Αεροναυτιλία; Φυσικά, ο κόσμος θα βρεθεί στον «δρόμο». Τη χώρα μας δεν την σκεφτόμαστε;

Σχετικά με τον κ. Αρσένη που ρώτησε για τις Αρχές. Φυσικά και οι Αρχές, όπως είπε και ο Πρόεδρος των Αερολιμενικών, πρέπει να υπάρχουν παντού. Όπως έχει το Λιμενικό, όπως έχουν οι πάντες ελεγκτικούς μηχανισμούς παντού, δεν μπορεί να μην υπάρχουν Αεροπορικές Αρχές σε όλα τα αεροδρόμια.

Σε ότι αφορά στο όφελος της αλλαγής, νομίζω του απάντησα, ήδη, ποιο είναι το όφελος της αλλαγής. Είναι όλα στους ιδιώτες. Να δώσουμε και τον Στρατό να δώσουμε και την Αστυνομία. Αναφορικά με τον κ. Γιάννουλη που ρώτησε για τον διάλογο. Υπήρξε μία μορφή διαβούλευσης, αλλά δεν ήταν διάλογος. Διάλογος, απ’ όσο γνωρίζουμε από την ελληνική γλώσσα είναι, συζητάμε, καταθέτουμε τις απόψεις μας ο ένας και ο άλλος, βλέπουμε που διαφωνούμε, που συμφωνούμε με επιχειρήματα και καταλήγουμε σε ένα συμπέρασμα. Δεν υπήρξε αυτό. Υπήρχε μόνο μία κατάθεση προτάσεων, χωρίς απάντηση. Αυτό λέμε ότι δεν υπάρχει διάλογος, έτσι δεν λύνονται τα προβλήματα.

Σε ότι αφορά στον κ. Λογιάδη, που ρώτησε για τον κίνδυνο του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, έχω απαντήσει, ήδη, όπως και για τον διάλογο. Για τη χρηματοδότηση της Α.Π.Α., ρώτησε γιατί τίθενται θέματα δεοντολογίας και διαφάνειας. Φυσικά, τίθενται τέτοια θέματα, όταν χρηματοδοτείται η Α.Π.Α. από τον ελεγχόμενο και από δωρεές. Πώς είναι δυνατόν μία Ανεξάρτητη Αρχή να λειτουργεί με δωρεές και από τον ελεγχόμενο;

Νομίζω απάντησα στις ερωτήσεις. Αν υπάρχει κάτι άλλο, μπορείτε να με ρωτήσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καμηλάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ)):** Θα προσπαθήσω να απαντήσω συνολικά και για την οικονομία του χρόνου και επειδή είδα ότι κάποιες ερωτήσεις είναι και κοινές. Επομένως, αυτό που πρέπει να δούμε, κατ’ αρχήν, είναι το αν ασκούνται οι αρμοδιότητες που υπάρχουν στα περιφερειακά αεροδρόμια, κ.λπ..

Στα περιφερειακά αεροδρόμια υπάρχουν αρμοδιότητες, για τις οποίες απαιτείται να είναι εκεί ο άνθρωπος που θα κάνει τους ελέγχους. Τι εννοούμε με αυτό; Για παράδειγμα, από τον ευρωπαϊκό κανονισμό προβλέπονται αλκοολομετρήσεις προς όλο το προσωπικό του αεροδρομίου της πίστας, καθώς και στο ιπτάμενο προσωπικό. Είναι υποχρεωτικό από τον ευρωπαϊκό κανονισμό και απορούμε ποιος θα το κάνει. Δηλαδή, ο μόνος άνθρωπος, ο όποιος μπορεί να μπει μέσα σε ένα αεροσκάφος και να κάνει ελέγχους είναι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Μόνο από εκεί μπορεί να προέρχεται. Πώς θα γίνεται από μακριά αυτός ο έλεγχος μέσα στο αεροσκάφος;

Για να καταλάβετε, ούτε η Ελληνική Αστυνομία μπορεί να μπει μέσα στο αεροσκάφος, γιατί το ξένο αεροσκάφος θεωρείται ξένο έδαφος, δεν θεωρείται έδαφος της χώρας. Ποιος, λοιπόν θα κάνει τον έλεγχο, όταν έχουμε καταγγελίες -και υπάρχουν αυτές οι καταγγελίες- ότι ο πιλότος συμπεριφέρεται περίεργα και πρέπει να ελεγχθεί; Ποιος θα ελέγξει, όταν θα πηγαίνει ο μηχανικός να επισκευάσει το αεροσκάφος; Ποιος θα ελέγξει τα πτυχία του μηχανικού που θα ελέγξει το αεροσκάφος, εάν έχει πιστοποιηθεί για τον τύπο του αεροσκάφους; Αντιλαμβάνεστε, ότι δεν μπορεί ένας μηχανικός ειδικός στο AIRBUS 320 να ελέγξει το BOEING 738, γιατί κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές. Είναι θέμα ασφάλειας. Αυτό θα πρέπει να το καταλάβετε, να γίνει κατανοητό.

Ποιος θα κάνει τον έλεγχο, εφόσον γίνει ένα ατύχημα, ή υπάρξει ένας τραυματισμός; Ποιος θα πάει εκεί να βγάλει φωτογραφίες και να κάνει προανάκριση; Εμείς από τον νόμο προβλεπόμαστε ως Προανακριτική Αρχή μέσα στο αεροδρόμιο και από κει και πέρα προωθούμε την έκθεσή μας, είτε στον Εισαγγελέα, είτε οπουδήποτε αλλού ζητηθεί και πρέπει να πάει.

 Το σχέδιο διαχείρισης ανθρώπινων απωλειών, το σχέδιο «ΙΚΑΡΟΣ». Αν συμβεί -και το απευχόμαστε όλοι αυτό- κάτι στη Μυτιλήνη, στη Ρόδο, ή κάπου εκεί, που ξέρετε ότι «κόβουν βόλτες» τα τουρκικά αεροσκάφη, αν συμβεί ένα επεισόδιο, εάν συμβεί κάτι και χρειάζεται να επέμβει ο Στρατός, η Πολεμική Αεροπορία, ποιος θα είναι εκεί να εφαρμόσει τα διαβαθμισμένα σχέδια που υπάρχουν και ο οποίος θα βοηθήσει το έργο της Πολεμικής Αεροπορίας ή του Στρατού μέσα στο αεροδρόμιο, γιατί δεν το γνωρίζουν το αεροδρόμιο; Ο αρμόδιος κρατικός υπάλληλος, θα είναι αυτός της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος θα δώσει όλες τις κατευθύνσεις, τις οδηγίες, οτιδήποτε χρειαστεί η Πολεμική Αεροπορία μέσα στο αεροδρόμιο για να μπορέσει να εξυπηρετηθεί το έργο της.

Ποιος θα εξυπηρετήσει τα δικαιώματα των επιβατών; Μπορεί να υπάρξει μία καθυστέρηση αεροσκάφους. Οι επιβάτες έχουν δικαίωμα να πάρουν, για παράδειγμα, είτε αποζημίωση, είτε να τους δοθούν τρόφιμα, γιατί αν έχει καθυστέρηση τρεις ώρες το αεροσκάφος, θα πρέπει η εταιρεία από μόνη της να προσφέρει ένα γεύμα. Αυτό σε ένα λεπτό έχει τακτοποιηθεί, εφόσον υπάρχει άνθρωπος εκεί. Πηγαίνει, βλέπει ποιο είναι το πρόβλημα, που είναι, πώς είναι και το τακτοποιεί αμέσως. Που να περιμένει τώρα ο άλλος να στείλει διαμαρτυρία σε μία υπηρεσία στην Αθήνα και να περιμένει μετά από έξι μήνες απάντηση;

Σε ότι αφορά στα ΤΕΑΑ. Το Τέλος Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένων, αυτή τη στιγμή, ελέγχεται από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, δηλαδή, από την Αεροπορική Αρχή του Αερολιμένα. Αυτό γίνεται σε συνεννόηση. Υπάρχει μία πλατφόρμα, στην οποία μπαίνει και κάνει τον έλεγχό της και μετά προωθείται, αφού γίνει ο έλεγχος, στη FRAPORT για τις περαιτέρω ενέργειες είσπραξης κλπ.. Δεν έχουμε καταλάβει και εμείς, για ποιον λόγο υπάρχει ένας καινούργιος φορέας ελέγχου Τελών Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένων, αφού αυτό μπορεί να το κάνει, κάλλιστα, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η Αεροπορική Αρχή του αερολιμένα που, ήδη, το κάνει αυτή τη στιγμή. Για ποιον λόγο να έχουμε περισσότερα φορολογικά «βάρη» στον φορολογούμενο, να το κάνει ένας άλλος φορέας, όταν υπάρχει ο φορέας που το κάνει;

Να σας πω και κάτι; Για παράδειγμα, ελέγχεται πόσοι επιβάτες ταξιδεύουν και πληρώνουν τέλη. Αυτή τη στιγμή, χρειάζεται να μπει ο αερολιμενικός μέσα στο αεροσκάφος, αν χρειαστεί, μπορεί δειγματοληπτικά να το κάνει, και να μετρήσει τους επιβάτες, για να δει αν αυτά που δηλώνονται στο χαρτί είναι πραγματικά. Μπορεί να τον κάνει τον έλεγχο αυτή τη στιγμή και είπαμε ότι μόνο ο αερολιμενικός, μόνο ο υπάλληλος της Αεροπορικής Αρχής, μπορεί να μπει μέσα και να κάνει αυτόν τον έλεγχο. Πώς θα γίνεται αυτός ο έλεγχος απομακρυσμένα; Πώς θα γίνεται; Γιατί να μην τον κάνει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και να τον κάνει κάποια άλλη Αρχή; Δεν έχουμε καταλάβει, για ποιον λόγο δημιουργείται αυτός ο νέος φορέας που σημαίνει και παραπάνω επιβάρυνση για το ελληνικό δημόσιο;

Σε ότι αφορά στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας. Εμείς πιστεύουμε ότι η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, όπως υπάρχει αυτή τη στιγμή στην Υ.Π.Α. με το νέο νομοσχέδιο και το πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρχει Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας στην Υ.Π.Α., αντίστοιχα, θα πρέπει να υπάρχει και Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας στην Α.Π.Α., διότι πώς θα εκπαιδεύονται οι επιθεωρητές της Α.Π.Α.; Θα πηγαίνουν στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, στη Σχολή του ελεγχόμενου να εκπαιδεύεται ο ελεγκτής; Δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε.

Επίσης, υπάρχουν ειδικές εκπαιδεύσεις, διαβαθμισμένες εκπαιδεύσεις, όπως είναι οι εκπαιδεύσεις που αφορούν στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Αυτές ήταν στο Κράτος και πρέπει να παραμείνουν στο Κράτος. Γιατί το λέω, με αυτόν τον τρόπο, ότι πρέπει να γίνει από την Α.Π.Α. και όχι από την Υ.Π.Α.; Η Υ.Π.Α., πλέον, γίνεται πάροχος υπηρεσιών. Όμως, πάροχοι υπηρεσιών είναι και άλλοι. Είναι και η Fraport, είναι και άλλες ιδιωτικές, ίσως, εταιρείες που μπορεί να δούμε και στο μέλλον.

Αυτό επειδή είναι διαβαθμισμένη εκπαίδευση, κατά την άποψή μας, δεν μπορεί να φύγει από το Κράτος και γι’ αυτό πρέπει να γίνει από την Α.Π.Α. Άρα, όπως έχουμε προτείνει και στην πρόταση που θα καταθέσουμε και στην Επιτροπή, θα πρέπει να υπάρχει Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Α.Π.Α.. Δεν καταλαβαίνω γιατί να μην υπάρχει. Ποιος είναι ο λόγος; Άλλωστε, αυτό μπορεί να προσελκύσει και εκπαιδευόμενους από το εξωτερικό, να αναπτυχθεί και να γίνει ένα μεγάλο εκπαιδευτικό κέντρο, διαβαλκανικού επίπεδου, να φέρει έσοδα στην Ελλάδα και να αναπτύξει και τον εκπαιδευτικό τουρισμό. Γιατί να μην γίνει; Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καλογερόπουλος

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας(ΕΝΗΜΑΕΚ)):** Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ πολύ και πάλι. Έχει γίνει μία ερώτηση από τον κ. Βασίλειο Βιλιάρδο, για τι πρόβλημα θα δημιουργηθεί από τη μετατροπή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από αυτοτελή δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο. Όπως είπα και στην αρχική μου ομιλία αυτός είναι ο λόγος που ζητάμε την απόσυρση του συγκεκριμένου άρθρου 52. Καταρχάς, δεν υπάρχει μελέτη βιωσιμότητας. Δεν έχω διαβάσει κάποια μελέτη βιωσιμότητας.

Επίσης, στο άρθρο 52, όπως είπα και στην αρχική μου ομιλία, υπάρχει μία μείωση της τάξεως του 68%, σε ότι αφορά στο Eurocontrol, ενώ σε ότι αφορά στις πτήσεις των επιβατών, υπάρχει μία μείωση της τάξης του 45%. Άρα, λοιπόν, υπάρχει ένα πρόβλημα σοβαρό. Το δεύτερο που έχω να πω είναι σε σχέση με τα ακίνητα. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είχε ακίνητα μέχρι το 2015, όταν έφυγαν τα 14 μεγάλα αεροδρόμια, απ’ που είχε έσοδα από τα ενοίκια. Σήμερα τι έχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας; Έχει 23 αεροδρόμια τα οποία είναι άγονες γραμμές. Έχουν κάποια μαγαζιά, τα οποία, ενδεχομένως, τα έσοδά τους να μην είναι αρκετά να συντηρήσουν ούτε τα ίδια.

Σήμερα η Υ.Π.Α. δεν εισπράττει ενοίκια. Το μόνο που έχει σήμερα, που δεν είχε πριν, είναι ότι με το που έκλεισε το Ελληνικό, η Υ.Π.Α. πληρώνει ενοίκια σε τρία μέρη, στον Άλιμο στο Κίτσι και ένα δεύτερο στον Άλιμο. Άρα, έχει περισσότερα έξοδα. Αποθεματικό, επίσης, δεν έχει, εκτός και αν δεν το ξέρουμε εμείς. Άρα, λοιπόν, είναι σκόπιμο, να μην περάσει η αλλαγή της νομικής μορφής της σε Ν.Π.Δ.Δ.. Δεν είναι κάτι το οποίο φαίνεται άσχημο, αλλά μπορούμε να το δούμε, όταν θα έρθει όλο το νομικό πλαίσιο της Υ.Π.Α. σε πέντε μήνες, έξι μήνες, που, ενδεχομένως, τότε θα έχουμε μία καλύτερη εικόνα των οικονομικών. Όπως είπε και ο κ. Τσίτουρας, φυσικά, κανένας προγραμματισμός δεν μπορεί να γίνει. Πολύ σωστά. Αυτό είπα και εγώ προηγουμένως. Κανένας προγραμματισμός δεν μπορεί να γίνει, γιατί κανένας δεν μπορεί να προβλέψει ποια θα είναι τα οικονομικά μεγέθη το 2021, το 2022. Μακάρι, να είναι καλά. Κανένας δεν εύχεται η πανδημία να συνεχίσει σε αυτούς τους ρυθμούς, αλλά κανείς, όμως, δεν μπορεί να πει ότι δεν θα υπάρχει.

Επίσης, αυτό που θέλω είναι, ότι στο σχέδιο της Α.Π.Α. δεν υπάρχουν επιθεωρητές, ηλεκτρονικοί μηχανικοί ασφαλείας εναερίας κυκλοφορίας. Υπάρχει μία παράλειψη. Στο προηγούμενο σχέδιο, στον ν. 4427, είχε νομοθετηθεί μόνο για Π.Ε.. Σε αυτό το σχέδιο νόμου δεν υπάρχει καμία αναφορά. Υπάρχουν τρεις συνάδελφοι, οι οποίοι είναι πιστοποιημένοι, ο ένας εκ των οποίων έχει υπηρετήσει στην EASA.

Διαπιστώνω, χωρίς να θέλω να προσβάλω κανέναν, ότι υπάρχουν δύο πλευρές. Υπάρχει μία πλευρά η οποία λέει καλά λόγια για το σχέδιο νόμου και υπάρχει και η άλλη πλευρά των εργαζομένων, οι οποίοι έχουν πάρα πολλές ενστάσεις και ζητάνε την απόσυρσή του. Γιατί, όμως, τη ζητάνε; Γιατί δεν έγινε ουσιαστικός διάλογος, δεν έγινε διάλογος. Κύριε Υπουργέ, ακούστε μας λίγο, γιατί δουλεύουμε και έχουμε χρόνια στην Υπηρεσία και την αγαπάμε. Δεν έγινε διάλογος, όπως δεν έγινε διάλογος και στους προηγούμενους νόμους και είδατε τι κατάληξη είχαν. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μεγαγιάννης.

**ΕΥΔΟΞΟΣ ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.):** Καταρχήν, σε ότι αφορά στον διάλογο, συμφωνώ ότι διάλογος δεν έγινε. Υποβλήθηκαν υπομνήματα, υποβλήθηκαν οι προτάσεις μας, μπήκαμε στη διαβούλευση, δώσαμε πιθανά σημεία διορθώσεων, για να μπορούμε να δούμε εάν αυτός ο νόμος θα «περπατήσει». Δεν υπήρξε ουσιαστικός διάλογος, διότι εάν υπήρχε -θεωρώ- ότι κάποια από τα θέματα, ήδη, θα είχαν λυθεί. Οι απόψεις των φορέων και των εργαζομένων μέχρι να φτάσουν σε αυτούς που συνέταξαν το νομοσχέδιο, μάλλον, υπήρχαν παρεμβάσεις, που δεν αφήναν την πραγματική άποψη και γνώμη να φτάσει εκεί που έπρεπε και να ληφθεί, σοβαρά, υπόψιν. Το λέω αυτό, διότι δεν μπορεί κάθε φορά να γίνεται το ίδιο. Θα πρέπει να υπάρχει ουσιαστικός διάλογος, με ανταλλαγή απόψεων, ώστε να γίνεται σύνθεση ενός σωστού νομοσχέδιό.

Να μπω και στην ουσία του ερωτήματος που τέθηκε. Σίγουρα, στην Α.Π.Α. δεν υπάρχει σαφής τεχνική δομή, που να αποδεικνύει, ότι κάνει το έργο που σας ανέφερα πριν. Και αυτό θα είναι πρόβλημα. Για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και με το νομοσχέδιο αυτό η μη ύπαρξη Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών, θεωρώ ότι είναι παράλειψη.

Αναφερόμενος στο έλλειμμα που μπορεί να υπάρξει για τα ρυθμιστικά σχέδια, για την πιστοποίηση, για τις άδειες και για όλο αυτό το κομμάτι, το οποίο θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό και μιλάμε για το σύνολο των διπλωματούχων μηχανικών. Δεν μιλάμε για άλλες κατηγορίες, καθώς είναι συγκεκριμένες. Όλες οι ειδικότητες των Μηχανικών του Πολυτεχνείου, είναι εναρμονισμένες να προσφέρουν, ακόμη, και στις κακές συμβάσεις που υπήρχαν. Ακόμη, και στις συμβάσεις δεν ληφθήκαμε υπόψιν. Ο κ. Μαραγκάκης ανέφερε, ότι προχώρησε η Fraport και έκλεισε μάλιστα και έναν «κύκλο» εργασιών νωρίτερα απ’ ότι έπρεπε. Να συμφωνήσουμε. Όμως, υπήρχε μία δομή, αυτή των τεχνικών υπηρεσιών μέσα στην Υ.Π.Α., όπως λειτουργεί και σήμερα, που ήταν ξεκάθαρος ο ρόλος της, διαχειρίστηκε, κατά τον καλύτερο τρόπο, διαχέοντας σε όλη την υπηρεσία τις απόψεις της, συγκεντρώνοντας τις πάλι και βγάζοντας τις εγκρίσεις που έπρεπε να βγουν και με αυτές τις εγκρίσεις, στον χρόνο που έπρεπε, κερδήθηκε χρόνος.

Οι συμβάσεις ξέρετε τι έλεγαν αγαπητοί; Οι συμβάσεις έλεγαν, ότι εάν δεν εγκριθεί στον χρόνο που προβλέπει η σύμβαση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για το συγκεκριμένο αντικείμενο, για τους Μηχανικούς, η άποψή μας θεωρείται θετική.

Το τελευταίο που ήθελα να πω, είναι, ότι όταν υπάρχουν καθυστερήσεις, παρ’ όλες τις δυσκολίες βάζουμε «πλάτη», για να μην υπάρχουν καθυστερήσεις για το ελληνικό δημόσιο. Σύμφωνα με αυτά που προέβλεπαν οι συμβάσεις δεν υπήρξαν γι’ αυτό, ούτε πρόστιμα, ούτε αξιώσεις. Υπήρχαν άλλα πράγματα για τα οποία δεν ευθυνόταν η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, η οποία χρησιμοποίησε το αντικείμενο, λειτούργησε το αντικείμενο, πρόλαβε να ανταποδώσει το αντικείμενο που της είχε ανατεθεί να το ελέγξει, να το εγκρίνει ή να υποβάλλει τις παρατηρήσεις της.

Παρ’ όλα αυτά, σε άλλες περιπτώσεις που υπήρξαν από τους παραχωρησιούχους διεκδικήσεις, αξιώσεις για αποζημιώσεις, για διάφορα θέματα, για το κομμάτι που αφορά στο δημόσιο συμφέρον γνωρίζω, ότι οι συνάδελφοι δίπλα στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, έβαλαν «πλάτη» με επιχειρήματα για να επιτευχθεί στον καλύτερο βαθμό το δημόσιο συμφέρον. Όλα αυτά είχα στο μυαλό μου, όταν έλεγα, ότι πρέπει να υπάρχει ξεκάθαρη δομή και στην Α.Π.Α. και στην Υ.Π.Α., προκειμένου να μην απολυθεί κανένας και να μην έχουμε προβλήματα.

Κλείνοντας, σχετικά με το αν κερδίζει το Κράτος ή ποιος κερδίζει. Δεν ξέρω ποιος κερδίζει. Πάντως, το Κράτος δεν θεωρώ ότι κερδίζει με τη μετατροπή σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Δεν αντιλαμβανόμαστε και τον τρόπο που έγινε στη συγκεκριμένη συγκυρία. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαστοραντωνάκης.

**ΙΩΣΗΦ ΜΑΣΤΟΡΑΝΤΩΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών (ΕΕΑΕ)):** Σε ό,τι αναφέρθηκε ο κ. Παππάς, δεν έχουμε υπόψη τη μελέτη του ΙΝΚΑ. Μόλις τη λάβουμε, θα τη μελετήσουμε και θα μπορέσουμε να τοποθετηθούμε.

Σε ό,τι αφορά στα παράπονα επιβατών, θα μου επιτρέψετε να σας αναφέρω, ότι οι αεροπορικές εταιρίες έχουν ειδικά τμήματα που ασχολούνται με παράπονα επιβατών, είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, επτά μέρες την εβδομάδα και ενεργούν και τα αντιμετωπίζουν εφαρμόζοντας, απόλυτα, τις προβλέψεις του 261, με πολύ καλά σχόλια από τους επιβάτες που προτιμούν να έχουν, κατευθείαν, επαφή με την αεροπορική εταιρεία και, βέβαια, τις αεροπορικές εταιρείες τις ενδιαφέρει να έχουν ευχαριστημένους επιβάτες και όχι δυσαρεστημένους ή μη ικανοποιημένους.

Επίσης, θέτω υπόψη σας, ότι και τώρα υπάρχει αρμόδια Διεύθυνση στα κεντρικά της Υ.Π.Α. που απευθύνονται, εγγράφως, παραπονούμενοι επιβάτες και αρμόδιος υπάλληλος της Διεύθυνσης αυτής επιλαμβάνεται για τη συνέχεια.

Το δεύτερο ερώτημα που αφορά στις «τριγωνικές» συναλλαγές, δεν έχουμε κάτι υπόψη μας που μπορώ να αναφέρω σχετικά. Θεωρούμε, όμως, ότι εφόσον υπάρχει ένας ανεξάρτητος φορέας, όπως η Α.Π.Α., που θα έχει οργάνωση, διαδικασίες εκπαίδευσης και σωστό έλεγχο, τέτοιες πρακτικές θα αποκλειστούν. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ρολάκης.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΡΟΛΑΚΗΣ (εκτελών χρέη Προέδρου στην Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΕΚΕ)):** Καταλαβαίνετε όλοι σας πως οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας είμαστε στο επίκεντρο αυτού του νόμου, οπότε θα απαντήσω χωρίς να με διακόψετε. Σας παρακαλώ θερμά.

Ερωτήθηκα γιατί η μη αναπλήρωση των αποζημιώσεών μας, θα είναι εις βάρος του Κράτους. Βεβαίως, θα είναι εις βάρος του Κράτους. Γνωρίζουν εκεί οι κύριοι πώς βγαίνει η τιμή της μονάδος; Βγαίνει από τα έξοδα μισθοδοσίας των υπαλλήλων της αεροναυτιλίας και από τα έξοδα στα ραντάρ και στα μηχανήματα της αεροναυτιλίας. Μόνο από αυτά. Από πουθενά αλλού. Κανένα άλλο δεν μπαίνει στο performance plan. Να το κατανοήσουμε όλοι εδώ μέσα, γιατί μιλάτε για τιμή μονάδος -άκουγα και χθες- 30, 40, 50. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. Δεν μπορεί ο Υπουργός να ορίσει τιμή μονάδος. Η τιμή μονάδος θα κοιτάξει τι λεφτά παίρνω εγώ, δηλαδή, η αεροναυτιλία, τι ραντάρ αγόρασα, θα τα βάλω στο performance plan, θα πάω στη διαβούλευση των χρηστών στη BRB που γίνεται τώρα και θα «κλειδώσει» για τρία χρόνια και μετά θα είναι γενική. Δεν θα μπορεί μετά να αλλάξει για τα επόμενα τρία χρόνια και θα πάμε στο 25 από το 30 που είχαμε πέρσι και πριν από μερικά χρόνια είχαμε 37. Αυτά σας λέω εγώ και όποιος τα καταλαβαίνει, τα καταλαβαίνει.

Το επόμενο ερώτημα αφορά στην ασφάλεια των πτήσεων και στην αξιολόγηση. Ακούστε κάτι. Μιλάνε για αξιολόγηση στους ελεγκτές της Ελλάδος; Οι ελεγκτές της Ελλάδος είναι, αποδεδειγμένα, οι πιο καλοί ευρωπαίοι υπάλληλοι. Αξιολογούμαστε από την EASA, δίνουμε, διαρκώς, εξετάσεις, παίρνουμε βαθμό πάνω από 75% για να κρατάμε ειδικότητες. Αν δεν έχουμε 75% και πάνω χάνουμε την ειδικότητα. Είμαστε οι μόνοι υπάλληλοι στη χώρα που αν χάσουμε την ειδικότητα, δεν πληρωνόμαστε, χάνουμε τα λεφτά. Για ποια αξιολόγηση μιλάμε;

Εγώ, προσωπικά, είχα πάει στον κ. Μητσοτάκη, όταν ήταν Υπουργός στην Κυβέρνηση του κ. Σαμαρά, και είχε βγάλει ο ίδιος την αξιολόγηση και του τα εξήγησα όλα αυτά και μου είπε, ότι «εσείς δεν μπορείτε να μπείτε σε αυτή τη διαδικασία του υπόλοιπου Δημοσίου που έχετε τέτοιες αξιολογήσεις, συνεχώς, από EASA, από NSA». Το ξέρετε ότι κάνουμε ιατρικές εξετάσεις, κάθε χρόνο, υποχρεωτικά; Το ξέρετε ότι περνάμε από ψυχολογικά τεστ; Και έρχεστε και μου λέτε, ότι δεν δεχόμαστε εμείς την αξιολόγηση; Αν είναι δυνατόν. Δεν γίνονται αυτά.

Ξέρετε τι κάνετε; Ξέρετε τι θέλετε να κάνετε; Θέλετε να «στριμώξετε» τους ελεγκτές. Οι αεροπορικές εταιρείες νομίζουν -είναι λάθος τους όμως- ότι αν εγώ επιταχύνω την εναέρια κυκλοφορία, δηλαδή, βάζω ένα αεροπλάνο στον διάδρομο να απογειωθεί πιο γρήγορα, δεν κινδυνεύει η ασφάλεια των πτήσεων. Μα, κινδυνεύει. Δεν γίνεται να λες του ελεγκτή «θέλει τρία λεπτά ένα αεροπλάνο για απογείωση και έρχεται ένα άλλο για προσγείωση». Ο χρόνος αυτός είναι θεσμοθετημένος από τους διαχωρισμούς των αεροσκαφών, από τη Συνθήκη του Σικάγο, από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς αέρος. Πώς εγώ θα επιταχύνω μία κυκλοφορία και θα έρθει ο κύριος από την Α.Π.Α. να μου πει «δεν το έβαλες στα δύο λεπτά». Και που ξέρει, στο κάτω κάτω της γραφής, αυτός ο κύριος από εναέρια κυκλοφορία; Δηλαδή, εδώ μιλάμε για πράγματα και θαύματα. Γι’ αυτό σας λέω, ότι κινδυνεύει η ασφάλεια των πτήσεων.

Μας αναγκάζετε εμάς να μην τηρούμε τους κανόνες αέρος; Οι πιλότοι τι λένε για όλα αυτά; Να ερωτηθούν και οι πιλότοι, στο κάτω-κάτω της γραφής. Θα μειώσουμε τα ελάχιστα διαχωρισμών; Γίνονται αυτά τα πράγματα; Δεν γίνονται, καταλάβετέ το. Δεν υπάρχουν στην Ευρώπη τέτοια πράγματα.

Αναφορικά με το μπόνους το θεσμοθέτησε, πέρυσι, ο κ. Καραμανλής, και τον ευχαριστούμε. Δώστε το στην Α.Π.Α. να κάνει ό,τι θέλει, να έχει αντικείμενο να ασχολείται. Δεν μας ενδιαφέρει. Όμως, είναι άλλο το μπόνους, επειδή εγώ θα πετύχω τους στόχους του performance plan, δηλαδή, τις καθυστερήσεις. Δεν το καταλαβαίνετε όλοι σας; Είναι τόσο απλό αυτό που σας λέω. Είναι άλλο το μπόνους που είναι θεσμοθετημένο, καθώς ψηφίστηκε στη Βουλή, και άλλο είναι να μου λέει, ότι εγώ πρέπει να ελαττώσω τα ελάχιστα των διαχωρισμών για να μην βγουν, τυχόν, καθυστερήσεις. Κακώς, μας χρεώνουν εμάς τις καθυστερήσεις, τουλάχιστον, πέρυσι και πρόπερσι. Δώσαμε τον καλύτερό μας εαυτό και πέρυσι και πρόπερσι. Ουδέποτε προσπαθήσαμε να βγάλουμε καθυστερήσεις. Δεν είχαμε προβλήματα. Δεν είχαμε καν αιτήματα. Το μόνο αίτημα που είχαμε ήταν κάποιες προσλήψεις οι οποίες έγιναν. Γιατί μας λένε τώρα τέτοια πράγματα;

Σε ότι αφορά στη μετατροπή σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Εμείς είμαστε η αεροναυτιλία. Είμαστε η εναέρια κυκλοφορία, συν τους ηλεκτρονικούς και τους τηλεπικοινωνιακούς. Θέλετε να κάνετε την αεροναυτιλία Ν.Π.Δ.Δ; Κάντε τη. Σας είπε κανείς τίποτα; Θα σας πούμε όχι; Αυτό είναι το γαλλικό μοντέλο. Το πήραν και το πήγαν στο Υπουργείο Ανάπτυξης. Βέβαια, άφησαν την Υ.Π.Α. ως αυτοτελή δημόσια υπηρεσία οι άνθρωποι. Μια χαρά, ξέρουνε. Όμως, δεν μπορεί να σου λέει θα κάνω την Υ.Π.Α., Ν.Π.Δ.Δ. και θα της δώσω αεροδρόμια, θα διπλασιάσω τις υπηρεσίες που παρέχονται, θα δώσω άλλους υπαλλήλους, δηλαδή, τους συναδέλφους μας, οι οποίοι, στο κάτω-κάτω της γραφής, καλώς, διαμαρτύρονται. Αυτό, δηλαδή, θα είναι Ν.Π.Δ.Δ., το οποίο επικουρικά παίρνει χρήματα από το Κράτος. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. Αν θέλετε την αεροναυτιλία, κάντε ότι θέλετε. Αν θέλετε να έχετε την Υ.Π.Α. με όλες αυτές τις αρμοδιότητες και να ζει μόνο από τα τέλη, κάντε το αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, για να μπορεί να παίρνει χρήματα από το Κράτος, γιατί δεν φθάνουν τα λεφτά. Σας είπα για την οικονομοτεχνική μελέτη βιωσιμότητας. Γιατί την κάνατε;

 Μία ερώτηση που δέχθηκα ήταν για την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών. Σας είπα προηγουμένως. Δεν θα μειώσουν τους διαχωρισμούς; Ποιος θα αναλάβει αυτή την ευθύνη; Ποιος; Ο υπάλληλος της Α.Π.Α.; Ο Διοικητής της Α.Π.Α.; Ποιος;

Να μπει στα θέματα που αφορούν τον διαχωρισμό στην εναέρια κυκλοφορία και να μου βάζει εμένα στόχους καθυστερήσεων, οι οποίοι μπορεί να μην βγαίνουν με τίποτα. Δεν βγαίνουν, σας το λέω εγώ. Είναι δύσκολο. Δηλαδή, καθυστέρησε ένα αεροπλάνο, επειδή άργησε ένας επιβάτης, ή για κάποιον άλλον λόγο και θα τα χρεώνουν πάνω μας; Ξέρετε κάτι; Δεν μπορούν να γυρίσουν λεφτά πίσω. Μπαίνουν στο performance plan και «κλειδώνουν» για τρία χρόνια. Και ξέρετε τι βάζουν εδώ; Βάζουν έναν αποθεματικό λογαριασμό για να δικαιολογηθούν. Σου λέει, «άμα στα κόψω τα λεφτά θα τα βάλω στο αποθεματικό», αλλά και πάλι δεν μπορούν. Όλα αυτά είναι παράνομα. Να τα πάρει το Υπουργείο πίσω. Άλλο είναι το μπόνους, βάλτε ό,τι θέλετε στο μπόνους. Δεν μπορείτε να βάλετε τέτοια πράγματα, ούτε στο performance plan. Θα έρθει ο καινούριος κανονισμός, το είπε ο κ. Κώστας. Έτοιμος είναι. Ας ζητήσει ο κ. Υπουργός από την Ευρώπη ή από τη διεύθυνση του παρόχου αυτή τη στιγμή να του στείλει τον καινούργιο Κανονισμό. Οι Γερμανοί τον «τρέχουν», γιατί είναι στην Προεδρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θέλουν να κάνουν τα δικά του.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Ρολάκη, σας παρακαλώ. Απαντήστε στις ερωτήσεις. Μην επαναλαμβάνετε αυτά που είπατε στην πρωτολογία σας. Απαντήστε συγκεκριμένα μόνο στις ερωτήσεις που δεχθήκατε. Δεν είναι συνέλευση.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΡΟΛΑΚΗΣ (εκτελών χρέη Προέδρου στην Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΕΚΕ)):** Ο κ. Γκόκας με ρώτησε για το γαλλικό μοντέλο. Σας είπα. Έτσι ήταν η Υ.Π.Α. στη Γαλλία και οι άνθρωποι για να εφαρμόσουν τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς πήραν τη Διεύθυνση Αεροναυτιλίας, που αποτελείται από μία Διεύθυνση Ηλεκτρονικών Συστημάτων και από μια Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας, και την πήγανστο Υπουργείο Ανάπτυξης. Τα τέλη ανήκουν σε αυτούς. Σας είπα και προηγουμένως, ότι τα αεροδρόμια δεν έχουν δικαίωμα στα τέλη. Τα αεροδρόμια έχουν δικαίωμα στα τέλη προσγείωσης - απογείωσης, αλλά, δυστυχώς, έχουμε τα προβληματικά. Δεν μπορούμε να τα συντηρήσουμε από τα τέλη. Τα άλλα τα παίρνει η Fraport. Αυτό είναι το γαλλικό μοντέλο. Εγώ σας λέω. Αφήστε τα χρήματα που αναλογούν στην Υ.Π.Α., αφήστε τα πάντα που αναλογούν στην Υ.Π.Α., κάντε την αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, κάντε την Α.Π.Α. Ανεξάρτητη Αρχή, αλλά με αυτά που πρέπει να έχει. Θέλεις τα ρυθμιστικά σχέδια, θέλεις τα έσοδα, αλλά που ακούστηκε να παίρνει τόσα χρήματα; Να τα κάνει, τι; Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαραγκάκης.

**ΗΛΙΑΣ ΜΑΡΑΓΚΑΚΗΣ (Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακής Λειτουργίας της Fraport Greece):** Καταρχήν, θα απαντήσω στον κ. Γκίκα, που ρώτησε για το τι αλλάζει σε σχέση με το υπάρχον πλαίσιο στα αεροδρόμια. Η απάντηση είναι ότι δεν αλλάζει τίποτα. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει, ότι η φυσική παρουσία μιας Αρχής δεν αποτελεί εγγύηση, ούτε καν προϋπόθεση για τη συμμόρφωση και εφαρμογή κανόνων από έναν φορέα.

Σε ένα σύγχρονο και μοντέρνο σύστημα, όπως στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, αυτό βασίζεται σε μία μέθοδο που γίνεται η αρχική πιστοποίηση, όπως έχει γίνει και με τη Fraport Greece και με την Υ.Π.Α. και στη συνέχεια, γίνεται μία παρακολούθηση, ότι υπάρχει συνεχής συμμόρφωση με τους κανόνες. Αυτό γίνεται με τακτικούς και έκτακτους ελέγχους από τις εποπτικές αρχές. Αυτό είναι και ένα σύγχρονο σύστημα Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Να θυμίσω, ότι η πιο επικίνδυνη αεροπορική δραστηριότητα είναι η πτήση και στη διάρκεια της πτήσης οι πιο επικίνδυνες φάσεις είναι η απογείωση και η προσγείωση. Όμως, σε κανένα πιλοτήριο δεν υπάρχει μέσα εκπρόσωπος μιας Αρχής για να σιγουρευτεί, ότι η πτήση γίνεται με ασφάλεια. Αυτό το κάνει μία Αρχή, επιβλέποντας το σύστημα ευρύτερα, κατά πόσο λειτουργεί, κατά πόσο η αεροπορική εταιρεία υπακούει στους κανόνες, κ.λπ..

Να περάσω στην ερώτηση του κ. Βιλιάρδου, ο οποίος έκανε την ερώτηση, αν έχουν μεταφερθεί ελεγκτές στη Fraport Greece ή αν έχει γίνει κάποια πρόσληψη ελεγκτών. Προφανώς, όχι. Αυτό δεν είναι αρμοδιότητα του οποιουδήποτε ιδιωτικού φορέα. Είναι μία αρμοδιότητα που μόνο ένας δημόσιος φορέας μπορεί να έχει, μόνο ένας δημόσιος υπάλληλος.

Επίσης, τέθηκε η ερώτηση τι συμβαίνει με τα στρατιωτικά αεροδρόμια. Να σας πω, ότι έχουμε μία εξαιρετική σχέση με την Πολεμική Αεροπορία. Ήδη, σε 5 από τα 14 αεροδρόμια μας η σχέση αυτή δεν είναι μόνο καθημερινή. Υπάρχει, ακόμη, και σε περίπτωση που χρειαστεί κάτι, επιπλέον, η Πολεμική Αεροπορία. Με αυτό εννοώ, ότι ένας από τους πιο αυστηρούς όρους της σύμβασης παραχώρησης καθορίζει το τι θα κάνουμε, σε περίπτωση που το ελληνικό δημόσιο για τον οποιονδήποτε λόγο, ανά πάσα στιγμή, θελήσει να αναλάβει τον έλεγχο των αεροδρομίων, θελήσει να κάνει επίταξη του εξοπλισμού και επιστράτευση, κάτω από τον έλεγχο της Πολεμικής Αεροπορίας. Αυτό ορίζεται, ξεκάθαρα, στη σύμβαση παραχώρησης και εδώ θέλω να είμαι απόλυτος.

 Σε ότι αφορά μία ερώτηση του κ. Αρσένη που είχε να κάνει με τα σχόλια που έγιναν στη νομοθεσία. Δεν ήταν ένα σχόλιο. Εγώ μέτρησα πάνω από οκτώ σχόλια που αναφέρονται σε διάφορες θεματολογίες. Τα σχόλιά μας έχουν να κάνουν και με την επίγεια εξυπηρέτηση, καθώς και με τη σύμβαση παραχώρησης. Γενικότερα, θα έλεγα, ότι τα σχόλιά μας στο νομοσχέδιο ήταν -και ως οφείλαμε να τα κάνουμε- σε τεχνικά ζητήματα, ούτως ώστε το νομοσχέδιο αυτό να είναι συμβατό με τη σύμβαση παραχώρησης.

 Ο κ. Γιαννούλης ρώτησε, επίσης, πόσους ελέγχους έχουμε δεχτεί στα αεροδρόμια και τι στοιχεία υπάρχουν για διοικητικές κυρώσεις. Καταρχήν, ακολουθούμε πάντα τους κανόνες ασφάλειας των αεροδρομίων και έχουμε διαρκή συμμόρφωση. Αυτό είναι η μεγαλύτερή μας προτεραιότητα. Αυτό είναι και το βασικό προϊόν, δηλαδή οι ασφαλείς αερομεταφορές. Διοικητικές κυρώσεις, λοιπόν, για θέματα ασφάλειας δεν έχουμε δεχθεί. Ελεγχόμαστε, συνεχώς, και μάλιστα, ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Αυτό γίνεται, είτε με τακτικούς ελέγχους, είτε με έκτακτους ελέγχους, από την Πολιτεία και από διάφορα όργανα της Πολιτείας, μεταξύ των οποίων είναι και η Υ.Π.Α..

 Τέλος, η κυρία Πέρκα έκανε μία ερώτηση που είχε να κάνει με τη σύμβαση παραχώρησης και το τι προβλέπει ως υποχρεώσεις… **(κακή σύνδεση)**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι εφικτή η σύνδεση με τον κ. Μαραγκάκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Καμηλάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Πολυκλαδικού Συλλόγου Τεχνικών Υ.Π.Α.):** Επειδή ακούστηκε ότι δεν γνωρίζουμε την ειδικότητα των αερολιμενικών. Νομίζω κάπου ακούστηκε και θέλω να το ξεκαθαρίσω. Η δική μας ειδικότητα -και αυτό αναγράφεται επίσημα στις ταυτότητες μας με τις οποίες κυκλοφορούμε μέσα στο αεροδρόμιο-είναι Airport Authority. Αυτός είναι ο τίτλος μας. Αυτό στην Ελλάδα μεταφράζεται ως αερολιμενικός έλεγχος, για να ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα. Οποιοσδήποτε μπορεί να το μεταφράσει όπως θέλει, αλλά Airport Authority υπάρχει σε όλο τον κόσμο. Αλίμονο, αν δεν υπήρχε Airport Authority. Είναι ο πράκτορας της Αρχής, ας το πούμε κάπως έτσι, αν αυτό διευκολύνει κάποιους να καταλάβουν. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Επί της διαδικασίας, πολύ σύντομα. Πιστεύω ότι αδικείται και το έργο το δικό σας και του Υπουργείου και η παρουσία η δική μας. Ίσως, πρέπει να βρούμε επειγόντως και να το προτείνετε και στο Προεδρείο μία εναλλακτική λύση κατάτμησης των καλεσμένων, «αποφόρτισης» του διαδικτυακού φορτίου με κάποιον τρόπο. Αδικούνται και οι άνθρωποι που εκφράζονται, αδικούμαστε και εμείς που δεν παίρνουμε απαντήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κοιτάξτε, ο Κανονισμός είναι σαφής. Είναι μέχρι έξι φορείς. Όταν, όμως, καλείς δεκαοκτώ, και τους λες ότι έχουν τρία έως πέντε λεπτά για την εισήγησή τους, αλλά θέλουν να μιλήσουν δεκαπέντε, σαν αν είναι στη συνέλευση του σωματείου τους, δεν γίνεται δουλειά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:**  Δίκιο έχετε, αλλά δεν ζούμε σε κανονικότητα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει. Όμως, πρέπει να καταλάβουν που έρχονται και γιατί έρχονται. Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει μία δημόσια διαβούλευση, επί μήνες. Έχουν ακουστεί. Διάλογος δεν σημαίνει, ότι πρέπει στο τέλος να συμφωνήσουμε όλοι. Μπορεί να συμφωνήσουμε -μακάρι- αλλά μπορεί και να μην συμφωνήσουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:**  Για να μην παρεξηγηθώ, εγώ δεν μπαίνω στην ουσία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είδατε δεν θέλω να στερήσω τον λόγο από κανέναν. Τους αφήνω όλους. Ήδη, μπαίνουμε στην 5η ώρα συνεδρίασης. Τι άλλο να κάνουμε; Πρέπει να καλούμε λιγότερους ή να υπάρξει περισσότερη αυτοπειθαρχία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:**  Δείτε το πάντως, γιατί αδικούνται όλοι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, κύριε Γιαννούλη.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η 2η συνεδρίαση της Επιτροπής που επεξεργάζεται το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Τέλος και περί ώρα 14.05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**