**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- 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, 14 Οκτωβρίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 17.15΄ στην Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150) τoυ Μεγάρου της Βουλής, συνεδρίασε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου της, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Βασίλειος Οικονόμου, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί φορείς.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

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

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας». Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, o κ. Βασίλειος Οικονόμου.

Ξεκινάμε δίνοντας το λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, στον κ. Παππά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, καλησπέρα σε όλες και σε όλους και καλή εβδομάδα. Ελπίζω οι εκπρόσωποι της Αντιπολίτευσης να έχετε ξεκουραστεί από τη διαδικασία των εσωκομματικών εκλογών, αλλά και από την ένταση των σημαντικών διαδικασιών του Σαββάτου που υπήρχαν στην Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Ας επισέλθουμε τώρα στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών το οποίο συζητούμε. Αφορά την Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Όπως αναφέρεται και στο πρώτο άρθρο του σχεδίου νόμου, πρόκειται για κύρωση συμφωνίας που υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου του 2023 κατά τη διάρκεια του επίσημου ταξιδιού του Έλληνα Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη που έγινε στην Κίνα. Η διαδικασία που ξεκινάει σήμερα στη διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, εκτός από τυπική είναι και ουσιαστική και θα εξηγήσω αμέσως το γιατί.

Η συμφωνία εκσυγχρονίζει το θεσμικό αεροπορικό πλαίσιο μεταξύ των δύο χωρών και θα ενισχύσει τις συνδέσεις ελληνικών εταιρειών με την Κίνα και αντιστρόφως. Αρκεί μόνο να σημειώσω, ότι η νέα διμερής αεροπορική συμφωνία αντικαθιστά την ισχύουσα του 1973, η οποία είχε κυρωθεί μετά από ένα χρόνο, το 1974. Με λίγα λόγια, η συμφωνία που ίσχυε και πλέον αντικαθίσταται, είναι κατά ένα χρόνο μεγαλύτερη από τη Δημοκρατία μας που έκλεισε φέτος τα 50 έτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν αναφερόμαστε στην Κίνα πρέπει να έχουμε πάντα υπόψιν μας, ότι αναφερόμαστε σε ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό εταίρο και αξιόπιστο φίλο της χώρας μας και επειδή μιλάμε για αεροπορικές συνδέσεις, εκτός από το εμπόριο, ένας από τους κλάδους που επηρεάζονται άμεσα είναι ο τουρισμός. Όπως ξέρετε, γνωρίζουμε όλοι μας, ότι η Κίνα αποτελεί μια σημαντική αγορά για τον ελληνικό τουρισμό και ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου που διέπει τις αεροπορικές συνδέσεις μόνο να μας ωφελήσει μπορεί.

Για να αντιληφθούμε την προτίμηση των Κινέζων στην Ελλάδα, θα σας αναφέρω ένα ποιοτικό στοιχείο. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ταξιδίων, η Ελλάδα είναι τέταρτη μεταξύ των πέντε κορυφαίων ευρωπαϊκών προορισμών για επίσκεψη από χώρες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Αυστραλία, παρά τη μείωση ζήτησης που υπάρχει τώρα το 2024, ιδιαίτερα το τελευταίο τρίμηνο.

Η συμφωνία εξασφαλίζει, το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο, την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Επιπλέον, αναμένεται να ενισχύσει τη συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων. Παράλληλα, οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας δούμε αναλυτικά τα υπό Κύρωση άρθρα του σχεδίου νόμου. Μετά το Πρώτο άρθρο, τον ορισμό στο άρθρο 2, αναφέρονται τα δικαιώματα κίνησης που χορηγούνται με τη Συμφωνία σε ισότιμη βάση σε αεροπορικές εταιρείες, που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα παρέχονται:

* Δικαίωμα, υπέρπτησης του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους «πρώτη ελευθερία».
* Δικαίωμα, προσγείωσης επί των καθορισμένων διαδρομών στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς, η «δεύτερη ελευθερία».
* Δικαίωμα, στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενο μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρόμων της Συμφωνίας για αποβίβαση «τρίτη ελευθερία» και επιβίβαση «τέταρτη ελευθερία», διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Τέλος γίνεται ρητή αναφορά ότι δεν παρέχει τις ανωτέρω εταιρείες δικαίωμα επιβίβασης και ενδομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Συγκεκριμένα, απαγορεύει στον αερομεταφορέα του ενός κράτους, να επιβάλλει στο έδαφός του άλλου κράτους, επιβάτες φορτίου ταχυδρομείου, με σκοπό να κάνει τη μεταφορά του σε ένα άλλο σημείο στην επικράτειας του δεύτερου αυτού κράτους, έναντι αμοιβής επί μισθώσει.

Στο άρθρο 3, προβλέπεται η δυνατότητα πολλαπλού διορισμού αεροπορικών εταιρειών εκατέρωθεν, για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων συμφωνηθείσες διαδρομές. Από Ελληνικής πλευράς, προβλέπεται η δυνατότητα ενωσιακού διορισμού, δηλαδή, διορισμού αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών. Η άδεια έναρξης δρομολογίων από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία, χορηγείται εφόσον τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη σύμβαση για την πολιτική αεροπορία και η αεροπορική εταιρεία, συμμορφώνεται με τις διατάξεις της αυτής Συμφωνίας.

Στο άρθρο 4, προβλέπεται η δυνατότητα ανάκλησης αναστολής ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών που έχουν οριστεί από το άλλο μέρος, σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί ο διορισμός ή δεν τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων ή δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του υπό κύρωση Συμφωνίας.

Επίσης, προβλέπεται ότι για την ανάκληση διορισμού, πρέπει να γίνεται διαβούλευση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός της άδειας λειτουργίας, μπορεί να επιβληθεί και σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων περί ασφάλειας πτήσεων, ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και ανταγωνισμού.

Στο άρθρο 5, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων και κανονισμών από τους διορισμένους αερομεταφορείς εκατέρωθεν κατά την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους, στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Επίσης, γίνεται πρόβλεψη σχετικά με το ποιος είναι αρμόδιος για την εφαρμογή των νόμων, κανονισμών και διαδικασιών του ενός μέρους, που αφορούν την είσοδο, την ελεύθερη επικοινωνία, την παραμονή ή διέλευση, την αποδημία ή μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και βέβαια ένα γεγονός που μας έγινε γνωστό, ιδιαίτερα από το 2020, την καραντίνα. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι πρέπει να υπάρχει μέριμνα για την εφαρμογή των νόμων, κανονισμών και διαδικασιών αυτών, από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, καθώς και από ή εκ μέρους του πληρώματος των επιβατών, του φορτίου, του ταχυδρομείου αυτής, κατά τη διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρηση τους, από την επικράτεια του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους.

Στο άρθρο 6, προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και πτητικής ικανότητας και αδειών που εκδίδονται ή επικυρώνονται, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων μερών. Σε περίπτωση απόκλισης από τα πρότυπα της σύμβασης για την πολιτική αεροπορία και εφόσον αυτή έχει γνωστοποιηθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή και ανάκλησης της άδειας λειτουργίας διορισμένων από το φορέα.

Στο άρθρο 7, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων και αεροσκαφών. Συγκεκριμένα, παρέχει τη δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας, επιθεώρησης πίστας και αναφέρονται σχετικές διαδικασίες, ενώ σε περίπτωση άρνησης επιθεώρησης, υπάρχει δυνατότητα περιορισμού ή ανάκλησης άδειας λειτουργίας διορισμένου αερομεταφορέα. Ρητή αναφορά γίνεται στο δικαίωμα της Κίνας ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση του διορισμού από ελληνικής πλευράς ενωσιακού αερομεταφορέα, του οποίου ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και τηρείται από άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο άρθρο 8, ρυθμίζονται θέματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης, όπως η τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περιπτώσεις έκνομων ενεργειών, η συνεργασία των συμβαλλομένων μερών και η λήψη μέτρων σε περίπτωση απειλής της ασφάλειας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους και άλλων παράνομων πράξεων, κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματος τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και άλλης απειλής στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Στο άρθρο 9, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την εκπροσώπηση, την κατάσταση λειτουργίας και στελέχωσης των γραφείων των διορισμένων αερομεταφορέων, στην επικράτεια των συμβαλλομένων μερών. Προσδιορίζεται ο τρόπος παροχής αεροπορικών υπηρεσιών από τις εταιρείες και πληρωμής των εξόδων τους. Επιπλέον, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τη δυνατότητα των διορισμένων αερομεταφορέων να προσφέρουν τις δικές τους υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους ή να αναθέτουν σε εξωτερικούς συνεργάτες αυτές τις υπηρεσίες.

Στο άρθρο 10, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την αμοιβαία απαλλαγή βάσει εφαρμοστέου δικαίου τους από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεωρήσεις, λοιπούς φόρους και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων και ότι άλλο υπάρχει στο αεροπλάνο, που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης.

Στο άρθρο 11, προβλέπεται η υποχρέωση των μερών για δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών και μέριμνα για την εξάλειψη διακρίσεων και πρακτικών αντιθέτων στον υγιή ανταγωνισμό. Για το λόγο αυτό παρέχεται δικαίωμα λήψης μέτρων για την εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και ίσων ευκαιριών, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει στη χώρα κάθε συμβαλλόμενου μέρους.

Στο άρθρο 12, προβλέπεται η επιβολή στους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών δίκαιων και εύλογων τελών, για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αερολιμενικών εγκαταστάσεων, υπηρεσιών, στην επικράτεια του άλλου μέρους.

Το άρθρο 13, ορίζει τα ζητήματα σχετικά με τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων, που παρέχονται από τους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών. Πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ των αεροπορικών αρχών.

Επίσης, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Ορίζεται ακόμη ότι ο διορισμένος αερομεταφορέας κάθε συμβαλλόμενου μέρους, θα υποβάλλει τα προγράμματα πτήσεων προς έγκριση στις αεροπορικές αρχές του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, τουλάχιστον δύο μήνες, 60 ημέρες, πριν από την εκτέλεση των δρομολογίων που έχουν συμφωνήσει.

Στο άρθρο 14, προβλέπεται ότι οι αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών επιτρέπεται να καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει βέβαια των κανόνων της αγοράς και του υγιή ανταγωνισμού.

Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος να ζητά τη γνωστοποίηση υποβολής στις αεροπορικές τους αρχές, των ναύλων, τιμολογίων, που θα χρεώνονται από καθορισμένο αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Σε περίπτωση διαφωνίας των συμβαλλομένων μερών επί θεμάτων που αφορούν στα τιμολόγια, προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων.

Στο άρθρο 15 προβλέπεται η δυνατότητα παροχής στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση και συνεργασία των μερών για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής τους.

Στο άρθρο 16 προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αεροπορικών αρχών, οι οποίες πραγματοποιούνται εντός 60 ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος.

Στο άρθρο 17 ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της επικύρωσης της συμφωνίας.

Στο άρθρο 18 προβλέπεται ο τρόπος λήψης της υπό κύρωση συμφωνίας μέσω της έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη που κοινοποιείται στο αντισυμβαλλόμενο μέρος δια της διπλωματικής οδού. Η συμφωνία θα λήξει 12 μήνες μετά την ημερομηνία λήξης της κοινοποίησης από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος.

Στο άρθρο 19 ρυθμίζεται η σχέση της συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες που ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Προβλέπεται ότι αν και τα δυο συμβαλλόμενα μέρη προχωρήσουν σε πολυμερή συμφωνία που αφορά ζητήματα που καλύπτει η υπό κύρωση συμφωνία, θα διεξάγουν διαβουλεύσεις για να προσδιορίσουν, εάν η υπό κύρωση συμφωνία πρέπει να αναθεωρηθεί, ώστε να λάβει υπόψη την πολυμερή συμφωνία.

Στο άρθρο 20 προβλέπεται η κατοχύρωση της συμφωνίας στα αρχεία που τηρεί ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο άρθρο 21 ορίζεται η αντικατάσταση της αντίστοιχης συμφωνίας του 1973.

Περιλαμβάνονται, επίσης, δύο παραρτήματα, που έχουν τον πίνακα διαδρομών στον οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, τα ενδιάμεσα και σημεία πέραν από τον κατάλογο χωρών, που αναφέραμε στο άρθρο 3.

Αυτή είναι αναλυτικά θα έλεγα και με κάποιες λεπτομέρειες όλη η κύρωση της Συμφωνίας μας, η οποία, πιστεύω, ότι αναλύει ξεκάθαρα τα πάντα και δεν δημιουργείται κανένα πρόβλημα και θεωρώ ότι είναι, θα έλεγα, ό,τι καλύτερο υπάρχει για να βελτιώσουμε, βέβαια και τις συμφωνίες μας, αλλά και την σοβαρή παρουσία της χώρας μας με τη συνεργασία που έχουμε με την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Θα έλεγα ότι η συμφωνία αυτή διασφαλίζει τα ελληνικά συμφέροντα σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο.

Εδώ νομίζω ότι ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, γιατί θεωρώ ότι δεν χρειάζεται κάποια άλλη περαιτέρω ανάλυση, διότι τα άρθρα είναι ξεκάθαρα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε κύριε Παππά.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γεώργιος Καραμέρος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας) :** Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Θα περνούσα απευθείας στο θέμα, αλλά επειδή είχε τη φαεινή ιδέα ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας να μιλήσει για την επικαιρότητα, σήμερα είδα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον τον Υπουργό Μεταφορών να πηγαίνει στο αμαξοστάσιο στο Μενίδι για την παραλαβή 35 νέων λεωφορείων.

Θα είμαι σύντομος, απλά, θέλω να πω το εξής : 35 λεωφορεία μετά από 6 χρόνια, ενώ έχετε κάνει την πολιτική επιλογή να εκχωρείτε το μεταφορικό έργο στα ιδιωτικά ΚΤΕΛ και είδαμε η Εθνική Αρχή Διαφάνειας τι διαπίστωσε στα ΚΤΕΛ Πέλλας. Αυτό το οποίο κάνετε, ξοδεύοντας δεκάδες εκατομμύρια ευρώ των Ελλήνων πολιτών, δεν μεταφράζεται σε βελτίωση του μεταφορικού έργου και το ξέρουν οι πολίτες που περιμένουν στις στάσεις. Και μια που πήγατε σήμερα στις Αχαρνές, το ξέρουν αυτοί που περιμένουν το λεωφορείο στην οδό Λιοσίων για να ανέβουν στο σπίτι τους, το ξέρουν αυτοί που περιμένουν στο Μεσονύχι, το ξέρουν οι κάτοικοι των Αχαρνών στο Ολυμπιακό Χωριό που διαμαρτύρονται στον δήμο για τη δημοτική συγκοινωνία, γιατί είναι ενιαία η συγκοινωνία, ήταν εκεί και ο δήμαρχος μαζί σας. Είχατε την ευκαιρία το 2019, με ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό και χρηματοδότηση εν μέρει και από την Περιφέρεια Αττικής, να πάρετε από τότε 842 λεωφορεία και όχι να φτάσετε το 2024 να καλύπτετε τις τρύπες. Και κλείνω εκεί, διότι φαντάζομαι θα τοποθετηθείτε, κύριε Υφυπουργέ, μετά.

Φτάνω στο σημερινό μας θέμα. Συζητάμε, λοιπόν, την κύρωση μιας Διεθνούς Συμφωνίας της Ελληνικής Δημοκρατίας με την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. Προοδευτική Συμμαχία ως κυβέρνηση, είχε προωθήσει την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Κίνας. Ο Αλέξης Τσίπρας στην προσπάθεια να καταπολεμηθεί η χρόνια από επένδυση στην ελληνική οικονομία, αλλά και η ανεργία του 27% που κληρονομήσαμε το 2015, έθεσε σε νέες βάσεις τις σχέσεις Ελλάδας - Κίνας από το 2016, με την επίσημη επίσκεψη του στο Πεκίνο.

Σε έναν κόσμο που εισέρχεται σε ένα πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον ολοένα και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον ως προς την παραγωγικότητα. Η Ελλάδα μπορεί να λειτουργήσει ως γέφυρα μεταξύ Ευρώπης και Κίνας δύο παραγωγικών δυνάμεων που είναι απαραίτητο να συνεργαστούν για την εξασφάλιση της παγκόσμιας ειρήνης αλλά και των συνθηκών της βιώσιμης ευημερίας. όσον αφορά την κύρωση αυτής της διεθνούς συμφωνίας λοιπόν δεν θα είμαστε προφανώς αντίθετοι πιστεύουμε στους δρόμους του εμπορίου και της κίνησης σε γέφυρες που ενώνουν τον κόσμο που διασφαλίζουν την εξωστρέφεια του ελληνικού τουρισμού και των παραγωγικών μας τομέων αλλά και ανοίγουν ένα παράθυρο ισχύος για την Ελλάδα στην ανατολή μία πύλη μέσω της οποίας μπορούμε να ασκήσουμε και την πολιτιστική μας διπλωματία. Πράγματι μέχρι σήμερα η αεροπορική συνεργασία Ελλάδας και κίνας ρυθμίζεται από ένα αναχρονιστικό πλαίσιο που χρονολογείται από το καλοκαίρι του 1973.

Κατανοούμε, λοιπόν, την ανάγκη θέσπισης ενός νέου πλαισίου προσαρμοσμένο στις σύγχρονες συνθήκες και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται για την ενσωμάτωση των διεθνών συνθηκών στο εθνικό μας δίκαιο. Η συμφωνία δείχνει να εξασφαλίζει στο άμεσο χρονικό διάστημα τη βελτίωση των μεταφορών και της επικοινωνίας μεταξύ Ελλάδας και κίνας ενώ μακροπρόθεσμα μπορεί να συμβάλει στο να αποτελέσουν οι δύο χώρες σταθμό για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Μολονότι η Ελλάδα πια δεν έχει εθνικό αερομεταφορέα έχει τις ιδιωτικές εταιρείες που απασχολούν φυσικά έλληνες εργαζόμενους. Εξάλλου χρηματοδοτήθηκαν τα μαλλιά και τον καιρό της πανδημίας και εκ των υστέρων μία ακόμη ιδιωτική εταιρεία πήρε με μια τροπολογία και 8-9 εκατομμύρια ευρώ πριν λίγες εβδομάδες θα επικεντρώσουν την κριτική μόνο σε δύο σημεία.

Το ένα αφορά την εθνική και ενωσιακή παραγωγικότητα το οποίο οφείλουμε να λάβουμε σοβαρά υπόψη μας σε κάθε διεθνή συμφωνία και τι άλλο έχει σχέση με την ασφάλεια που είναι απαραίτητη για τις αεροπορικές συγκοινωνίες. Είναι απαραίτητο σε συμφωνίες όπως και στις συμφωνίες που προχωρούν παραχωρούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις στη χώρα μας με κορυφαίο το παράδειγμα της Κω, να λαμβάνουμε υπόψη μας τη διαφορετική κίνηση των δύο χωρών σε παραγωγικό επίπεδο. Είναι διαφορετικά τα μεγέθη οι αριθμοί είναι γνωστό ότι απέχουμε πολύ από την παραγωγικότητα των χωρών της ανατολής διότι διαθέτουμε διαφορετική φιλοσοφία για τις εργασιακές σχέσεις για την ισορροπία επαγγελματικής και προσωπικής ζωής. Την προσέγγιση για τα ζητήματα της οικολογίας και του περιβάλλοντος και λόγω αυτών των διαφορών αυτών των αποστάσεων μπορούμε βέβαια εμείς να κερδίσουμε πιο εύκολα από άλλες χώρες. Το στοίχημα της βιώσιμης ανάπτυξης που έχει θέσει ως Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών.

Συνεπώς, έχουμε χρέος ως πολιτεία να διασφαλίσουμε το μέγιστο κοινωνικό αποτύπωμα σε συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης για τη χώρα μας έτσι, ώστε να ενισχύσει τη θέση της στο διεθνές στερέωμα. Αυτό επιτυγχάνεται με υποδομές που μειώνουν το κόστος παραγωγής για τις επιχειρήσεις με ασφαλείς οδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες που δεν στέκονται μόνο σε σοβαρές ανάγκες του επιβατικού δυναμικού αλλά συμβάλλουν στη μείωση του χρόνου και του κόστους για εμπορεύματα αναβαθμίζοντας τη χώρα μας ως πύλη εισόδου της ανατολής στην Ευρώπη.

Στο προσχέδιο του κρατικού προϋπολογισμού που κατατέθηκε στην Εθνική Αντιπροσωπεία και θα συζητήσουμε τις επόμενες εβδομάδες γίνεται αναφορά στα δημόσια έργα που αποτελούν τους στόχους για τις παράλληλες προγραμματικής περιόδους του περιόδου του ταμείο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας του προγράμματος, αλλά και του προγράμματος ΕΣΠΑ 2021-2027. Έργα που λιμνάζουν, έργα με τροχοπέδη απαλλοτριώσεις, έργα στα οποία οι προσωρινές λύσεις διευθέτησης της κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα στην Εθνική Οδό Πατρών - Πύργου και σύντομα στον βόρειο οδικό άξονα της Κρήτης, αν και αναγκαίες φαντάζουν ως πρόοδος αυτών των κρίσιμων υποδομών στάσιμα λιμνάζοντα έργα ένα στενό δημοσιονομικό πλαίσιο σε συνθήκες αύξησης του κόστους και ανόδου του δείκτη τιμών καταναλωτή μπορεί να αποδειχτεί από μόνο του τροχοπέδη για την αναβάθμιση των υποδομών της χώρας μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο χανιών που εκ των πραγμάτων μπαίνει σε νέες βάσεις με την αεροπορική συνεργασία Ελλάδας - Κίνας.

Ωστόσο θα ήθελα να χρησιμοποιήσω αυτή την ευκαιρία για να αναφέρω κάποια από τα προβλήματα που υφίστανται στις αεροπορικές μετακινήσεις και επανειλημμένα έχουν τεθεί υπόψιν του υπουργείου σας από τους συλλόγους εργαζομένων σε όλο το φάσμα της πολιτικής αεροπορίας. Ξέρετε εξάλλου τι συνέβη πρόσφατα με τις υποσχέσεις που είχατε δώσει στους εργαζόμενους πριν από τη θερινή περίοδο και φτάσαμε όταν πια μπήκαν σε κατάσταση όπως λέω να υπάρξει και διαρροή ουσιαστικά να παρουσιάζονται στους πολίτες σαν μια λευκή απεργία των εργαζομένων.

Όχι. Οι Συνθήκες, οι Συμφωνίες, η πρόοδος, είτε αφορά την προμήθεια υλικού, είτε αφορά προγραμματικές συμβάσεις, κυρώσεις συμβάσεων, πρέπει να συνοδεύονται από ενίσχυση των εργαζομένων και σε επίπεδο στελέχωσης και σε επίπεδο συνθηκών εργασίας φυσικά και αμοιβών και συνθηκών. Αυτό θα ήθελα να το λάβουμε υπόψιν μας.

Εγκρίνουμε, για να γυρίσω κυρίως στο θέμα, πολιτικά τη Συμφωνία της Ελληνικής Δημοκρατίας με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και ταυτόχρονα διεκδικούμε ασφαλείς αερολιμενικές εγκαταστάσεις που οχυρώνουν το υψηλής προστιθέμενης αξίας παραγωγικό μας προϊόν το οποίο είναι ο τουρισμός. Συγχρόνως, στηρίζουμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αύξησης της εγχώριας παραγωγικότητας για να μην αποτελεί η χώρα μας απλά έναν ενδιάμεσο κόμβο στο διεθνές γίγνεσθαι, αλλά να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του διεθνούς εμπορίου.

Δεν είναι αποδεκτό η χώρα μας να υποβαθμίζεται από τα επίσημα Ευρωπαϊκά Όργανα Ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας ως ανίκανη και επικίνδυνη με συνέπειες στην προσπάθεια για μια Ελλάδα ισχυρή οικονομικά και ανθεκτική στο ασταθές πλαίσιο που βιώνουμε. Η ασφάλεια των αερομεταφορών οφείλει να αποτελεί πρώτη μας προτεραιότητα και μόνο αν τη διασφαλίσουμε, χωρίς την υποβάθμιση που επιβάλλουν οι όποιες νεοφιλελεύθερες ιδεοληψίες ή όποια διάθεση υπάρχει να συγκαλυφθούν λάθη και ευθύνες σε συγκεκριμένες υποθέσεις που μας πόνεσαν όλους, - Και μιλάω γι’ αυτό που γίνεται στις 4 Νοεμβρίου με την προσπάθεια να οριστεί ως Επίτροπος Μεταφορών, ο κύριος Τζιτζικώστας, ενώ ήδη έχει καταλάβει τη θέση της Προέδρου στην Επιτροπή Tran η κυρία Βόζενμπεργκ. - θα πρέπει να είμαστε ειλικρινείς, θα πρέπει να είμαστε ευθείς στους πολίτες, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε τις απαραίτητες υποδομές, ασφαλείς υποδομές που να προσθέτουν πραγματικά αξία στις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Καραμέρο. Δίνω αμέσως τώρα, μέσω των υπηρεσιών Webex, τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του ΠΑΣΟΚ, κ. Πάνα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):**  Καλησπέρα σας. Καταρχήν, θα ήθελα να επισημάνω ότι έρχεται μια Κύρωση, χωρίς ουσιαστικά να έχει μεσολαβήσει μία εργάσιμη ημέρα και χωρίς να μας έχει δοθεί η χρονική δυνατότητα να υπάρχει ενδελεχής μελέτη και έρευνα.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου του 2023. Με την προς Κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται η ενίσχυση της αεροπορικής συνεργασίας των δύο χωρών. Η υπό Κύρωση Συμφωνία στοχεύει στη θέσπιση και στη λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών, μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους πέρα και αυτών.

Στους βραχυπρόθεσμους στόχους αναφέρεται η διάνοιξη άμεσων νέων οδών αεροπορικής επικοινωνίας με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας με σκοπό τη συνεργασία των δύο χωρών και την ενίσχυση του τουρισμού, ενώ στους μακροπρόθεσμους στόχους η Συμφωνία εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον εμπορικό τομέα.

Οι κύριοι στόχοι της Συμφωνίας και του παραρτήματος αυτής κρίνεται αναγκαία, γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει για τα γενικότερα θέματα, όπως τουρισμός, εμπορευματική κίνηση, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Η μόνη μας θέση, ως ΠΑΣΟΚ, είναι η στήριξη και η ψήφιση των Κυρώσεων αυτών και ειδικότερα, αυτών που προωθούν την ανάπτυξη και δημιουργούν νέες προοπτικές ανάμεσα στις εμπορικές, οικονομικές και τουριστικές σχέσεις των δύο χωρών, όπως είναι και αυτή μεταξύ της Κίνας και της χώρας μας.

Η Κίνα από την πλευρά της είναι από τις μεγαλύτερες οικονομίες στον πλανήτη, οπότε είναι μια αγορά που δεν μπορεί να αγνοήσει κανείς. Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι έχει πληθυσμό 1,4 δισεκατομμύρια, ΑΕΠ 121 τρισεκατομμύρια, με διάρθρωση 56,6% στις υπηρεσίες, 38,3% στη μεταποίηση και 7,1% στη γεωργία. Οι εισαγωγές μας βέβαια είναι πολύ μεγαλύτερες από τις εξαγωγές μας, κάτι που βέβαια οφείλεται στα διαφορετικά μεγέθη των δύο χωρών αλλά και στην πανδημία. Κάποιοι παράγοντες που ενδεχομένως επηρεάζουν το ελλειμματικό ισοζύγιο, είναι η μεγάλη απόσταση, οι γλωσσικές και πολιτισμικές διαφορές, η γραφειοκρατία, η πολυπλοκότητα των διαδικασιών για έγκριση εισαγωγών αγροδιατροφικών παραγόντων, ο αυξημένος όγκος αποθεμάτων εισαγωγέων και εγγύτητα σε πολύ ανώτερες αγορές.

Σύμφωνα τώρα με τον συνοπτικό οδηγό εξαγωγών στην Κίνα του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων του Πεκίνου, το 2023, παρόλο που η ανάκαμψη της κινεζικής οικονομίας ήταν βραδύτερη του αναμενόμενου, οι εισαγωγές τροφίμων και γεωργικών προϊόντων κατέγραψαν εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης. Άρα, λοιπόν, η καταναλωτική αγορά της Κίνας είναι περίπλοκη και ποικιλόμορφη.

Γενικά, λοιπόν, η αγορά εξακολουθεί να προσαρμόζεται στις προκλήσεις που πηγάζουν από τις αλλαγές στα μοντέλα …. των καταναλωτών. Σε αυτό που θα έπρεπε να εστιάσουμε, ώστε να υπάρχουν τα ιδανικά οικονομικά οφέλη για τη χώρα μας, είναι να βρεθούν οι βέλτιστοι τρόποι ενίσχυσης των εξαγωγών προς την Κίνα με στοχευμένες δράσεις και ενέργειες. Για παράδειγμα, με τη διοργάνωση στοχευμένων επιχειρηματικών αποστολών, την τακτική συμμετοχή φορέων ή μεμονωμένων επιχειρήσεων σε εξειδικευμένες διεθνείς εκθέσεις, με προγράμματα προώθησης προϊόντων σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς και οργανωμένες ενημερωτικές εκστρατείες με τη βέλτιστη αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων προώθησης προϊόντων σε τρίτες χώρες.

Όλα αυτά μαζί και με την Κύρωση, την οποία σήμερα φέρνουμε στη Βουλή, θα αποτελέσουν έναν ουσιαστικό λόγο, προκειμένου η συνεργασία των δύο χωρών να είναι και οικονομικά ωφέλιμη για τη χώρα μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση η συγκεκριμένη Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών γίνεται μεταξύ της Ελλάδας και της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 του Νοέμβρη του 2023 και επιδιώκεται, όπως λέει, η ενίσχυση της αεροπορικής συνεργασίας των δύο χωρών.

Επιπλέον, αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών και τους εργαζόμενους σε αυτές, τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, τους καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δύο κρατών.

Ακούμε, και σήμερα εδώ, συνεχώς τους εκπροσώπους των κομμάτων της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ, του ΠΑΣΟΚ να επαναλαμβάνουν μονότονα τα περί συμφερόντων της χώρας με ένα τρόπο γενικό και αφηρημένο. Δεν είναι καθόλου παράξενο αυτό, διότι η ιστορική πείρα δείχνει ότι παντού και πάντα η αστική τάξη, η εκάστοτε άρχουσα τάξη με τους πολιτικούς της εκπροσώπους προβάλλει σταθερά και μεθοδικά τα δικά της συμφέροντα ως τάχα εθνικά συμφέροντα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Εισηγητική Έκθεση αυτής της Αεροπορικής Συμφωνίας αναγράφεται ότι «οι συμφωνίες εξυπηρετούν τα γενικότερα αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας». Φυσικά δεν είναι καθόλου έτσι, η αλήθεια είναι εντελώς διαφορετική. Ο στόχος είναι η παραπέρα επενδυτική ανάπτυξη των συμπράξεων, κινεζικών και ελληνικών επιχειρηματικών ομίλων, σε χρυσοφόρους στρατηγικής σημασίας για το κεφάλαιο τομείς, όπως ο τουρισμός, η εμπορευματική κίνηση και βεβαίως οι αεροπορικές εταιρείες εν γένει.

Άλλωστε είναι ήδη εκφρασμένη η επιθυμία της Κίνας να επενδύσει κινεζικά κεφάλαια στην Ελλάδα σε ελληνικά ομόλογα, να απορροφηθούν ελληνικά προϊόντα στην Κίνα. Οι σημερινές αεροπορικές συμφωνίες, όπως και οι αντίστοιχες παλαιότερες, εξυπηρετούν πρώτα και κύρια τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιριών και στη συνέχεια τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του ελληνικού κεφαλαίου, όπως είναι το εμπορικό.

Στο προοίμιο της Συμφωνίας αναφέρεται, ότι πρόκειται για ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών, βασιζόμενο στην απαγόρευση των διακρίσεων και στον δίκαιο ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορών. Ποτέ και πουθενά ο καπιταλιστικός ανταγωνισμός από τη φύση του δεν ήταν και δεν πρόκειται να γίνει ούτε ισότιμος ούτε δίκαιος, είναι αέναος, άγριος, αδυσώπητος και αυτός ο ανταγωνισμός γίνεται πάντα με τους κανόνες που θέτει ο ισχυρότερος και είναι αυτός ο ανταγωνισμός που τελικά οδηγεί αργά ή γρήγορα σε πολέμους, στη φτώχεια και την προσφυγιά.

Μην πάμε πολύ μακριά, να δούμε τα όσα εξελίσσονται στη Μέση Ανατολή με τη σφαγή του παλαιστινιακού λαού, την εμπλοκή των Ηνωμένων Πολιτειών, του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στηρίζοντας το «κράτος δολοφόνο» του Ισραήλ από τη μια και από την άλλη την προώθηση των συμφερόντων τους, η Κίνα, το Ιράν, η Ρωσία σε έναν αδυσώπητο ανταγωνισμό με θύματα τους ίδιους τους λαούς. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και στην περίπτωση της Ουκρανίας.

Στη Συμφωνία γίνεται λόγος και για υψηλά πρότυπα εργασίας που εξασφαλίζουν και τις ανοικτές ανταγωνιστικές αγορές. Ποια είναι όμως τα αποτελέσματα από την παρουσία του κολοσσού της COSCO στη χώρα μας;

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στο Λιμάνι του Πειραιά είναι πολλά. Πέρα από τα γενικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν, όπως είναι η ακρίβεια, η απουσία πρόσβασης σε δωρεάν και δημόσια υγεία με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες υγείας υπάρχουν και πολύ συγκεκριμένα που για τους εργαζόμενους στο μεγαλύτερο Λιμάνι της χώρας είναι ζητήματα αιχμής και παλεύουν, δίνουν τον δικό τους αγώνα, προκειμένου να κατακτήσουν την επίλυση αυτών των προβλημάτων.

Ένα από αυτά, για παράδειγμα, είναι η εφαρμογή της νομοθεσίας για τα βαρέα και ανθυγιεινά που παρανόμως δεν εφαρμόζεται με ευθύνη της COSCO, των διαφόρων εργολάβων και με τις πλάτες της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και φυσικά όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων. Επίσης, είναι η απουσία κλαδικών συμβάσεων εργασίας που ο μέσος μισθός των εργαζομένων στο Λιμάνι του Πειραιά και η αγοραστική τους δύναμη είναι, τουλάχιστον, 40% χαμηλότερη από ό,τι ήταν το 2009 και από την άλλη η COSCO ανακοινώνει κάθε χρόνο κέρδη ρεκόρ.

Παλεύουν λοιπόν αυτοί οι εργαζόμενοι για υπογραφή κλαδικής συλλογικής σύμβασης με αυξήσεις, με αναπλήρωση των απωλειών που είχαν την περίοδο των μνημονίων, αντί να έχουν 15 διαφορετικά είδη συμβάσεων διεκδικούν μόνιμη και σταθερή δουλειά. Είναι τα δεκάδες εργατικά ατυχήματα και οι επαγγελματικές ασθένειες.

Το 2023 για τρίτη συνεχή χρονιά καταγράφηκαν οι υψηλότερες επιδόσεις στην ιστορία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. τόσο σε ό,τι αφορά τα έσοδα όσο και στην κερδοφορία. Τα συνολικά, λοιπόν, έσοδα για το 2023 ανήλθαν σε 219,8 εκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση κατά 25,2 εκατομμύρια σε σύγκριση με το 2022 και τα κέρδη ανήλθαν σε 66,8 εκατομμύρια από 52,9 εκατομμύρια ευρώ. Μιλάμε, βεβαίως, για τις εγκαταστάσεις της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, εκεί που όπως προανέφερα οι εργαζόμενοι θίγονται από την εντατικοποίηση για να βγει η δουλειά ακόμα και για τα στοιχειώδη δικαιώματά τους.

Να λοιπόν, γιατί όλα τα υπόλοιπα Κόμματα υπογράφουν, υπερψηφίζουν και υποστηρίζουν τέτοιου είδους Συμφωνίες, γιατί με αυτές τις Συμφωνίες το ελληνικό κράτος όχι μονάχα αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα όλων των επιχειρηματικών πεδίων στις αγορές, στον τουρισμό, στο εμπόριο και ούτω καθεξής, αλλά επιπλέον μεριμνά και εγγυάται και την κερδοφορία και επιχειρηματική δραστηριότητα των ρυμουλκών αεροπορικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό, όπως και στο εσωτερικό άλλωστε.

Μεριμνά επίσης το κράτος για την τήρηση των κανόνων του καπιταλιστικού ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, αν, βεβαίως, κανείς δεχτεί εδώ ότι μπορούν να λειτουργήσουν οποιοιδήποτε κανόνες σε αυτή τη ζούγκλα του καπιταλιστικού ανταγωνισμού για το κέρδος.

Το κράτος μεριμνά επιπλέον και για τις πάσης φύσεως φοροαπαλλαγές τόσο άμεσων όσο και έμμεσων φόρων, όπως ο Φ.Π.Α. που τον πληρώνουν, βεβαίως, τα λαϊκά στρώματα. Μάλιστα στην Ειδική Έκθεση του νομοσχεδίου αναγράφεται το εξής, ότι «η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού». Όλοι, βεβαίως, γνωρίζουμε ποιες είναι αυτές οι «άλλες πηγές» που είναι τα πορτοφόλια των λαϊκών οικογενειών.

Υπάρχουν και δύο στοιχεία επιπλέον τα οποία έχουν την αξία τους να ειπωθούν με αφορμή αυτές τις αεροπορικές συμφωνίες.

Στη χώρα μας εδώ και χρόνια δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μονάχα ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες συχνά - πυκνά επιδοτούνται αδρά από το κράτος με αρκετά εκατομμύρια ευρώ και το ζήσαμε κατά την περίοδο της πανδημίας. Αυτών τα συμφέροντα εξυπηρετούνται πρωτίστως από αυτές τις συμφωνίες και εκτός από τις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες δεν υπάρχουν παρά ελάχιστα κρατικά αεροδρόμια, αφού τα περισσότερα και τα κυριότερα έχουν ιδιωτικοποιηθεί, έχουν παραχωρηθεί στην FRAPORT με εκείνη τη Σύμβαση την οποία υπέγραψε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016 και την οποία, βεβαίως, Σύμβαση την είχε προετοιμάσει η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Νομίζουμε, ότι με το τρόπο αυτό γίνεται ολοφάνερη, για να μη πούμε ότι προβάλλεται η γεωπολιτική διάσταση αυτής της Συμφωνίας ως μια ακόμα πολιτική και επιχειρηματική κίνηση στη μεγάλη εκείνη σκακιέρα των ιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών, ιδιαίτερα στη κρίσιμη περιοχή, όπως προείπα της Μέσης Ανατολής.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κ. Πρόεδρε, καταψηφίζουμε τη Συμφωνία ανάμεσα στην Ελλάδα και στη Κίνα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ κ. Συντυχάκη.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Το λόγο έχει η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.  Κύριοι συνάδελφοι, στα πλαίσια της ανάπτυξης και της βελτίωσης των αεροπορικών υπηρεσιών για την αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες της Άπω Ανατολής, εισάγεται προς Κύρωση κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφτηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου του 2023, με σκοπό την ενίσχυση της αεροπορικής συνεργασίας των δύο χωρών.

Η Κίνα δεν είναι καινούργια υπόθεση για την Ελλάδα. Ως πρώτη σε πληθυσμό χώρα μέχρι πρόσφατα, αποτελεί υπερδύναμη η οποία έχει εξαπλωθεί αλλά και εξαπλώνεται διαρκώς τόσο στον εμπορικό όσο και στον τουριστικό τομέα παγκοσμίως. Η Κίνα, λοιπόν, αποτελεί για την Ελλάδα μία από τις πρώτες χώρες με τέτοια εμβέλεια δραστηριοτήτων. Οι κινεζικές παροικίες σε όλη την ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους σε πλείστες οικονομικές και εμπορικές δραστηριότητες. Στα πλαίσια αυτής της αυξημένης κίνησης και με δεδομένη τη σπουδαιότητα της γεωστρατηγικής θέσης της Ελλάδας ως πύλης προς τη δύση, έχουν ήδη προηγηθεί μεταξύ Ελλάδας και Κίνας κολοσσιαίες συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας, με κορυφαίες τις συμφωνίες εκμετάλλευσης των ελληνικών λιμανιών, με παράλληλη ανάπτυξη των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Αλλά και η Ελλάδα, έχει αποτελέσει πύλη διόδου πολλών κινέζων πολιτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των προγραμμάτων της golden visa, έχοντας καταστήσει την Ελλάδα ως σημαντική τους επιλογή.

Ήταν επόμενο, λοιπόν, να ακολουθήσει και η εν λόγω Συμφωνία αεροπορικής συνεργασίας για την αναβάθμιση των αμοιβαίων αεροπορικών συνδέσεων. Υπενθυμίζεται ότι η Ελλάδα και η Κίνα, είναι κυρωτικά μέλη του Συμφώνου της Βαρσοβίας του 1929, όπως τροποποιήθηκε το 1955 και αποτελούσε το διεθνές σύμφωνο για την αεροπορική μεταφορά αγαθών και προσώπων. Επίσης, τα δύο κράτη μετέχουν ως μέλη και ως απλά μέλη του Συμβουλίου, για τη διεθνή σύμβαση του Μόντρεαλ του 2003, που αντικατέστησε το Σύμφωνο της Βαρσοβίας. Τέλος και τα δύο κράτη, είναι μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, Σύμβαση του Σικάγο το 1944, γεγονός, το οποίο μνημονεύεται και στο προοίμιο της διμερούς συμφωνίας.

Τώρα το άρθρο 1. Στο παρόν άρθρο, εξειδικεύονται οι ορισμοί των όρων που περιλαμβάνονται στο κείμενο της Συμφωνίας. Το άρθρο αυτό περιλαμβάνει επίσης κοινούς όρους με άλλα κείμενα διεθνούς χαρακτήρα που αφορούν στις αερομεταφορές. Ως εκ τούτου, παρατηρούμε εκ νέου, ότι από πλευράς αρχών για την Ελλάδα νοείται ο διοικητής της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας ή κάθε εξουσιοδοτημένος φορέας, ενώ από την πλευρά της Κίνας νοείται η αντίστοιχη υπηρεσία της πολιτικής αεροπορίας.

Επίσης, η Σύμβαση έχει την έννοια της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγο καθώς και κάθε κείμενο που συμπεριλαμβάνει αυτή. Σημειώνουμε σε αυτό το σημείο, ότι και τα δύο κράτη έχουν κυρώσει την εν λόγω σύμβαση και είναι μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Τούτο σημαίνει, ότι το άρθρο 1, έχει τυπική ισχύ υπενθυμίζοντάς μας την κύρια νομική βάση της διμερούς αυτής Συμφωνίας.

Το άρθρο 2, αναφέρεται στα δικαιώματα κίνησης που χορηγούνται με τη Συμφωνία σε ισότιμη βάση στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη και παρατηρούμε τα εξής: Σε αυτό το άρθρο, αναφέρεται ότι παρέχονται, πρώτον, το δικαίωμα υπερπτήσεις του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Δεύτερον, το δικαίωμα προσγείωσης επί των καθορισμένων διαδρόμων στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς. Τρίτον, το δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρομών της Συμφωνίας για αποβίβαση και επιβίβαση διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Ωστόσο, η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ», επισημαίνει, ότι θα έπρεπε να ορίζεται ρητά ότι απαγορεύεται η υπερπτήση σε εδάφη στρατιωτικού ενδιαφέροντος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Το γεγονός ότι αναφέρεται στη διατύπωση της διάταξης ότι οι υπερπτήσεις επιτρέπονται μόνο επί καθορισμένων διάδρομών οδηγεί τη σκέψη μας ότι τούτο διατυπώνεται με αυτό τον τρόπο για να δείξει ότι απαγορεύει την υπερπτήση πάνω από στρατιωτικές εγκαταστάσεις, ωστόσο θεωρούμε ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να αναφέρεται ρητά η απαγόρευση πτήσης πάνω από στρατιωτικές βάσεις και εγκαταστάσεις.

Στο άρθρο 4, αναστολή και ανάκληση. Προβλέπεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί ο διορισμός ή δεν τηρούνται οι νόμοι και οι κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Πολιτική Αεροπορία να παρέχεται η δυνατότητα ανάκλησης, αναστολής ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών που έχουν οριστεί από το άλλο Μέρος.

Ωστόσο, σύμφωνα με την παρ. 2 σε περίπτωση ανάκλησης ή αναστολής, το εν λόγω δικαίωμα του κάθε συμβαλλόμενου θα ασκείται κατόπιν διαβουλεύσεων. Ο προβληματισμός μας έγκειται στο ότι σε αυτές τις διαβουλεύσεις το πιθανότερο είναι ότι θα επικρατεί πάντα το δίκαιο του ισχυρού, δηλαδή, της Κίνας.

Γι’ αυτό το λόγο η «Ελληνική Λύση» προκρίνει ότι θα πρέπει να εξαιρούνται της αδειοδότησης οι αεροπορικές εταιρείες κρατών τα οποία αναπτύσσουν με κάθε τρόπο επιθετική συμπεριφορά ή έστω δράση που αντίκειται στα οικονομικά και γεωπολιτικά συμφέροντα της Ελλάδας και κατ’ επέκταση της Κίνας. Να υφίσταται η δυνατότητα άσκησης του δικαιώματος βέτο για αεροπορικές εταιρείες χωρών οι οποίες δεν προάγουν καλό κλίμα συνεργασίας.

Άρθρο 5. Με αυτή τη διάταξη ρυθμίζονται ζητήματα τα οποία αφορούν στην εφαρμογή νόμων και κανονισμών από τους διορισμένους αερομεταφορείς κατά την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου Μέρους.

Ωστόσο. η «Ελληνική Λύση» εκφράζει επιφυλάξεις στην παρ. 4 κατά την οποία οι επιβάτες, αποσκευές και φορτία σε απευθείας διέλευση μέσω της επικράτειας ενός συμβαλλόμενου Μέρους όταν αυτοί δεν εγκαταλείπουν τον ειδικό χώρο του αεροδρομίου θα υπόκεινται μόνο σε έναν απλοποιημένο έλεγχο. Όμως ο αυξημένος έλεγχος ακόμα κι αν προβλέπεται να αφορά μόνο στην απευθείας διέλευση επιβατών δεν θα έπρεπε να αποκλείεται, να διενεργείται ακόμα και σε τράνζιτ μεταβάσεις επιβατών.

Αντιθέτως, η Σύμβαση θα έπρεπε να παρέχει το δικαίωμα πλήρους ελέγχου των επιβατών από τις αρχές του αεροδρομίου εφόσον υπάρχουν υποψίες είτε πληροφορίες κατά επιβατών περί τέλεσης αδικημάτων όπως διακίνησης ναρκωτικών, παράνομων προϊόντων, κλπ. Είναι, λοιπόν, απαραίτητο να παρέχεται η δυνατότητα άσκησης του σχετικού ελέγχου επιβατών από όλες τις αρμόδιες αρχές όλων των τυχών ενδιάμεσων αεροδρομίων.

Στο άρθρο 7, με αυτή τη διάταξη ρυθμίζονται ζητήματα τα οποία αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών. Συγκεκριμένα παρέχεται η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα Μέρη να διαβουλεύονται μεταξύ τους για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας και τις επιθεωρήσεις πίστας και αναφέρονται οι σχετικές διαδικασίες, ενώ σε περίπτωση άρνησης επιθεώρησης υπάρχει δυνατότητα περιορισμού ή ανάκλησης άδειας λειτουργίας διορισμένου αερομεταφορέα.

Σημειωτέον, εν προκειμένω, ότι η Κίνα έχει το δικαίωμα να εγκρίνει και να τηρεί τα πρότυπα ασφαλείας σε περίπτωση διορισμού από την Ελλάδα ευρωπαίου αερομεταφορέα του οποίου ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται από άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίστοιχο, όμως, δικαίωμα για την Ελλάδα σε περίπτωση που η Κίνα διορίσει κάποιον άλλον αερομεταφορέα από χώρα …. από τη χώρα μας δεν υφίσταται. Αυτό αποτελεί μονομερή ρύθμιση η οποία χρειάζεται να εξισορροπηθεί, κύριε Υπουργέ.

Στο άρθρο 12, Τέλη Χρήσης προβλέπεται για τους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών η επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αερολιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στην επικράτεια του άλλου Μέρους. Ωστόσο οι όροι «δίκαιο τέλος» και «εύλογα τέλη» είναι γενικοί και αόριστοι δημιουργώντας μας τη σκέψη ότι μπορεί η ερμηνεία και η εφαρμογή τους να μην συμφέρει την ελληνική πλευρά. Απαιτείται διασάφηση προκειμένου να έχουμε ξεκάθαρη εικόνα για τη διάταξη.

Τώρα στο άρθρο 19. Συμμόρφωση σε πολυμερείς συμφωνίες. Στην παρούσα διάταξη προβλέπεται ότι αν και τα δύο συμβαλλόμενα Μέρη προσχωρήσουν σε πολυμερή συμφωνία που αφορά ζητήματα που καλύπτει η υπό κύρωση Συμφωνία θα προχωρούσε διαβουλεύσεις για να προσδιορίσουν το εάν η υπό κύρωση παρούσα Συμφωνία θα πρέπει να αναθεωρηθεί ώστε να λάβει υπόψη την πολυμερή Συμφωνία. Ωστόσο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η ενδεχόμενη πολυμερής Συμφωνία χρειάζεται να προβλέπεται ότι θα περιλαμβάνει κράτη με τα οποία αμφότερα τα μέλη να έχουν καλές σχέσεις και όχι το ένα από αυτά να εξαναγκάζεται να κάνει υποχωρήσεις και εκπτώσεις. Επί παραδείγματι να μην περιλαμβάνει κράτη των οποίων η εξωτερική και οικονομική πολιτική τους αντίκειται στα συμφέροντα της χώρας μας.

Αντίστοιχα αναφερόμαστε στο παράρτημα 1 τον πίνακα διαδρομών στο οποίο περιλαμβάνεται ο πίνακας διαδρομών και στο οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, καθώς τα ενδιάμεσα σημεία και οι πτήσεις που θα συμφωνούνται μεταξύ των δύο αεροπορικών αρχών των δύο χωρών. Εν προκειμένω σε αυτόν τον κατάλογο δεν περιλαμβάνεται το Χονγκ Κονγκ, το Μακάο και η Ταιβάν, λόγω της κακής σχέσης τους με την Κίνα γεγονός το οποίο σέβεται και λαμβάνει υπόψη της η ελληνική πλευρά. Αντίστοιχα λοιπόν αναμένουμε και τον αντίστοιχο σεβασμό και από την κινεζική πλευρά για τα ευαίσθητα ελληνικά και εθνικά ζητήματα. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ» επιφυλάσσεται. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Ευχαριστούμε, την κυρία Μαρία Αθανασίου. Ο λόγος στην κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα πω πολλά για το σχέδιο νόμου νομίζω αναλύθηκε αρκετά καθώς επικυρώνει τη συμφωνία των Αεροπορικών Υπηρεσιών ανάμεσα στην Ελλάδα και στην Κίνα η οποία υπογράφηκε το Νοέμβριο του 2023.

Θα αναφερθώ μόνο στην αιτιολογική έκθεση που έχει σκοπό να ενισχύσει την αεροπορική συνεργασία των δύο χωρών.

Ωραία, αλλά και να εξυπηρετήσει τα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας εδώ εννοούμε τις αεροπορικές εταιρείες, τις οποίες ενίσχυσε ως μη όφειλε η Κυβέρνηση στην περίοδο του COVID, αλλά αυτό είναι μια άλλη συζήτηση.

Τώρα, σε σχέση με το νομοσχέδιο θέλω να σταθώ λίγο στα άρθρα 7 και 8 με τίτλο τις Διατάξεις Αεροπορικής Ασφάλειας και Ασφάλεια Αεροπορίας.

Στο κείμενο δεν αποτυπώνεται ξεκάθαρα η υποχρέωση διαχωρισμού της Εποπτικής και Ρυθμιστικής Αρχής και του Παρόχου Υπηρεσιών προκειμένου να εναρμονιστεί στην πράξη η ασφάλεια των πτήσεων και των αερομεταφορών με αυτόν της κεντρικής Ευρώπης.

Αυτό είναι μια επιταγή που κάναμε εμείς, δηλαδή ο διαχωρισμός ΥΠΑ και ΑΠΑ, όμως δεν υπάρχει αυτή υποχρέωση και πώς διασφαλίζεται από αυτό το σημείο. Βεβαίως τώρα μια και το ανέφερα θα κάνω την κριτική μου σε ότι αφορά το διαχωρισμό ΥΠΑ και ΑΠΑ που έγινε στη χώρα μας. Είναι γεγονός έτσι όπως λειτουργεί η ΑΠΑ πάνω από δυόμισι χρόνια δεν διασφαλίζεται η ασφάλεια των αερομεταφορών και αναφέρομαι στην κατάργηση για πολλοστή φορά κύριε Υπουργέ των τοπικών αεροπορικών αρχών και τον ελεγκτικό τους αρμοδιοτήτων.

Ειδικά σήμερα που έχουμε ιδιωτικοποιημένη μορφή στα περισσότερα κομβικά αεροδρόμια, απαιτείται ο αυξημένος κρατικός έλεγχος και φυσική παρουσία της ΑΠΑ στα αεροδρόμια και οι τοπικές αεροπορικές αρχές θα έπρεπε να υπάρχουν. Οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης δέχονται την παρουσία της αρχής, άλλωστε πώς αλλιώς αφού προδιαγράφεται στη σύμβαση παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, αλλά και στη σύμβαση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, αλλά και στο αεροδρόμιο στο Καστέλι.

Πλέον, δεν υφίστανται καμία αρμόδια κρατική υπηρεσία στα διάσπαρτα ανά την Ελλάδα αεροδρόμια για την προστασία των ανάπηρων, των δικαιωμάτων των επιβατών, για την εφαρμογή λιμενικών διατάξεων του αεροπορικού κώδικα και του εθνικού κανονισμού ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας του ΕΚΑΠΑ.

Για τη διενέργεια προ ανακριτικών πράξεων σε περίπτωση σοβαρού αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος, για την εφαρμογή διαβαθμισμένων σχεδίων όπως είναι το σχέδιο αντιμετώπισης ειδικών έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας, αεροπειρατεία για παράδειγμα, υπό την κωδική ονομασία Ίκαρος για την ενεργοποίηση του σχεδίου διαχείρισης ανθρώπινων απωλειών, για τον έλεγχο των σωστικών μέσων των αεροσκαφών και πάρα πολλά άλλα. Αυτή η κατάργηση των αεροπορικών αρχών στα αεροδρόμια άνοιξε τον ασκό του Αιόλου.

Μία από τις πρώτες ενέργειες του νέου Διοικητή της ΗΠΑ τον περασμένο Ιούνιο ήταν να αναθέσει τον Αερολιμενικό έλεγχο του διεθνούς αερολιμένα Αθηνών σε διοικητικούς υπαλλήλους της πρώην αεροπορικής αρχής του αεροδρομίου, μέχρι να αναλάβει η Αρχή της Πολιτικής Προστασίας. Δηλαδή, το έργο των λιμενικών υπαλλήλων οι οποίοι έχουν εκπαιδευτεί καλούνται να το ασκήσουν ασχέτως ειδικότητας. Διοικητικοί υπάλληλοι κατηγορίας Δ.Ε. Η αναγκαιότητα των τοπικών αεροπορικών αρχών επισημαίνεται και από τους Βουλευτές της Κυβέρνησης.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, διότι γι’ αυτό το θέμα έχω κάνει πάρα πολλές ερωτήσεις. Ο κύριος Καράογλου σημειώνει ότι θα προσφέρει στον κρατικό μηχανισμό τη δυνατότητα άμεσων επιτόπιων ελέγχων της λειτουργίας των αεροδρομίων και εποπτεία από το έργο όλων των φορέων, κρατικών και μη, από το οποίο πηγάζει και η διασφάλιση της ορθής και ασφαλούς λειτουργίας του αεροπορικού χώρου. Σε αυτή την ερώτηση ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών απάντησε τον περασμένο Απρίλη ότι από πλευράς ΥΠΟΜΕ εξετάζεται η αναγκαιότητα τυχόν δημιουργίας αποκεντρωμένων παραρτημάτων ΑΠΑ. Στην ίδια ερώτηση ο διοικητής της ΑΠΑ σε τελείως αντίθετη κατεύθυνση είπε, ουδεμία πρόβλεψη περιλάμβανε για σύσταση περαιτέρω τοπικών τμημάτων της.

Τελικά από ότι μαθαίνουμε το Υπουργείο δεν θα προχωρήσει σε δημιουργία τοπικών αρχών, ενώ στην πραγματικότητα η ΑΠΑ είναι ανύπαρκτη. Από την κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών έχουν ενταθεί τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφάλειας στο αεροδρόμιο και οι κανονισμοί παραβιάζονται φυσικά με διαφυγόντα κέρδη για το δημόσιο, κυρίως όμως σε βάρος της ασφάλειας των επιβατών, ενώ οι αερολιμενικοί καταγγέλλουν ότι ο ιδιώτης διαχειριστής των αεροδρομίων, παρακάμπτει πολλές φορές αυθαίρετα τις διαδικασίες ασφάλειας, το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας.

Συγχρόνως, όμως, εδώ και δύο χρόνια που ξεκίνησε τη λειτουργία της η ΑΠΑ, είχαμε σωρεία αεροπορικών συμβάντων στα οποία η αρχή ήταν απούσα. Το γνωρίζετε καλά κύριε Υπουργέ. Υπάρχουν σχετικές καταγγελίες και από τους εργαζόμενους, αλλά έχουμε καταθέσει όπως σας είπα και πολλές ερωτήσεις στη Βουλή. Τα συμβάντα είναι πολύ συχνό φαινόμενο και θα αναφερθώ σε μερικά. Τον Αύγουστο στη Σαντορίνη όπου με εισαγγελική παρέμβαση σταμάτησαν πτήσεις ιδιωτικών ελικοπτέρων επειδή κρίθηκαν επικίνδυνες.

Αναρωτήθηκε κανείς γιατί χρειάστηκε να παρέμβει εισαγγελέας για θέματα ασφάλειας πτήσεων ελικοπτέρων και όχι η αρμόδια κρατική αρχή; Η ΑΠΑ που βρισκόταν; Προφανώς στην Αθήνα.

Σε άλλο συμβάν τον Αύγουστο πάλι στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης όπου ματαιώθηκε ξαφνικά η χρήση διαδρόμου προσγείωσης λόγω απροειδοποίητης παρουσίας γερανού ύψους 30 μέτρων περίπου. Εκεί το συμβάν αντιμετωπίστηκε από το Γραφείο Αερολιμενικού Ελέγχου, πρώην αεροπορική αρχή. Και η αλήθεια είναι ότι έγινε κατά παράβαση του νόμου, αφού οι αερολιμενικοί δεν έχουν πλέον αρμοδιότητα να επεμβαίνουν.

Τρίτο παράδειγμα το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, όπου 119 επιβάτες εγκαταλείφθηκαν από αεροπορική εταιρεία μετά την ακύρωση της πτήσης τους, χωρίς να έχουν καμία ενημέρωση για το πότε θα φθάσουν στον προορισμό τους και αν θα αποζημιωθούν για την ταλαιπωρία τους. Κάτι που ποτέ δεν θα είχε συμβεί αν υπήρχε η αρμόδια κρατική αρχή που θα είχε υποχρεώσει την εταιρεία σε άμεση επίλυση του προβλήματος.

Ακόμα και για τα ατυχήματα, η διερεύνηση πραγματοποιείται από τον ιδιώτη που διαχειρίζεται το αεροδρόμιο, ο οποίος όμως θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για το ατύχημα, όπως έγινε πρόσφατα στην Κεφαλονιά με τον τραυματισμό τριών γυναικών με κινητικά προβλήματα κατά την επιβίβασή τους στο αεροσκάφος.

Επισημαίνω αυτά και μπορώ να αναφέρω και άλλα παραδείγματα, γιατί πραγματικά περνάνε τα χρόνια, κάνουμε συνεχώς παρεμβάσεις, το κάνουν και οι αερολιμενικοί. Εδώ ο κ. Τσίτουρας είχε μιλήσει για τα αεροπορικά Τέμπη. Ανέφερε χαρακτηριστικά παραδείγματα. Δεν έχουν γίνει τα χειρότερα ευτυχώς, αλλά οι τοπικές αρχές παίζουν ένα ρόλο. Ο έλεγχος ο κρατικός επί τόπου είναι πολύ σημαντικό και πιστεύω ότι θα το λάβετε κάποτε υπόψη σας.

Θα κλείσω όμως και αυτό που θέλω να υπογραμμίσω είναι· καλές οι αεροπορικές συμφωνίες, αλλά ας δείξει επιτέλους το Υπουργείο και η κυβέρνηση τη δέουσα σοβαρότητα για να προστατέψουν τη χώρα από τυχόν λάθη που θα πλήξουν το κύρος μας στον ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα των αερομεταφορών. Καθήκον του κράτους είναι να διασφαλίσει στο βέλτιστο δυνατό επίπεδο ασφάλειας στο αεροπορικό χώρο και αυτό δεν μπορεί να γίνει χωρίς την αδιάλειπτη παρουσία στα αεροδρόμια των τοπικών αρχών. Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε επειδή έχω ανειλημμένη υποχρεώση μπορώ να δηλώσω και εγώ επιφύλαξη για να αποχωρήσω. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επιφύλαξη η Νέα Αριστερά δια της κυρίας Πέρκα την οποία ευχαριστούμε. Και δίνουμε το λόγο στον Ειδικό Αγορητή της Νίκης, τον κ. Δελβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ κύριε πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι. Συζητούμε σήμερα την Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο πριν από ένα χρόνο περίπου και συγκεκριμένα στις 3 Νοεμβρίου του 2023, με σκοπό την καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών.

Με τη συγκεκριμένη συμφωνία τα δύο συμβαλλόμενα κράτη ως μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου του 1944, έχουν σαν στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της αεροπορικής σχέσης και συνεργασίας τους.

Στα επιμέρους άρθρα της συμφωνίας προβλέπονται εκτός των άλλων ρυθμίσεις και κοινοί κανόνες για την ασφάλεια των πτήσεων και την αεροπορική ασφάλεια για τους δίκαιους όρους ανταγωνισμού, τις υπό διαμόρφωση εμπορικές δραστηριότητες, την τιμολογιακή πολιτική, τους δασμούς, τα τέλη και την φορολόγηση, καθώς επίσης και τις προϋποθέσεις προσχώρησης σε πολυμερείς συνθήκες.

Σε κάθε περίπτωση, αναμφίβολα, πρόκειται για μια συμφωνία που ενισχύει τη συνεργασία της Ελλάδας με την Κίνα σε συνέχεια της ήδη υπάρχουσας εκτεταμένης συνεργασίας κυρίως με τη χρήση του λιμανιού του Πειραιά από την οποία βέβαια θα πρέπει να κρατήσουμε τα θετικά στοιχεία, αλλά να διδαχθούμε και να αποφύγουμε την επανάληψη των αρνητικών και επιζήμιων δεδομένων.

Σε κάθε περίπτωση, εμείς στη ΝΙΚΗ υποστηρίζουμε το άνοιγμα δρόμων συνεργασίας και αμοιβαίας προόδου με όλα τα κράτη και ιδιαιτέρως με κράτη του μεγέθους της Κίνας, εφόσον και εκείνα επιθυμούν να συμπορευτούμε προς όφελος των πολιτών, αλλά και του δημοσίου συμφέροντος εκάστου μέρους.

Η συγκεκριμένη συμφωνία, έρχεται ως συνέχεια και άλλων αντίστοιχων διακρατικών συμφωνιών που επικυρώθηκαν κατά το παρελθόν από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, με αρκετές ομοιότητες στους επιμέρους όρους. Αυτή όμως η τυποποιημένη επανάληψη, κρύβει ορισμένους κινδύνους και παγίδες, ενώ διαπιστώνουμε ό,τι οι όποιες διατυπωμένες επιφυλάξεις και ενστάσεις της Αντιπολίτευσης, για διορθώσεις και βελτιώσεις, πέφτουν στο κενό με συνέπεια οι ίδιες πολλές φορές ασάφειες, να επαναλαμβάνονται και στις επόμενες αντίστοιχες συμφωνίες.

Με τον τρόπο αυτό, επιτρέψτε μου να πω ότι οι διαδικασίες των Επιτροπών και του Κοινοβουλίου γενικότερα, αποκτούν δυστυχώς έναν διαδικαστικό και τυπικό χαρακτήρα. Αφού η Κυβέρνηση, κλείνει τα αυτιά της στις όποιες παρατηρήσεις και επισημάνσεις, εκλαμβάνοντας πολλές φορές τη θετική στάση της Αντιπολίτευσης ως λευκή επιταγή.

Έτσι και σήμερα, θα επιχειρήσουμε να επισημάνουμε ορισμένα σημεία της εν λόγω συμφωνίας, τα οποία χρήζουν περαιτέρω διασαφηνίσεων και εξηγούμαι.

Αρχικά, στον πολύ ευαίσθητο τομέα της Αεροπορικής Ασφάλειας και της Ασφάλειας Πτήσεων, οι επισημάνσεις μας έχουν να κάνουν με την αοριστία που υπάρχει σε ορισμένα σημεία όπου, δηλαδή, δεν καταγράφεται η ρητή και δεσμευτική υποχρέωση συγκεκριμένων ενεργειών, αλλά η δυνητική που στην πράξη μετατρέπει τις επίμαχες αναφορές σε ένα απλό ευχολόγιο. Για παράδειγμα, στην παράγραφο 3, του άρθρου 7 της Συμφωνίας, αναφέρεται ότι το αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα από τα συμβαλλόμενα μέρη, μπορεί να δεχθεί έλεγχο από εκπροσώπους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, ενώ η πρόβλεψη θα έπρεπε να ήταν ρητά δεσμευτική.

Χρειάζεται επομένως, περισσότερη σαφήνεια για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των διατάξεων, για να μην υπάρχουν παράθυρα και αποκλίσεις στα κρίσιμα ζητήματα της Ασφάλειας των Πτήσεων. Είναι επίσης, σημαντικό να αντιληφθεί η Κυβέρνηση ότι παρόμοιες συμφωνίες θα πρέπει να αποτελούν το έναυσμα για περαιτέρω ελέγχους και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη συνεχή παρουσία των Ελεγκτικών Αεροπορικών Αρχών, επιτόπου στα αεροδρόμια, με σκοπό να βελτιωθεί η υπάρχουσα κακή εικόνα που επικρατεί στο επίπεδο Ασφαλείας των Αεροδρομίων μας κυρίως των Περιφερειακών.

Στη συγκεκριμένη Συμφωνία, απουσιάζει αισθητά η οποιαδήποτε αναφορά στην προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων, τόσο στους εμπλεκόμενους Αερομεταφορείς όσο και στα Αεροδρόμια.

Η ενίσχυση της αεροπορικής σύνδεσης, με ένα κράτος του μεγέθους της Κίνας, είναι βέβαια θεμιτή. Θα πρέπει να υπάρξει όμως ειδική μέριμνα κυρίως για τα ωράρια και τα θέματα υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων, δεδομένου ότι εκείνοι είναι που θα επιβαρυνθούν σημαντικά από την αυξανόμενη εμπορική κίνηση και θα επωμιστούν τη δυσανάλογη αύξηση του όγκου των εργασιών.

Συνεχίζοντας το άρθρο 11, γίνεται μια υποτυπώδης αόριστη και πολύ σύντομη αναφορά στον δίκαιο ανταγωνισμό που θα πρέπει να διέπει το σύνολο των ενεργειών των συμβαλλομένων μερών.

Είναι βέβαια, άξιο απορίας αυτή η αναιμική αναφορά και η απουσία καταγραφής και ρητής απαγόρευσης των συγκεκριμένων ενεργειών που αποτελούν αθέμιτο ανταγωνισμό, όπως χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε.

Την απαγόρευση χορήγησης Δημόσιων Επιδοτήσεων ή Κρατικών Ενισχύσεων σε αεροπορικές εταιρείες, την απαγόρευση Κρατικών Εγγυήσεων και Ασφαλίσεων υπό ευνοϊκούς όρους, την πτωχευτική προστασία, την παραίτηση του Δημοσίου από την είσπραξη οφειλόμενων ποσών, τις ειδικές φοροελαφρύνσεις ή φοροαπαλλαγές και τόσες άλλες συναφείς διευκολύνσεις που με μια φράση περιγράφονται ως Κρατικός παρεμβατισμός.

Όσον αφορά δε την απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία, θα πρέπει να επισημάνουμε για μια ακόμη φορά, την ξεκάθαρη εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών.

Ενώ, είναι σχεδόν βέβαιο ότι τα οικονομικά οφέλη, τα οποία θα αποκομίζουν καθημερινά οι εταιρείες αυτές δεν θα μετακυλίονται ούτε κατ’ ελάχιστον στο επιβατικό κοινό και στους εργαζόμενους.

Σύμφωνα τώρα με το άρθρο 17, της Συμφωνίας, η επίλυση των διαφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών θα γίνεται μέσω μιας αόριστη σκιά σαφούς διαβούλευσης των Αεροπορικών Αρχών. Ενώ στην περίπτωση που δεν επιλυθεί η διαφορά, η λύση θα επιδιώκεται μέσω της διπλωματικής οδού. Θα πρέπει εδώ να μας εξηγήσει η Κυβέρνηση, για ποιο λόγο δεν επιλέχθηκε η λύση του Διαιτητικού Δικαστηρίου όπως προβλέπεται και σε άλλες αντίστοιχες συμφωνίες. Ενώ αντίθετα, θεωρήθηκε ότι η διπλωματική οδός θα είναι πιο αποτελεσματική από τη Δικαστική.

Τέλος θα ήθελα να επισημάνω την απουσία οποιασδήποτε αναφοράς στην προστασία του περιβάλλοντος και θα θέλαμε, επομένως, οι συμφωνίες αυτές να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα που δημιουργούν οι συνεχώς αυξανόμενες αεροπορικές πτήσεις και να μην αναζητά η Κυβέρνηση τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα στον περιορισμό της ελληνικής κτηνοτροφίας.

Η “ΝΙΚΗ”, όπως προαναφέρθηκε, συνεχίζει να υποστηρίζει την προαγωγή των διακρατικών σχέσεων με χώρες όπως η Κίνα, ωστόσο επειδή υπάρχουν ορισμένοι προβληματισμοί για επιμέρους σημεία της συγκεκριμένης συμφωνίας, επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε, για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Δελβερούδη και δίνουμε τον λόγο αμέσως τώρα στον Ειδικό Αγορητή από τους «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», τον κ. Ιωάννη Κόντη.

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

Κύριε Υπουργέ, συζητάμε για άλλη μία κύρωση σύμβασης μεταξύ Ελλάδος-Κίνας και δυστυχώς είμαστε από τις λίγες χώρες της Ευρώπης που δεν διαθέτουμε εθνικό αερομεταφορέα, άσχετα αν η Ευρωπαϊκή Ένωση, δήθεν στα πλαίσια του ανταγωνισμού, μας έβαλε με το ζόρι και μας έπνιξε και κλείσαμε την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» κάποτε, τον εθνικό αερομεταφορέα, άσχετα αν τρεις χώρες μόνο στην Ευρώπη δεν διαθέτουν, ενώ η Ιταλία όταν φαλίρισε η «ALITALIA» το 2020 έκανε την «ITA», η «LUFTHANSA» συντηρείται μια χαρά από το γερμανικό κράτος, παρόλα τα τεράστια οικονομικά προβλήματα που είχε- θυμόμαστε όλοι τεράστιες απεργίες, χρέη, παραλύσεις σε όλα τα αεροδρόμια της Ευρώπης- εμείς είμαστε οι μόνοι που συζητάμε να κάνουμε συμβάσεις χωρίς να έχουμε εθνικό αερομεταφορέα και έχουμε τους ιδιώτες που αλωνίζουν και έχουν φτάσει σε μορφή καρτέλ, τις τιμές των εισιτηρίων και πας στη Θεσσαλονίκη και θες 300 και 500 ευρώ, εάν κλείσεις το εισιτήριο σήμερα για 2-3 μέρες μετά.

Αυτή η σύμβαση με την Κίνα θεωρητικά ακούγεται καλή, αλλά στην πραγματικότητα οι βασικοί της όροι που μιλάνε για προσγειώσεις για μη-εμπορικούς σκοπούς και τα λοιπά, είναι κρίσιμοι γιατί καθορίζουν δικαιώματα και υποχρεώσεις του κάθε μέρους. Εμείς παραχωρούμε στην Κίνα το δικαίωμα αεροπορικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων και αλληλογραφίας. Ποια είναι τα αντίστοιχα δικαιώματα, θεωρητικά, που παραχωρεί η Κίνα σε εμάς; Τα ίδια, όμως δεν έχουμε έναν εθνικό αερομεταφορέα, συνεπώς δεν υπάρχει αμοιβαιότητα σε αυτό, υπάρχει μόνο μονομερής παραχώρηση. Αν στο μέλλον αποκτήσουμε, ίσως να εκμεταλλευτεί αυτό το δικαίωμα αν είναι, όχι μονοσήμαντο, αλλά να είναι και για τις δύο πλευρές.

Στο άρθρο 3 επιτρέπουμε στις αεροπορικές εταιρείες σε κάθε χώρα, να διορίζουν αντιπροσώπους- και στην Ελλάδα και στην Κίνα- για την εκπροσώπησή τους και να ζητούν τις απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις. Θα πρέπει να υπάρξουν αυστηρές διαδικασίες ελέγχου και να διασφαλιστεί, ότι οι εκπρόσωποι των Κινέζων δεν θα ασκούν δραστηριότητες, πιστεύουμε, πως αντιβαίνουν τα συμφέροντα της Ελλάδας σε εμπορικά θέματα ή στην εκμετάλλευση του ελληνικού εναέριου χώρου. Το λέμε για να το πούμε, πιστεύουμε ότι θα φροντίσει η Κυβέρνηση να συμβεί.

Το άρθρο 4, όπου υπάρχει η αναστολή και η ανάκληση- ένα κρίσιμο άρθρο- αφορά τη δυνατότητα κάθε χώρας να αναστείλει και να ανακαλέσει τα δικαιώματα που έχουν παραχωρηθεί σε περίπτωση που οι αεροπορικές εταιρείες δεν τηρούν τους όρους. Πρέπει να διασφαλίσουμε, ότι αυτή η δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης δεν θα υπόκειται σε πολιτικές πιέσεις ή διαπραγματεύσεις που θα την αποδυναμώσουν έναντι της Κίνας.

Στο άρθρο 5, με την εφαρμογή νόμων και κανονισμών που ορίζει ότι κάθε μέλος πρέπει να συμμορφώνεται με τους νόμους ή κανονισμούς του άλλου κράτους κατά τη λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών, πρέπει να διασφαλίσουμε, ότι οι κινεζικές εταιρείες θα τηρούν πλήρως τους ελληνικούς νόμους, ιδίως σε θέματα ασφαλείας, εργασιακών δικαιωμάτων και περιβαλλοντικής προστασίας.

Στο θέμα της αναγνώρισης των πιστοποιητικών και αδειών που προβλέπονται στο άρθρο 6- στην αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών που εκδίδονται από τις αρμόδιες Αρχές κάθε χώρας- σίγουρα φαίνεται λογική αυτή η αναγνώριση, όμως πρέπει να θέσουμε αυστηρά κριτήρια, ώστε οι Αρχές μας να έχουν τον πλήρη έλεγχο και την αξιολόγηση των κινεζικών πιστοποιήσεων, ειδικά σε ότι αφορά την ασφάλεια πτήσεων και ποιότητα υπηρεσιών.

Η αεροπορική ασφάλεια είναι εξαιρετικά σημαντική και το άρθρο, προβλέπει τη συνεργασία για την εξασφάλιση υψηλών προτύπων ασφαλείας, που είναι το 7. Πρέπει, να είναι τόσο δεμένο και αυστηρό, στο οποίο δεν θα υπάρχει μόνο τυπική, αλλά και ουσιαστική εξασφάλιση ότι η ελληνική πλευρά θα διατηρήσει την πλήρη κυριαρχία στον έλεγχο και την επιβολή της.

Στην ασφάλεια της αεροπορίας στο άρθρο 8, που επεκτείνει τη συνεργασία την ασφάλεια πτήσεων με έμφαση στην πρόληψη έκνομων ενεργειών και είναι σημαντικό, να δούμε ότι οι πληροφορίες που θα ανταλλάσσονται στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας, δεν θα χρησιμοποιηθούν από την Κίνα για άλλους σκοπούς, όπως κατασκοπεία ή οικονομική επιτήρηση.

Στο άρθρο 9, στις εμπορικές ευκαιρίες που αναφέρεται στη δυνατότητα εμπορικής εκμετάλλευσης των αεροπορικών υπηρεσιών, ένα άρθρο φαινομενικά θετικό, πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι ελληνικές εταιρείες θα έχουν ίσες ευκαιρίες με τις κινεζικές, ώστε να μην οδηγηθούμε σε αθέμιτο ανταγωνισμό που θα ζημιώσει τον ελληνικό αεροπορικό τομέα.

Ένα κρίσιμο ζήτημα είναι το άρθρο 10, για την απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία. Το άρθρο αυτό, προβλέπει την απαλλαγή των αεροσκαφών και εξαρτημάτων τους από τελωνειακούς δασμούς και φόρους. Ποια είναι τα αντίστοιχα οφέλη που θα λάβουμε εμείς από την Κίνα;

Αυτή η απαλλαγή, πρέπει να προσέξουμε να μην οδηγεί σε μακροπρόθεσμη ζημία στα δημόσια έσοδα και στα τέλη χρήσης που αφορά των αεροπορικών αεροδρομίων και εγκαταστάσεων, πρέπει να διασφαλίσουμε ότι θα είναι δίκαια και δεν θα είναι δυσανάλογα υπέρ των κινεζικών εταιρειών.

Στο άρθρο 13, με τους κανονισμούς χωρητικότητας και έγκριση προγραμμάτων, οι αεροπορικές εταιρείες θα έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν προγράμματα πτήσεων και χωρητικότητας, τα οποία θα εγκρίνονται από τις Αρμόδιες Αρχές, παρότι, φαινομενικά ο χαρακτήρας είναι τεχνικός το άρθρο, έχει άμεση επίδραση στην ισορροπία του αεροπορικού τομέα στην Ελλάδα. Αν οι κινεζικές αεροπορικές εταιρείες, λάβουν υπερβολικά δικαιώματα υπάρχει ο κίνδυνος να παραγκωνίσουν τις ελληνικές, δημιουργώντας άνισες συνθήκες στην αγορά. Είναι απαραίτητο, να διασφαλίσουμε ότι οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, θα έχουν δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση σε εγκρίσεις προγραμμάτων προκειμένου, να αποφύγουμε την εξάρτηση από τις κινεζικές, οι άλλες εταιρείες.

Στα αεροπορικά τιμολόγια το άρθρο 14, θα πρέπει να δούμε ότι είναι ανταγωνιστικά και να βασίζονται στην οικονομική πραγματικότητα της κάθε αγοράς. Η Κίνα, ως μία μεγάλη οικονομική δύναμη, μπορεί να επηρεάσει τις τιμές λόγω της δύναμης των αεροπορικών εταιρειών και υπάρχει κίνδυνος επιβολής χαμηλότερων τιμών από τις κινεζικές εταιρείες οπότε, μπορεί να καταστραφεί ο ανταγωνισμός στην Ελλάδα ιδίως για τις ελληνικές που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες.

Στο άρθρο 16, των διαβουλεύσεων και τροποποιήσεων, αν και η δυνατότητα τροποποίησης είναι σημαντική η ελληνική πλευρά, πρέπει να διασφαλίσει ότι τυχόν μελλοντικές τροποποιήσεις δεν θα γίνουν εις βάρος των εθνικών μας συμφερόντων, αλλά θα αποβλέπουν σε ισότιμες και αμοιβαία επωφελείς συνθήκες για τις δύο χώρες.

Επίσης, στη διαδικασία επίλυσης διαφορών που είναι εξίσου σημαντική, αν προκύψουν διαφορές κατά την εφαρμογή της Συμφωνίας, πρέπει να επιλύονται μέσω διαπραγματεύσεων, όπως λέει το άρθρο 17. Ωστόσο, δεδομένου ότι το γεωπολιτικό οικονομικό διαστάσεων της κίνας, πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί στην επιλογή των μεθόδων επίλυσης των διαφορών, ώστε να μην είμαστε σε μειονεκτική θέση ξαφνικά. Να εξασφαλιστεί πλήρης διαφάνεια και δικαιοσύνη στη διαδικασία αυτή, καθώς και να υπάρχει η δυνατότητα αναθεώρησης σε διεθνή δικαστήρια, όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ή άλλα διοικητικά όργανα.

Στη λύση της Συμφωνίας των 18, η δυνατότητα λύσης πρέπει να είναι άμεση και αποτελεσματική, χωρίς να υπάρχουν δυσκολίες ή εμπόδια από την κινεζική πλευρά, αν διαπιστωθεί ότι η Συμφωνία δεν είναι επωφελής για την Ελλάδα και να καταγγελθεί, χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες, διατηρώντας την κυριαρχία μας στον τομέα των αερομεταφορών.

Τέλος, η καταχώριση Συμφωνίας στα αρμόδια Διεθνή Όργανα, όπως Διεθνής Οργανισμός ICAO Πολιτικής Αεροπορίας είναι θετική, αλλά πρέπει να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα ακολουθείται με πλήρη διαφάνεια και δεν θα υπάρξουν παραλείψεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη διεθνή αναγνώριση Συμφωνίας. Σίγουρα, επισημαίνουμε αυτά όλα, χωρίς να σημαίνει ότι θέλουμε να περιορίσουμε την Ελλάδα και εντός των συνόρων της και επειδή δεν έχουμε τον Εθνικό μεταφορέα, να πούμε όχι. Αυτός είναι ένας λόγος, από όσα είπαμε που μας κάνει, να γέρνουμε προς την υπερψήφιση, αλλά αυτή τη στιγμή επιφυλασσόμαστε για να πούμε τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Κόντη. Κλείνουμε τον κύκλο των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών με τον κ. Αλέξανδρο Καζαμία, Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – Ζωή Κωνσταντοπούλου».

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – Ζωή Κωνσταντοπούλου»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας σήμερα, είναι ανάμεσα στη χώρα μας και τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Είναι μια σύμβαση αεροπορικής συνεργασίας, η οποία υπεγράφη από τον κ. Σταϊκούρα και τον κινέζο ομόλογό του στις 3 Νοεμβρίου του 2023, στο πλαίσιο της επίσκεψης του Πρωθυπουργού και αριθμού Υπουργών στην Κίνα πέρσι, πριν περίπου έντεκα μήνες.

Η σύμβαση αυτή επικαιροποιεί και αναβαθμίζει παλαιότερες συμβάσεις που υπάρχουν ανάμεσα στην Ελλάδα και στην Κίνα. Οι δύο χώρες είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη το 1944 στο Σικάγο και έχουν μεταξύ τους διμερή σύμβαση αεροπορικής συνεργασίας από το 1973.

Αυτή η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας τώρα, ακυρώνει τη σύμβαση του 1973 και έρχεται να την αντικαταστήσει. Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι το πλαίσιο μέσα στο οποίο υπογράφονται συμβάσεις όπως η παρούσα και μέσα από το οποίο μας έρχονται αυτές οι συμβάσεις στη Βουλή, είναι ιδιαιτέρως προβληματικό. Εντάσσονται σε μία, αν θέλετε, συνήθεια πλέον της κυβέρνησης, να υπογράφει συμβάσεις είτε τουριστικής συνεργασίας είτε αεροπορικής συνεργασίας είτε αθλητικής συνεργασίας για να θυμηθώ μια άλλη σύμβαση, στο πλαίσιο επισκέψεων αστραπή, κάποιων υψηλόβαθμων Υπουργών ή του Πρωθυπουργού, σε χώρες όπως είναι η Κίνα, όπως είναι το Γκαμπόν κτλ.

Θυμάμαι ότι πριν από μερικές εβδομάδες, είχαμε μια σύμβαση που υπεγράφη ανάμεσα στην Ελλάδα και στην Γκαμπόν, στο πλαίσιο της επίσκεψης του κ. Δένδια στην Γκαμπόν το 2023. Αυτή η σύμβαση μας ήρθε στη Βουλή προς κύρωση, τελείως εκτός πλαισίου. Ήταν μια σύμβαση αθλητικής συνεργασίας και επισημάναμε τότε, εκ μέρους της Πλεύσης Ελευθερίας, ότι δεν δεχόμαστε να υπογραφεί αυτή η σύμβαση, διότι το καθεστώς στην Γκαμπόν έχει στο μεταξύ αλλάξει. Έχει γίνει ένα πραξικόπημα στις 30 Αυγούστου στην Γκαμπόν του 2023, το οποίο επέβαλε μία στυγνή δικτατορία. Η Κυβέρνηση, απ’ ότι φαίνεται, δεν έλαβε καθόλου υπόψη της αυτό το σημαντικό γεγονός.

Αυτό γίνεται διότι πραγματοποιούνται επισκέψεις αστραπή εκτός πλαισίου και έρχονται συμβάσεις, οι οποίες δεν εντάσσονται σε καμία, απ’ ότι φαίνεται, εθνική στρατηγική συνεργασίας με τα συγκεκριμένα κράτη, μεγάλα ή μικρά. Στην περίπτωση της Γκαμπόν, που ανέφερα ως παράδειγμα, είχαμε μια επίσκεψη μιας ημέρας, στο πλαίσιο της περιοδείας του κυρίου Δένδια στη Δυτική Αφρική.

Τώρα έχουμε αυτή τη σύμβαση, η οποία μας προήλθε στο πλαίσιο της επίσκεψης του κυρίου Μητσοτάκη στην Κίνα, η οποία πάλι ήταν για μια μέρα, για τις 2 Νοεμβρίου του 2023. Έρχεται έτσι εντός 11 μηνών, χωρίς να υπάρχει κάποιο πλαίσιο ευρύτερης συνεργασίας ή στρατηγική προσέγγιση των ευρύτερων σχέσεών μας με την Κίνα. Αυτά θεωρούμε ότι είναι ενδείξεις, αν όχι αποδείξεις, μιας πολύ επιφανειακής προσέγγισης της κυβέρνησης στα ζητήματα που συζητάμε και η οποία μας θλίβει ιδιαίτερα.

Η συμφωνία τώρα τι προβλέπει. Προβλέπει να υπάρχουν συνεργασίες στο επίπεδο της διέλευσης. Οι διοριζόμενοι αερομεταφορείς των δύο κρατών δικαιούνται, με βάση τη σύμβαση, να πετούν πάνω από την επικράτεια των δύο κρατών, να κάνουν στάσεις μη εμπορικές και να κάνουν στάσεις, οι οποίες να περιλαμβάνουν επιβάτες, εμπορικά φορτία ή ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Ταυτόχρονα, η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει και την δυνατότητα, έτσι όπως το ονομάζει στο άρθρο 9, εμπορικών ευκαιριών, στους διοριζόμενους αερομεταφορείς της Κίνας και της Ελλάδας. Αυτές οι εμπορικές ευκαιρίες, όμως και αυτή η έννοια του διοριζόμενου αερομεταφορέα που βρίσκεται στο επίκεντρο της σύμβασης, στην περίπτωση της Κίνας αφορά, βεβαίως και τον εθνικό αερομεταφορέα της Κίνας. Στην περίπτωση της χώρας μας, όμως, η Ελλάδα δεν έχει εθνικό αερομεταφορέα κι αυτό είναι κάτι το οποίο έχουμε υπογραμμίσει επανειλημμένως, ότι η Ελλάδα είναι μια από τις λίγες χώρες στην Ευρώπη, που δεν έχει εθνικό αερομεταφορέα. Κατά συνέπεια, η πολιτική της στο πεδίο της αεροπορικής συνεργασίας, γίνεται μέσα από μια αντίληψη, η οποία έχει στην πραγματικότητα τον απώτερο σκοπό να δημιουργήσει πλαίσιο για ιδιωτικές εταιρείες αερομεταφορών.

Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι πρέπει η ελληνική κυβέρνηση να έχει ιδιωτικό αερομεταφορέα. Είχαμε μια ευκαιρία να έχουμε μετοχές στην AEGEAN, όταν στη διάρκεια του κορονοϊού είχε η Κυβέρνηση αγοράσει μετοχές, αλλά προσφάτως, δυστυχώς, τις πούλησε και μάλιστα, σε χαμηλότερη τιμή από αυτή που θα έπρεπε, για να ανακτήσει την επιχορήγηση που έδωσε τότε στην AEGEAN.

Επίσης, υπάρχει ένα άλλο ζήτημα στη σύμβαση που έχουμε μπροστά μας που μας απασχολεί και είναι το γεγονός, ότι οι ρήτρες για την ασφάλεια των αερομεταφορών, είναι ιδιαιτέρως χαλαρές. Το άρθρο 7 περιλαμβάνει διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια και το άρθρο 8 για την ασφάλεια της αεροπορίας. Όσα περιλαμβάνονται στα άρθρα αυτά είναι πολύ γενικόλογα, ότι το καθεστώς ασφάλειας και στα δύο κράτη θα πρέπει να ισχύει.

Την ίδια στιγμή, βεβαίως, γνωρίζουμε, ότι ειδικοί έχουν κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου για την ασφάλεια των αερομεταφορών στη χώρα μας. Έχουμε ακούσει, επίσης, στη διάρκεια των ακροάσεων για το έγκλημα των Τεμπών και την έκφραση ότι υπάρχει μεγάλη ανησυχία μήπως έχουμε και Τέμπη του αέρα και θεωρούμε, ότι θα έπρεπε οι συμβάσεις αυτού του τύπου, να περιλαμβάνουν πολύ αυστηρότερες δικλείδες για την εγγύηση της ασφάλειας των αερομεταφορών.

Πρέπει, επίσης, να επισημάνω, τέλος, ότι η σύμβαση δεν περιέχει καμία μνεία, κανένα από τα 21 άρθρα της, το οποίο να αναφέρεται στην προστασία του περιβάλλοντος.

Τα αεροπλάνα, όπως γνωρίζουμε, είναι ιδιαιτέρως ρυπογόνα. Το πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν, θα πρέπει να είναι αυστηρά ρυθμισμένο από την πλευρά της περιβαλλοντικής προστασίας και είναι ιδιαιτέρως, αν θέλετε, περίεργο το γεγονός, ότι δεν υπάρχει καμία αναφορά για την προστασία του περιβάλλοντος στη σύμβαση αυτή.

Η Πλεύση Ελευθερίας διατηρεί επιφύλαξη για τη σύμβαση, κύριε Πρόεδρε και θα διατυπώσουμε τη θέση μας στη συνεδρίαση της Ολομέλειας. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Σας ευχαριστούμε κύριε Καζαμία.

Πριν δώσω το λόγο στον κ. Υφυπουργό για την τοποθέτησή του, θα δώσω λόγο στην ανεξάρτητη βουλευτή, την κ. Παπαϊωάννου.

Παρακαλώ κυρία Παπαϊωάννου, έχετε το λόγο.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ:** Καλησπέρα. Μιλάω πάντα τελευταία σαν ανεξάρτητη βουλευτής. Το να είναι κανείς ανεξάρτητος βουλευτής έχει και συν και πλην.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Παπαϊωάννου, να διευκρινίσω το εξής. Δεν μιλάτε τελευταία σήμερα. Μιλάτε πρώτη ως βουλευτής, διότι δεν εκπροσωπείτε κάποια κοινοβουλευτική ομάδα. Είστε η μόνη βουλευτής που ζήτησε το λόγο σήμερα κατά τη διάρκεια της συνεδρίασής μας. Πρώτη ζητήσατε το λόγο και πρώτη έχετε το λόγο μετά τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν παραπονιέμαι. Προσπαθώ να πω ότι εκτός από τη μοναξιά που έχει η ανεξαρτησία όταν είσαι βουλευτής, έχει και τη χαρά να λες αυτά που πραγματικά πιστεύεις και να μη διαβάζεις αυτά που σου έχουν γράψει άλλοι. Παρ’ όλα αυτά, μιλώντας στο τέλος, συνήθως, τα περισσότερα πράγματα που σκέφτεσαι και που θα ήθελες να πεις, έχουν ειπωθεί ή έχουν, έστω, ακροθιγώς αναφερθεί από άλλους συναδέλφους.

Παρόλα αυτά, επειδή πιστεύω ότι η επανάληψη εκτός από «μήτηρ μαθήσεως» είναι και «μήτηρ γνωστοποίησης» προς την πολιτική ηγεσία και ίσως και «μήτηρ πειθούς» θα πω κι εγώ κάποια πράγματα.

Έχουμε εδώ μια Κύρωση Σύμβασης βάσει της παραγράφου 1, του άρθρου 28, του Συντάγματος στα πλαίσια των καθηκόντων μας σαν μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι αλήθεια, ότι είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε. Αυτό όμως δεν αφαιρεί τη δυνατότητα, αλλά και την υποχρέωση μας να κρίνουμε και να ζυγίζουν κάθε τι που επιβάλλεται σε οποιοδήποτε πλαίσιο στη χώρα μας και για οποιονδήποτε λόγο.

Βλέπουμε εδώ, στην Ειδική Έκθεση κατά το άρθρο 75, παράγραφος 3, του Συντάγματος, αλλά και στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους που συνοδεύουν το νομοσχέδιο, αναφέρεται απώλεια εσόδων. Απώλεια εσόδων, από τη θέσπιση απαλλαγών που απολαμβάνει ο διορισμένος Αερομεταφορέας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελληνική επικράτεια, κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και λοιπά κ.λπ.. Θα αναπληρώνονται, μας λέει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Δηλαδή, από φόρους σε μας και το μείζον θέμα είναι, ότι για τη Δημοκρατία της Κίνας δεν υπάρχει πρόβλημα. Η Κίνα θα χάνει τα έσοδα από τους δασμούς στα δικά της αεροδρόμια, αλλά θα απαλλάσσεται αντίστοιχα από τους δασμούς προς το Ελληνικό Δημόσιο, η κινεζική αεροπορική εταιρεία η οποία είναι κρατική.

Για το Ελληνικό Δημόσιο όμως, η απώλεια των εσόδων αυτών, δεν αναπληρώνεται. Αυτές που επωφελούνται είναι οι ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες και δεν είναι μόνον η Κίνα, αυτό είναι το θέμα.

Ήμασταν εδώ πάλι, με τον ν. 5088/2024, της 10ης Φεβρουαρίου του 2024 αν θυμάμαι καλά, γιατί χθες το έβλεπα, κάναμε - κυρώσαμε με την αντίστοιχη Συμφωνία της Ελλάδος με τη Δημοκρατία της Αρμενίας. Μια πανομοιότυπη Σύμβαση στα πλαίσια των υποχρεώσεων μας, της υποχρέωσης όλων των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και των τεσσάρων συνεργαζόμενων Νορβηγίας, Λιχτενστάιν, Ελβετίας και Ισλανδίας.

Αναρωτιέμαι και λέω, όλα αυτά τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τα τέσσερα συν τα άλλα τα οποία συμβάλλονται, για όλους αυτούς εμείς, χάνουμε τους φόρους και τους δασμούς και τα κερδίζουν οι αεροπορικές εταιρείες, αυτή δεν είναι έμμεση επιδότηση προς αυτές;

Θα μου πείτε τι θα κάνουμε τώρα, θα βγούμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση;

Δεν είπα τέτοιο πράγμα. Είπα ότι, ό,τι γίνεται πρέπει να αξιολογείται να συνεκτιμάται, να συνυπολογίζεται και να αθροίζεται μέσα στο μυαλό μας για το μέλλον. Στόχος στην ανάλυση συνεπειών, στόχοι λένε ότι είναι ο τουρισμός και η εμπορευματική κίνηση, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας.

Άκουσα και τον κύριο Συντυχάκη, δεν κατάλαβα ειλικρινά ποια είναι τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα, τουρισμό και εμπορευματική κίνηση είναι κατανοητά.

Δεν πιστεύω πραγματικά ότι οι κινέζοι τουρίστες θα έρχονται ή δεν θα έρχονται στην Ελλάδα, αν ένα τουριστικό πακέτο 2-3 ή περισσότερων χιλιάδων ευρώ συμπεριλαμβάνει και 100 ή 200 ευρώ φόρους για την κηροζίνη, δεν νομίζω ότι αυτός είναι αυτός ο γνώμονας.

Επίσης, βλέπω ότι στην ανάλυση συνεπειών, αναφέρεται η καλή υγεία και ευημερία προφανώς, των εταιρειών σαν στόχος και η φθηνή και καθαρή ενέργεια. Χθες πληροφορήθηκα ότι το 16% των εκπομπών σε CO2 διοξειδίου του άνθρακα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλεται στις υπεριπτάμενες αεροπορικές εταιρείες και πρόκειται να διπλασιαστεί τα επόμενα χρόνια.

Σαφώς και δεν πρόκειται να έχουμε καλή υγεία και ευημερία, εκτός αν είμαστε μέτοχοι αυτών των εταιρειών. Και ούτε έχουν καμία σχέση με τη φθηνή και καθαρή ενέργεια αυτές οι απαλλαγές. Περιορίστηκα στο άρθρο 10 μόνο και στο άρθρο 3 που μιλάει για τις εταιρείες. Τα άλλα τα έχω αφήσει στους Ειδικούς Αγορητές.

Ξέρω ότι και ο κ. Οικονόμου ακόμη μπορεί να συμφωνεί σε κάποια ή μπορεί να διαφωνεί. Δεν μπορεί να μου πει κάτι, ώστε να λυθεί αυτό το θέμα. Παρατηρήσεις έκανα, επισημάνσεις έκανα, τις σκέψεις μου είπα και θα ήθελα να μείνουν εκεί σαν παρακαταθήκη για το μέλλον για τις κινήσεις μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς. Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Βασίλειο Οικονόμου. Ελάτε, κύριε Υφυπουργέ. Έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Παπαϊωάννου, θέλω να είστε σίγουρη ότι τον ανεξάρτητο βουλευτή, εγώ ειδικά, τον ακούω πρώτα από όλα, διότι έχω θητεύσει δύο φορές στην κοινοβουλευτική μου πορεία ως ανεξάρτητος, το 2010 - 2012 και το 2014. Είναι δύσκολος ο ρόλος του ανεξάρτητου βουλευτή γιατί είναι μοναχικός, αλλά έχει την ελευθερία της γνώμης και μπορεί να πει αυτά που θέλει να πει ενίοτε και να είναι χρήσιμος.

Ειπώθηκαν πολλά. Είναι μία Κύρωση Συμφωνίας η οποία με φέρνει πρώτη φορά ουσιαστικά ενώπιόν σας με τη νέα μου ιδιότητα, ως Υφυπουργός Μεταφορών, και αυτό είναι για μένα μια τιμή. Είναι μία, την κρίνω, ενδιαφέρουσα έως πολύ σημαντική Συμφωνία. Εκ των πραγμάτων, έτσι μου έτυχε τώρα ο κλήρος, να ξεκινάω από τα Υπουργικά που λένε έδρανα αυτή την παρουσία μου εδώ.

Ακούστε τώρα. Ειπώθηκαν πολλά ζητήματα βέβαια και εκτός ημερησίας διατάξεως που λέμε, αλλά επιτρέψτε μου να κάνω ένα σχόλιο στον αγαπητό μου, κ. Καραμέρο, ο οποίος ξεκίνησε την τοποθέτησή του με αρχής γενομένης των πρωινών γεγονότων. Ποια ήταν τα γεγονότα το πρωί; Ήταν η παρουσία της Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών στο αμαξοστάσιο Αχαρνών για να παραλάβει 35 νέα λεωφορεία. Έμεινε εκεί. Έβαλε τελεία, ο κ. Καραμέρος. Αν συνέχιζε την πρότασή του θα έπρεπε να παραδεχτεί ο ίδιος ότι τα 35 ακολουθούν τα 75 που έχουμε παραλάβει. Άρα, είναι 110 τα νέα λεωφορεία των περιαστικών δρομολογίων και γραμμών και 140 τα ηλεκτρικά καινούργια λεωφορεία. Αυτή τη στιγμή κυκλοφορούν στους δρόμους των Αθηνών και των πέριξ περιοχών 250 καινούργια λεωφορεία, νέα λεωφορεία. Είναι το 25% του στόλου των λεωφορείων που βγαίνει καθημερινώς. Βγαίνουν 1.250 οχήματα, προς γνώση σας, εκ των οποίων 1.000 είναι λεωφορεία και 250 τα τρόλεϊ. Άρα, λοιπόν, το 25% του στόλου στην Αττική είναι λεωφορεία μηνών έως ημερών. Σας θυμίζω ότι έχουμε έναν από τους πιο γερασμένους στόλους λεωφορείων στην Ευρώπη. Σας θυμίζω ότι στη Θεσσαλονίκη η αναλογία είναι 110 λεωφορεία ηλεκτρικά στα 300 του στόλου της Θεσσαλονίκης. Εσείς τα γνωρίζετε καλύτερα, κυρία Παπαϊωάννου, που είστε και από πάνω.

Άρα, λοιπόν, εκεί είμαστε πιο ψηλά, είμαστε στα 35. Αλλά πριν κλείσει το 2024, ήδη, έχουμε πιάσει πολύ μεγαλύτερα νούμερα, αλλά δεν θα τα πω τώρα για να μην αδικήσω κι αυτή τη Συμφωνία. Ο κύριος Καραμέρος, ως υπεύθυνος Τομεάρχης, θα αναγκαστεί να έρχεται συνέχεια εδώ πέρα και να μας κάνει κριτική γιατί φέρνουμε καινούργια λεωφορεία, γιατί ουσιαστικά αυτό μας εγκαλεί. Προσέξτε. Αν ήμασταν στο ίδιο ιδεολογικό και πολιτικό πλαίσιο πραγματικά θα μπορούσαμε να λέγαμε και οι δύο ότι το δημοσίου συμφέροντος έργο που είναι η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να μπορεί να έχει δύο παρόχους, το κράτος και τον ιδιώτη.

Άμα συμφωνούσαμε και σε αυτό, δεν θα υπήρχε και νόημα. Θα έπρεπε να ήσασταν μαζί μας ή εγώ να ήμουν μαζί σας ή όποιος το έλεγε αυτό. Εμείς έχουμε άλλη προσέγγιση, ιδεολογική καταρχάς και πολιτική μετά. Και όταν λέω εμείς, εύρος μεγάλο του πολιτικού χώρου. Δεν είναι μόνο η Νέα Δημοκρατία, ως Νέα Δημοκρατία, δεξιό κόμμα. Το μεγαλύτερο κομμάτι του Κέντρου αυτά λέει.

Το πολιτικό κομμάτι του κέντρου τι λέει; Ότι οι πάροχοι μπορεί να είναι και ιδιώτες και κράτος, αλλά πρέπει να υπηρετούν το δημόσιο έργο και το δημόσιο συμφέρον.

Άρα, εμείς λέμε ότι οι συμπράξεις που κάνουμε επιτελούν ένα έργο, την αστική συγκοινωνία.

Είχατε περιθώριο, επικαλείστε ένα διαγωνισμό που θα ξεκινούσε το 2019. Δηλαδή, όλα τα φοβερά και τρομερά στην Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ τα κάνατε τις τελευταίες τρεις - τέσσερις εβδομάδες πριν παραδώσετε την εξουσία. Δεν πιάνουν αυτά, το καταλαβαίνετε, όλα αυτά είναι κουβέντες του αέρα. Το 2019, αν ετοιμάζεις ένα διαγωνισμό λίγες εβδομάδες πριν φύγεις, δεν πιάνεται. Είχατε τεσσεράμισι χρόνια, δεν αγοράσατε, όχι λεωφορείο, μια βίδα δεν αγοράσατε, διαλύσατε τις αστικές συγκοινωνίες.

Στη Θεσσαλονίκη έχω ανέβει έξι, επτά φορές για να μαζέψουμε τα συντρίμμια μιας αστικής συγκοινωνίας, η οποία τώρα έχει μπει σε ένα ρυθμό και σε μία λειτουργικότητα.

Στην Αθήνα έχουμε κάνει αυτές τις Συμβάσεις, ο κόσμος δεν ρωτάει, είσαι ΚΤΕΛ ή είσαι ΟΣΥ, είσαι κοινοπραξία, είσαι ΟΣΥ, βλέπει το αστικό του λεωφορείο, πληρώνει το ένα ευρώ, δεν πληρώνει υπεραστικό ΚΤΕΛ. Εσείς, μας παραδώσατε τα υπεραστικά ΚΤΕΛ στην Αττική. Εδώ κάναμε μία σύναψη συμφωνίας και συμπεριλάβαμε στον ΟΑΣΑ αστικό λεωφορείο στο Μαραθώνα και κάνετε πάλι κριτική, λέτε, γιατί δεν κάνατε σε όλη την Ανατολική Αττική. Μα αυτό θα μπορούσε να τον κάνει ένας που δεν κυβέρνησε, η κυρία Παπαϊωάννου πραγματικά θα μπορούσε να μας το πει αυτό, συγγνώμη που αδικώ τα άλλα κόμματα, αλλά επειδή ήταν τελευταία, αλλά «και οι έσχατοι έσονται πρώτοι», λένε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Άρα, δεσμεύεστε και για τις υπόλοιπες περιοχές της Ανατολικής Αττικής;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ακούστε, αύριο το πρωί στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Μεταφορών συνδιοργανώνει το Υπουργείο με τον ΟΑΣΑ, το ξέρετε αυτό, είστε καλεσμένοι όλοι, όσοι είναι ειδικά βουλευτές λεκανοπεδίου..

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Αποκλείετε την Αντιπολίτευση από όλες τις προσκλήσεις σε όλα τα Υπουργεία.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Καθόλου, είναι δημόσια. Κύριε Καραμέρο, το έχουμε βγάλει δημοσίως σε όλα τα social και σε όλα τα μέσα, μπορεί να μην είναι προσωπική η πρόσκληση, αλλά εμείς επειδή είμαστε δημόσια πρόσωπα, όταν μια πρόσκληση βγαίνει δημοσίως αναφέρεται και αφορά σε όλους. Εμείς, δεν κάνουμε αύριο κομματική συγκέντρωση, είναι μια ημερίδα που διοργανώνει ο ΟΑΣΑ, κρατικός φορέας, με το Υπουργείο προς όλους τους δημάρχους, δεν ρωτήσαμε αν είσαι δεξιός, αριστερός, κεντρώος, είναι οι 66 δήμαρχοι της Αττικής και συζητάμε το νέο συγκοινωνιακό χάρτη της Αττικής.

Αυτή η συζήτηση, και φυσικά όποιος θέλει από τους βουλευτές όλων των κομμάτων μπορεί να έρθει, είναι η αρχή της δημόσιας διαβούλευσης, η οποία θα καταλήξει το Μάιο του 2025 στον οριστικό χάρτη, όπου εκεί θα ξέρουμε τα δρομολόγια, τη διαδραστικότητα και όλα αυτά που λέμε, ως ένα νέο μοντέλο στη συγκοινωνία και στη λειτουργία. Να βάλω μια τελεία και θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε και άλλες φορές για το συγκοινωνιακό θέμα.

Θέλω να καταλάβετε τώρα, παρακολουθώντας τους περισσότερους, ότι η συζήτηση που γίνεται είναι, γιατί δεν έχουμε κράτος, πολύ κράτος. Η συζήτηση αυτή απαντάται ανά περιόδους και ανά φάσεις της πορείας της χώρας. Εμείς τώρα τι κάνουμε;

Κάνουμε μια Συμφωνία, η οποία εκ πρώτης θα περίμενε ο καθένας, προσεγγίζοντας με θετική διάθεση την προοπτική της χώρας, να πει ότι όλες οι πολιτικές δυνάμεις θα συμπέσουν και θα συμφωνήσουν. Κάνεις με ένα γίγαντα μια συμφωνία, απευθύνεσαι στο ενάμισι δισεκατομμύριο γίγαντα, τα 10 εκατομμύρια τώρα εδώ, και δεν θα είναι επ’ ωφελεία αυτής της χώρας της μικρής, μικρής σε σχέση με το ενάμισι δισ. πάντα;

Δεν θα είναι επ’ ωφελεία της χώρας να μπορείς να έχεις και αυτού του είδους τη συνεργασία;

Τι θα μπορούσε να αμαυρώσει ή να θαμπώσει αυτή τη Συμφωνία; Για μένα τίποτα, αλλά εδώ είναι τα ιδεολογικά έως ιδεοληπτικά που έχουμε σε αυτή τη χώρα. Δείχνεις σε κάποιον το δάσος, δηλαδή τη δυνατότητα και εκείνος κοιτάει το δάχτυλο, λέει, πού δείχνει αυτό;

Μα, κοίταξε αυτό που δείχνει. Τι δείχνει λοιπόν; Τη δυνατότητα της συνεργασίας ενός γίγαντα με μια μικρή χώρα, η οποία όμως έχει δυνατότητες, γιατί είναι η πύλη εισόδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι η καμπούρα μας σαν βάρος και να πούμε, τι να κάνω έχω το άρθρο 28§2 του Συντάγματος πρέπει να τη φέρω στην εσωτερική έννομη τάξη.

Το 28 § 2 για μένα είναι η δυνατότητα και η δέσμευση, αλλά η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πύλες και εμείς ανοίγουμε την πύλη την αεροπορική ουσιαστικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με έναν γίγαντα οικονομικό, πολιτικό, στρατιωτικό, διπλωματικό. Όλες αυτές οι δυνατότητες είναι ανοιχτές, πλέον, με αυτή την κύρωση της Συμφωνίας.

Για πέστε μου, τώρα, δηλαδή, δεν είναι αυτό μικροψυχία και μικρότητα - θα έλεγα εγώ - αν πεις ότι είναι μια εύκολη Σύμβαση, μια Συμφωνία, γιατί, τέλος πάντων, δεν την έχουμε επεξεργαστεί πάρα πολύ και γίνονται με αφορμή επισκέψεις μιας ημέρας;

Δεν γίνονται έτσι.

Εγώ δεν παριστάνω τον ειδικό των διπλωματικών και διεθνών σχέσεων της χώρας. Πολλές φορές είναι και τόσο δύσκολες που καλύτερα να μη μιλάμε οι μη ειδικοί, αλλά λέω όμως, κάθε βήμα που κάνει μία χώρα - δεν λέμε η κυβέρνηση, ο Υπουργός ο συγκεκριμένος ή ο πρωθυπουργός - είναι αποτέλεσμα διεργασιών και συμφωνιών εσωτερικών των συστημάτων που έχουν τα δύο κράτη.

Κύριε Καραμέρο, εσείς προς έκπληξή μου ήσασταν θετικός, αλλά οι υπόλοιποι ήταν επιφυλακτικοί έως αρνητικοί. Δικαίωμα του καθενός να είναι όπως θέλει, αλλά και εγώ πρέπει να πω ότι αυτή η δυνατότητα του να μπορείς να συνάψεις αυτές τις Συμβάσεις και τις Συμφωνίες δεν είναι ζήτημα του να πάμε μια εβδομάδα στην Γκαμπόν που άκουσα ή να πάμε μια εβδομάδα να κάτσουμε στην Κίνα και εκεί θα φτιάξουμε και θα κάνουμε τη Συμφωνία μας.

Δεν γίνονται έτσι αυτά.

Αυτά ετοιμάζονται ως εξής. Πάμε, κάνουμε το πανηγυρικό τα δύο κράτη και μετά αρχίζει η υλοποίηση.

Πρέπει να μην είμαστε τόσο - θα έλεγα εγώ – επιπόλαιοι στην προσέγγιση των πραγμάτων, γιατί έχουν πολύ βάθος οι διεθνείς σχέσεις και τα διπλωματικά στοιχεία είναι πολύ μεγάλα.

Άκουσα τις παρατηρήσεις σας στα υπόλοιπα θέματα, θα πάμε στην Ολομέλεια ούτως ή άλλως και θα τα ξανασυζητήσουμε.

Υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις ενδιαφέρουσες. Όπως ξέρετε οι κυρώσεις αυτές είναι ειδικές συμβάσεις, όμως είναι θέματα που μπορεί να τα έχουμε υπόψη μας.

Τώρα να μην ανοίξω πάλι ένα κεφάλαιο για την ΑΠΑ και την ΥΠΑ που η αγαπητή συνάδελφος έβαλε πολλά θέματα που δεν έχουν σχέση με την κύρωση αυτή, αλλά έχουν σχέση με τη λειτουργία του αεροπορικού συστήματος της χώρας μας και των αεροδρομίων. Εγώ δεν θα κινηθώ πάλι υπό τη δαμόκλειο σπάθη του φόβου ενός τραγικού δυστυχήματος.

Δεν μπορούμε να συζητάμε και να μιλάμε συνέχεια για το ότι «θα πάθουμε αεροπορικά Τέμπη, «θα πάθουμε σιδηροδρομικά Τέμπη», «θα πάθουμε λεωφορειακά Τέμπη». Δεν μπορεί, δηλαδή, να είναι αυτή η συζήτηση της χώρας μας.

Είμαστε υποχρεωμένοι και είναι απόλυτο χρέος και καθήκον όλων μας ακόμα και των Βουλευτών που δεν έχουν εκτελεστική εξουσία δια του ελέγχου, αλλά και εμείς που έχουμε την εκτελεστική εξουσία να μην επιτρέψουμε το ίχνος σκέψης για τραγωδία. Η ασφάλεια να είναι δεδομένη και απόλυτη. Είμαστε υποχρεωμένοι, δεν είναι το θέμα ότι κάνουμε παραχώρηση ή κάνουμε χάρη σε κανέναν.

Άρα, λοιπόν, τα αεροδρόμιά μας, οι εταιρείες μας είναι σοβαρές. Δεν είναι πρόβλημα ο ιδιώτης. Ο ιδιώτης δημιουργεί πλούτο στη χώρα. Η λειτουργία του δίνει θέσεις εργασίας. Η λειτουργία του έχει τους φόρους που έχει η εταιρεία του και τα εισπράττει το δημόσιο ταμείο.

Η χώρα δεν λειτουργεί μόνο με το κράτος, αλλά αυτό σας είπα ότι είναι δύο πολιτικές προσεγγίσεις διαφορετικές. Ο καθένας πιστεύει ότι υπάρχουν τάσεις που λένε «μόνο κράτος», άλλοι λένε ότι «συμβαδίζουν και οι δύο πυλώνες, ο ιδιωτικός και ο κρατικός». Εμείς είμαστε υπέρ αυτής της άποψης. Υπάρχει και άποψη που λέει «μόνο ιδιώτης καθόλου κράτος». Εμείς είμαστε σε αυτή την άποψη τη συνδυαστική «κράτους και ιδιώτη».

Αυτά ως γενικό πλαίσιο. Νομίζω ότι είναι μια πολύ καλή και επ΄ ωφελεία των εθνικών μας συμφερόντων Συμφωνία. Θα τα πούμε όμως και στη Βουλή την Πέμπτη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε που ήσασταν και σύντομος και θα έχουμε και τη συνέχεια στην Ολομέλεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας» και στο σημείο αυτό προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Παππάς ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Καραμέρος ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ, κ. Πάνας ψηφίζει υπέρ.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Συντυχάκης καταψήφισε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, κυρία Αθανασίου επιφυλάσσεται.

Η Ειδική Αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά, κυρία Πέρκα επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής από τη Νίκη, κ. Δελβερούδης επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής της Πλεύση Ελευθερίας, κ. Καζαμίας επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής από τους Σπαρτιάτες, κ. Κόντη επιφυλάσσεται.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 19.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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