**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 5 Οκτωβρίου 2016, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14.20΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρήστος Σπίρτζης, η Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κυρία Μαρίνα Χρυσοβελώνη, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, στη συνεδρίαση παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Βασίλειος Αλεβιζόπουλος, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Πολιτικής Αεροπορίας, Σεραφείμ Πέτρου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, Κωνσταντίνος Λιτζεράκος, Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Αντώνιος Σταυριανουδάκης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Εμμανουήλ Καμηλάκης, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Γεώργιος Κασιμάτης, Γενικός Γραμματέας του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Η 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.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Βέττας Δημήτρης, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγενάκης Ελευθέριος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννη Όλγα, Σταμάτης Δημήτριος Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κουτσούκος Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Κατσώτης Χρήστος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Τάσσος Σταύρος, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Το θέμα ημερήσιας διάταξης είναι η επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Το σχέδιο νόμου έχει χαρακτηριστεί από την Κυβέρνηση ως κατεπείγον και η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει αν αποδέχεται τον χαρακτηρισμό. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 109 και την παράγραφο 4 του άρθρου 89 του Κανονισμού της Βουλής, ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει ως προθεσμία υποβολής Έκθεσης της Επιτροπής, μέχρι σήμερα το βράδυ στις 21.00΄, γιατί αύριο θα συνεδριάσει η Ολομέλεια της Βουλής.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Σπίρτζης για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου το καταθέσαμε με τη διαδικασία αυτή, επειδή υπάρχουν ασφυκτικές χρονικές δεσμεύσεις. Το σχέδιο νόμου ήταν να κατατεθεί μαζί με τα προαπαιτούμενα την προηγούμενη Πέμπτη. Δυστυχώς, δεν είχαν καταλήξει οι διαπραγματεύσεις - όχι με δική μας ευθύνη - και τη Δευτέρα που θα λάβει χώρα η συνεδρίαση του Eurogroup πρέπει να έχει ψηφισθεί. Να σας ενημερώσω ότι δεν είχαμε κανένα λόγο αυτό το σχέδιο νόμου να κατατεθεί με αυτή τη διαδικασία. Θα θέλαμε και εμείς το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης που κάναμε, να συζητηθεί πάρα πολύ, γιατί είμαστε περήφανοι γι' αυτό και αποτελεί νίκη όχι της Κυβέρνησης μόνο, αλλά και της χώρας. Μέχρι την Τρίτη γινόταν διαπραγμάτευση του νόμου και υπάρχουν ακόμη και σήμερα σε δευτερεύοντα επιμέρους τεχνικά ζητήματα παρατηρήσεις από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η διαπραγμάτευση ξεκίνησε το Μάιο και κατέληξε πριν μια–μιάμιση μέρα στα μεγάλα ζητήματα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι η αιτιολόγηση που έδωσε ο κ. Υπουργός είναι επαρκής, γιατί δεν υπήρχε κανένας άλλος λόγος στο να μην έρθει και το νομοσχέδιο της ΥΠΑ μαζί με τα προαπαιτούμενα την προηγούμενη εβδομάδα. Θεωρώ, λοιπόν, ότι έγινε προσπάθεια αυτές τις ημέρες, έτσι ώστε να επιτευχθεί μια συμφωνία, η οποία θα ήταν θετική και περισσότερο προς το συμφέρον του δημοσίου. Η εκτίμησή μου, λοιπόν, είναι ότι μπορούμε να το δεχθούμε ως κατεπείγον, γιατί όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, τη Δευτέρα θα πρέπει το Eurogroup να πάρει τις αποφάσεις του και η προϋπόθεση είναι και αυτή η εκκρεμότητα να είναι επιλυμένη, όσον αφορά το θέμα της ΥΠΑ. Άρα, συμφωνούμε με το κατεπείγον.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εμείς δυστυχώς δεν θα μπορέσουμε να συμφωνήσουμε με τη μορφή του κατεπείγοντος για ένα πολύ απλό λόγο. Γνωρίζαμε εδώ και μήνες ότι πρέπει να έρθει αυτή η συμφωνία. Η συμφωνία ούτως ή άλλως για την παραχώρηση των αεροδρομίων, έχει στην ουσία υλοποιηθεί και έχει υπογραφεί και συμφωνηθεί εδώ και καιρό και εν πάση περιπτώσει, ένα ήταν το κύριο ζητούμενο που είχαμε να συζητήσουμε: Το θέμα της αεροναυτιλίας και κατά πόσον αυτό θα διαχωριζόταν και πώς θα διαχωριζόταν. Οπότε νομίζω ότι η καθυστέρηση σε αυτή τη φάση έχει ονοματεπώνυμο και έχει καθαρά την ευθύνη της Κυβέρνησης. Γι' αυτό το λόγο δεν θα συμφωνήσουμε με τη μορφή του κατεπείγοντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Ούτε εμείς το δεχόμαστε ως κατεπείγον, γιατί και πριν 10 – 12 μέρες σε μια ομιλία που έκανα στην Ολομέλεια το ανέφερα αυτό το θέμα, ότι είστε έτοιμοι να πουλήσετε τον εναέριο χώρο μας και αναρωτιόμαστε πόσο τυχαίο είναι ότι έρχεται αυτή τη χρονική στιγμή το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, μετά από τις δηλώσεις Ερντογάν. Σας εφιστούμε την προσοχή, ανοίγεται ο ασκός του Αιόλου με αυτό το νομοσχέδιο και σας καλούμε να το πάρετε πίσω. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Δύο θέματα υπάρχουν, κυρία Πρόεδρε. Το ένα είναι τι έκανε το Υπουργείο οκτώ μήνες για να είναι περήφανο σήμερα για τη διαπραγμάτευση και εν πάση περιπτώσει γιατί αφού δεν κατάφερε να αποτρέψει την εκχώρηση των αεροδρομίων ο κ. Σπίρτζης, τουλάχιστον δεν έφτιαξε ένα νομοσχέδιο, να έχουμε το χρόνο να το συζητήσουμε. Το δεύτερο είναι ότι αυτό το νομοσχέδιο έχει τεράστια ζητήματα που συνδέονται με το FIR, με τα έσοδα, τεράστια τεχνικά ζητήματα, για τα οποία θα έπρεπε να γίνει μια αναλυτική συζήτηση, η οποία δεν μπορεί να γίνει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Για τους δύο αυτούς λόγους, προφανώς είμαστε αντίθετοι. Τώρα εάν εσείς έχετε την κυβερνητική πλειοψηφία με «επίδομα ετοιμότητας» και έχουν κατακτήσει οι συνάδελφοι εδώ και τη δυνατότητα να εμπεδώνουν αυτά τα τεράστιου χαρακτήρα τεχνικά ζητήματα μέσα σε μια νύχτα, μπράβο σας, συγχαρητήρια και καλή πρόοδο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Έχουμε διαφωνήσει με όλα αυτά τα νομοσχέδια που έχετε φέρει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Νομίζουμε ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να υπάρχει αυτή η διαδικασία, η οποία δεν επιτρέπει τη συζήτηση σε βάθος και μάλιστα σε αυτό το νομοσχέδιο, που έχει να κάνει και με την εθνική κυριαρχία – να το πούμε έτσι - με μια πολύ ευαίσθητη υπηρεσία και για το οποίο νομίζουμε ότι θέλει να γίνει η συζήτηση κανονικά και όχι με αυτή τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Βεβαίως υπάρχει αξιολόγηση, είναι τα προαπαιτούμενα, άλλα μπορεί εδώ να υπάρξει συζήτηση πάνω στο θέμα, ακόμα καλύτερη, σε μεγαλύτερο βάθος, για τις συνέπειες που μπορεί να έχει αυτό το σχέδιο νόμου σε αυτή την κατεύθυνση, στην κατεύθυνση των Ευρωπαϊκών Οδηγιών. Είναι γνωστό ότι και αυτές οι Οδηγίες, υπάρχει συζήτηση να αλλάξουν και είναι γνωστό αυτό στην κυβέρνηση. Δηλαδή, μετά από λίγο καιρό θα έρθουν ξανά, να αλλάξουμε ξανά ή να συζητήσουμε ξανά άλλο σχέδιο νόμου, για να προσαρμοστούν εδώ οι αποφάσεις, το νομοθετικό πλαίσιο, στις νέες αποφάσεις που θα πάρει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια της νέας στρατηγικής που έχει για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Λέω ότι υπάρχει μια τέτοια εξέλιξη, την ξέρετε και νομίζουμε ότι δεν υπάρχει θέμα του κατεπείγοντος, για να έρθουμε ξανά πάλι εδώ, να αλλάξει πάλι το νομοθετικό πλαίσιο. Δεν συμφωνούμε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς, διότι η κυρία Μάρκου, Εισηγήτρια του «Ποταμιού», δεν έχει ολοκληρώσει την ομιλία της στην Ολομέλεια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εγώ θα έλεγα και θα απευθυνόμουν κυρίως στους αγαπητούς συναδέλφους της κυβερνώσας πλειοψηφίας και θα τους έλεγα ότι κινδυνεύουμε ως κοινωνία -με ευθύνη κυρίως της δικής σας κυβέρνησης- να εκλάβουμε ως μια νέα κανονικότητα διαδικασίες κατεπείγοντος, τελεσίγραφα, σε κάθε επίπεδο της οικονομικής ζωής, της θεσμικής ζωής, της κοινωνίας έξω. Θα έλεγα λοιπόν ως μια μικρή πράξη αντίστασης οι Bουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ να πρωτοστατήσουν και αγαπητοί συνάδελφοι, να μη δεχθείτε το κατεπείγον. Είναι θέματα του FIR της χώρας, είναι ζητήματα που έχουν να κάνουν με την διαχείριση χιλιάδων άλλων πραγμάτων μικρών και μεγάλων, τεχνικά ζητήματα και όχι μόνο, βαθιά πολιτικά ζητήματα και σε ένα βαθμό εθνικής σημασίας. Θα έλεγα εσείς πρώτοι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ να μην δεχθείτε το κατεπείγον, εμείς δεν το δεχόμαστε, για να κάνουμε μια κουβέντα σε βάθος διότι το θέμα είναι πάρα πολύ σύνθετο και δεν πρέπει να το ξεπετάξουμε με διαδικασίες «ψεκάστε, σκουπίστε, τελειώσατε». Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης, Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Πράγματι είναι πολύ σημαντικό να είμαστε έτοιμοι την άλλη εβδομάδα, οπότε στηρίζουμε και συμφωνούμε στο κατεπείγον. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης, Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Το παρόν νομοσχέδιο δεν είναι απλώς ένα διαδικαστικό βήμα στην πορεία ολοκλήρωσης της αξιολόγησης της χώρας, είναι πάρα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, θα θέλαμε περισσότερο χρόνο να το αξιολογήσουμε. Σαφώς και οι ευθύνες από την μεριά της κυβέρνησης είναι πάρα πολύ μεγάλες διότι είναι ένα θέμα που το γνωρίζουμε εδώ και πάρα πολύ καιρό και έπρεπε να έχει έρθει εδώ και πάρα πολύ καιρό. Δεν συμφωνούμε με τις διαδικασίες του κατεπείγοντος, ακριβώς γιατί το συγκεκριμένο θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν νομίζω ότι μπορεί κανένας να συμφωνήσει, στην πραγματικότητα, με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Ο μόνος λόγος που επικαλείται ο κ. Υπουργός είναι ότι την 10η Οκτωβρίου πρέπει να πάρει τα χρήματα. Η προθεσμία για το κλείσιμο της πρώτης αξιολόγησης ήταν 15 Σεπτεμβρίου, ζητήσατε παράταση και πήγε 30 Σεπτεμβρίου, χάσατε και αυτό τον χρόνο, τo Eurogroup είναι στις 10 Οκτωβρίου. Τα χρήματα είναι εκεί μέχρι τις 31 Οκτωβρίου, μπορείτε να πάτε στο επόμενο Eurogroup, μπορείτε να κάνετε μια έκτακτη διαδικασία, πέντε μέρες μετά και να πάρετε τα χρήματα. Εάν ο κ. Τσακαλώτος θέλει να λέει ό,τι πρόλαβες στις 10 Οκτωβρίου δύο προθεσμίες χαμένες, δεν καταλαβαίνω σε τι θα πρέπει η Βουλή να τον διευκολύνει. Αυτό είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο, πρέπει να συζητηθεί και εκπλήσσομαι με τον κ. Υπουργό ο οποίος σηκώθηκε και είπε ότι με το κατεπείγον θέλει να μας δείξει πόσα πολλά πέτυχε στη διαπραγμάτευση, χωρίς να τα αναφέρει. Να μας πει τι πέτυχε στη διαπραγμάτευση. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με βάση τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών των κομμάτων η διαδικασία του κατεπείγοντος έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία. Ως προς την οργάνωση της συζήτησης, η παράγραφος 7 του άρθρου 109 του Κανονισμού της Βουλής προβλέπει ότι η ομιλία των Εισηγητών και των ομιλητών στην κατ’ αρχή και στην κατ’ άρθρο συζήτηση περιορίζεται στο μισό του χρόνου που προβλέπεται από τα άρθρα 97 και 103. Προτείνουμε να μιλήσουν οι Εισηγητές δώδεκα λεπτά και οι ομιλητές πέντε λεπτά, επί της αρχής και επί των άρθρων. Υπάρχει η πρόθεση να προσκληθούν κατά παρέκκλιση κάποιοι φορείς, αυτό το προσδιορίζουμε χρονικά γύρω στις 16:00-16:30, για να έχουν έναν ελάχιστο χρόνο να ενημερωθούν από τις υπηρεσίες. Συζητήθηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων και έγινε γενικά δεκτό να μην είναι πάνω από δύο οι φορείς, εάν είναι να είναι και τρεις, ας είναι. Καταλαβαίνετε όμως, η διαδικασία να είναι λίγο πιο «σφιχτή». Ξεκινάμε με τις προτάσεις για πιθανούς φορείς, το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Προτείνουμε την Oμοσπονδία των εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και εάν είναι δυνατόν κάποιον από το Δ.Σ. του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής, Εισηγητής της ΝΔ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα συμφωνούσα να καλέσουμε τον κ. Αλεβιζόπουλο, που είναι ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας των εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Να καλέσουμε τον κ. Σεραφείμ Πέτρου, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Εάν υπήρχε η δυνατότητα να λέγαμε και σε κάποια άλλα μέλη της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά καταλαβαίνουμε ότι ο χρόνος είναι πολύ πιεσμένος. Επίσης, μια επιπλέον πρόταση που θα ήθελα να κάνω, είναι να πούμε στον κ. Θεόδωρο Καλογερόπουλο, που είναι ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ηλεκτρονικών Μηχανικών. Δηλαδή, αυτούς τους τρεις φορείς. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει κύρια Ζαρούλια, Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Συμφωνούμε με τους προηγούμενους και θα θέλαμε εάν είναι δυνατόν και τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράστασης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράστασης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εγώ δεν διαφωνώ με καμία από τις προτάσεις που έχουν ακουστεί. Θα έλεγα ότι αντί να επιλέξουμε τους κρατικούς φορείς και αυτούς που ασκούν διοίκηση, πρέπει να έρθουν στην Επιτροπή ορισμένοι άνθρωποι να μας φωτίσουν επί ορισμένων ειδικών θεμάτων, που, τουλάχιστον εγώ, θέλω να τα ακούσω. Δεν ξέρω εάν οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, όπως είπα νωρίτερα, πρόλαβαν τη νύχτα και τα κατάλαβαν. Εμείς προτείνουμε τους ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας και έναν κλάδο ο οποίος βρίσκεται σήμερα σε κινητοποίηση και είναι το Σωματείο των Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της ΥΠΑ, πολύ κρίσιμος για τη λειτουργία της Υπηρεσίας. Άρα εγώ επιμένω σε ανθρώπους που θα μας φωτίσουν στα τεχνικά ζητήματα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Δεν έχουμε άλλες προτάσεις, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Και εμείς προτείνουμε την ΥΠΑ και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Έχουμε καλυφθεί από τις προτάσεις των συναδέλφων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Εμείς από τη δική μας την πλευρά θα θέλαμε να ερχόταν κάποιος εκπρόσωπος του ΥΠΕΘΑ, γιατί μέσα στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, έχει κάποια θέματα πολύ ευαίσθητα που θα θέλαμε την άποψη του ΥΠΕΘΑ πάνω σε αυτά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τι εννοείτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Έναν εκπρόσωπο από το ΥΠΕΘΑ, που θα μπορούσε να μας διαφωτίσει πάνω στα θέματα που έχει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Δεν είναι φορέας ο εκπρόσωπος του ΥΠΕΘΑ, αλλά είναι πάρα πολύ σημαντικό να βρίσκεται εδώ γιατί μπορεί να υπάρχουν παρερμηνείες. Εμείς δεν θέλουμε να υπάρχουν παρερμηνείες και να μη θεωρούμε εδώ ότι κάνουμε κάτι ενάντια στο συμφέρον της χώρας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πριν ανακοινώσουμε τους φορείς, ξεκινάμε με την ουσιαστική διαδικασία επί της αρχής και επί των άρθρων. Το λόγο έχει ο κύριος Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να ανατρέξουμε στα τέλη της μακρινής δεκαετίας του 1920, για να εντοπίσουμε την πρώτη απόπειρα ίδρυσης μιας κρατικής υπηρεσίας, που είχε ως αρμοδιότητα την εποπτεία των αερομεταφορών. Σήμερα 90 χρόνια μετά, σε ένα τοπίο που πολλοίς καθορίζεται από την εφαρμογή κανονισμών της Ε.Ε. αλλά και των αποφάσεων της ευρωπαϊκής υπηρεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας, ακριβώς ως συνέπεια των κανονισμών αυτών καθίσταται εμφανής η ανάγκη πλήρους διάκρισης των υπηρεσιών που παρείχε μέχρι σήμερα ο απόγονος της υπηρεσίας αυτής η γνωστή μας ΥΠΑ σε σχέση με τον εποπτικό και κανονιστικό της ρόλο, ώστε να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις το υπό διαμόρφωση και στη χώρα μας νέο περιβάλλον για τις αερομεταφορές. Προκλήσεις που έχουν να κάνουν με νέες λειτουργικές παραμέτρους, όπως το νέο πλαίσιο ανταγωνισμού στο κλάδο αερομεταφορών, με την εγκατάσταση και τη λειτουργία νέων εταιρειών, η ανάπτυξη υδατοδρομίων, η παροχή εκμετάλλευσης αερολιμένων σε ιδιώτες, η εξέλιξη και ανάπτυξη συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, η εξέλιξη των συστημάτων αεροναυτιλίας κλπ.

Έως σήμερα στη χώρα μας ισχύει και εφαρμόζεται το ΠΔ 52/201, πλην όμως δεν καλύπτει πλήρως τη λειτουργική, διοικητική και οικονομική ανεξαρτησία της εποπτεύουσας αρχής στην αεροναυτιλία και στα τέλη αερολιμένων. Εξάλλου η υφιστάμενη οργανωτική δομή της ΥΠΑ όπως απορρέει από την κείμενη νομοθεσία, δεν καλύπτει πλέον τις σύγχρονες απαιτήσεις στην αεροναυτιλία και στις αερομεταφορές. Εξ ου και η ανάγκη αναδιάρθρωσής της. Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, στοχοθετείται και πιστεύουμε ότι επιτυγχάνεται ο πλήρης λειτουργικός, οικονομικός και διοικητικός διαχωρισμός των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τελών αερολιμένων, με τη σύσταση μιας ανεξάρτητης διοικητικής αρχής και βεβαίως, η εναρμόνιση με τα διεθνώς ισχύοντα και το ενωσιακό δίκαιο καθώς και η λειτουργική με βάσει τα νέα δεδομένα στις αερομεταφορές αναδιάρθρωση της ΥΠΑ, η οποία αναλαμβάνει τον έλεγχο και την διοικητική υποστήριξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των μη παραχωρημένων αεροδρομίων και των υδατοδρομίων.

Έτσι με το συζητούμενο σήμερα νομοσχέδιο, αναδιαρθρώνεται λειτουργικά και οργανωτικά η υφιστάμενη ΥΠΑ. Ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία η οποία θα αποτελεί πλέον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αερολιμένων και υδατοδρομίων. Εναρμονισμένο στις σύγχρονες επιταγές παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Προκειμένου να επικεντρωθεί στο έργο του ελέγχου, της διοικητικής υποστήριξης υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης των μη παραχωρημένων αερολιμένων. Παράλληλα, συστήνεται η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, που έχει ως αρμοδιότητα την άσκηση των ρυθμιστικών κανονιστικών εποπτικών αρμοδιοτήτων, στο τομέα των αερομεταφορών, αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων. Αλλά και αυτή του οικονομικού ρυθμιστή της αγοράς των αερομεταφορών.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η λειτουργική και οργανωτική διάκριση των ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων από την ήδη λειτουργούσα ΥΠΑ και ανάληψη των αρμοδιοτήτων αυτών, από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας που αποτελεί αυτοτελή ανεξάρτητη δημόσια υπηρεσία, ώστε να εναρμονίζεται προς το ενωσιακό δίκαιο στο τομέα των αερομεταφορών. Στόχος είναι με τον τρόπο αυτό, να διασφαλιστεί η άσκηση με τρόπο αδιάβλητο, διάφανο και αντικειμενικό της κανονιστικής και εποπτικής αρμοδιότητας. Τον ίδιο στόχο εξάλλου αυτόν δηλαδή της ενίσχυσης των αρχών διαφάνειας και αξιοκρατίας, υπηρετεί και η ριζική αλλαγή του τρόπου τοποθέτησης του Διοικητή και των Υποδιοικητών και η συγκρότηση του Εκτελεστικού Συμβουλίου της ΥΠΑ και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Τέσσερα είναι τα κεφάλαια, το πρώτο κεφάλαιο του προτεινόμενου νομοσχεδίου αναφέρεται στη σύσταση του τρόπου διοίκησης και τον σκοπό της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Διασφαλίζεται εδώ πλήρως, με την ενίσχυση του ρόλου του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και τη μεταφορά προς αυτόν αρμοδιοτήτων του Υπουργού Μεταφορών.

Ο λειτουργικός διοικητικός και οικονομικός διαχωρισμός της αρχής, από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους φορείς αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Ο Διοικητής της επιλέγεται κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης, μετά από αιτιολογημένη γνώμη ειδικής 5μελούς επιτροπής αξιολόγησης και στη συνέχεια, μετά από διατύπωση γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής των Ελλήνων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, συγκροτείται από το Διοικητή της και άλλα 4 μέλη τα οποία επιλέγονται από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων και στην αρμοδιότητά του υπάγεται η γενική εποπτεία και ο έλεγχος της λειτουργίας στο πλαίσιο της υλοποίησης του επιχειρησιακού πλάνου δράσης. Τα μέλη δε του Εκτελεστικού Συμβουλίου, έχουν πλήρη λειτουργική και διοικητική ανεξαρτησία.

Η λειτουργία της Αρχής συμπληρώνεται με τη Γενική Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας που εποπτεύεται από το διοικητή και το εκτελεστικό συμβούλιο και στην οποία υπάγονται 14 διευθύνσεις. Στα σχετικά άρθρα περιγράφονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες των διευθύνσεων αυτών, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο διακριτός ρόλος της εποπτείας από τη λειτουργία. Τέλος, οι εποπτικές αρχές της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας συντονίζουν ένα νέο σώμα επιθεωρητών ενώ αναδιαμορφώνεται και εκσυγχρονίζεται το υπάρχον, ενσωματώνοντας και τους επιθεωρητές αεροδρόμιων και τους επιθεωρητές αεροναυτιλίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι έχει δοθεί ιδιαίτερη σημασία στο να επιτευχθεί ο αναγκαίος λειτουργικός διαχωρισμός από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τον φορέα διαχείρισης αεροδρομίων και τον φορέα διαχείρισης δημοσίων υδατοδρομίων. Προβλέπεται ότι σε κάθε αεροδρόμιο εγκαθίσταται αεροπορική Αρχή σε επίπεδο τμήματος ή γραφείου, ανάλογα με την επιβατική κίνηση του αερολιμένα, η οποία ασκεί ρόλο εποπτικό και ρυθμιστικό σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου, όπως αυτοί περιγράφονται στην ελληνική, κοινοτική και διεθνή νομοθεσία. Βασικό σκέλος των αρμοδιοτήτων της Αρχής αποτελεί η συστηματική διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων και του αερολιμένα. Οι υπάλληλοι της Αρχής εκτελούν επιθεωρήσεις προς τέτοιους φορείς, για παράδειγμα φορείς επίγειας εξυπηρέτησης, αεροπορικές εταιρίες και εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, ενώ λαμβάνεται πρόνοια ώστε να διασφαλίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία μεταξύ ελεγχόμενου και ελεγκτή, κατ' εφαρμογή και της απαίτησης του κανονισμού 139/3/Ε.Ε., παράγραφος 5.

Το Β΄ κεφάλαιο του νομοσχεδίου ασχολείται μετά της αναδιάρθρωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η Υπηρεσία διοικείται από το διοικητή της, στον οποίο υπάγονται η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και μια σειρά από διευθύνσεις και γραφεία, ενώ δημιουργούνται και δύο θέσεις υποδιοικητών, του υποδιοικητή φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του υποδιοικητή φορέα διαχείρισης αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Με αδιαπραγμάτευτο στόχο την εξασφάλιση καθεστώτος διαφάνειας, συγκροτείται εκτελεστικό συμβούλιο, τα μέλη του οποίου επιλέγονται από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, κατόπιν εισηγήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Έχουν πλήρη λειτουργική, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δεν υπόκεινται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα, κρατικούς φορείς ή άλλες διοικητικές αρχές, αλλά μόνο σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Με τις διατάξεις του κεφαλαίου Γ΄ ρυθμίζονται ειδικά θέματα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υ.Π.Α. και παρέχεται ειδική νομοθετική εξουσιοδότηση στον αρμόδιο Υπουργό να προτείνει την έκδοση προεδρικού διατάγματος που θα ρυθμίζει ειδικά θέματα του οργανισμού τους. Επίσης, εισάγονται μεταβατικές διατάξεις νομοτεχνικού χαρακτήρα. Ρυθμίζονται θέματα καταβολής στους υπαλλήλους της Υ.Π.Α. του επιδόματος του ν.2682/1999 και παρατίθενται καταργούμενες διατάξεις.

Τέλος, στο κεφάλαιο Δ΄ ρυθμίζονται επείγοντα θέματα μετακίνησης του προσωπικού, με σκοπό την άμεση κάλυψη των αναγκών και στελέχωσης με προσωπικό που θα προκύπτουν από τη λειτουργία της νέας οργανωτικής δομής του παρόντος νομοσχεδίου. Επίσης, ρυθμίζεται το ζήτημα της υπηρεσιακής κατανομής των υπαλλήλων του κλάδου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας μετά την απώλεια της ειδικότητας του ελεγκτή. Τέλος, ρυθμίζονται επείγοντα θέματα της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, καθώς και η παράταση προθεσμίας για την έκδοση προεδρικού διατάγματος για τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής δαπανών μετακίνησης στα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας. Ειδικότερα, στο θέμα της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και τα όσα προβλέπονται στο άρθρο 78, δεδομένης της αναγκαιότητας του συστήματος επιφυλακών για την προστασία όλων των δικτύων που έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, θεωρείται απαραίτητη η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση, η οποία θα επιλύσει το ζήτημα των αμοιβών χωρίς να επιβαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Καθιερώνεται σύστημα επιφυλακής ενεργού και ετοιμότητας του προσωπικού του τμήματος εποπτείας της διεύθυνσης του φάσματος και των περιφερειακών γραφείων της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, που έχουν αρμοδιότητα για την εποπτεία του φάσματος και την άμεση αντιμετώπιση παρεμβολών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και αφορά ιδίως στα συστήματα αεροναυτιλίας, ναυσιπλοΐας, Σωμάτων Ασφαλείας και Σωμάτων Στρατού.

Στο ανωτέρω πλαίσιο και με στόχο την οριστική επίλυση του θέματος, επισυνάπτεται η προτεινόμενη τροπολογία του ν.4070/2012, «Ρυθμίσεις ηλεκτρονικών επικοινωνιών, μεταφορών δημοσίων έργων και άλλες διατάξεις», η οποία βασίζεται στο αντίστοιχο σύστημα που ισχύει για τις εφημερίες των γιατρών. Το εκτιμώμενο ετήσιο κόστος υπολογίζεται περίπου στο ποσό των 250.000 ευρώ, που θα βαραίνει αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Ε.Ε.Τ.Τ.. Σε ό,τι δε αφορά στην καταβολή δαπανών μετακίνησης στα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, με το άρθρο 80 παρατείνεται η προθεσμία που προβλέπεται στις διατάξεις της παραγράφου δ΄ του άρθρου 2 του ν.4336/2015, που αφορά στους όρους και τις προϋποθέσεις της καταβολής δαπανών μετακίνησης στα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας. Από τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου προκαλείται επιβάρυνση τόσο επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και σε ό,τι αφορά κόστη που προκύπτουν από την αναδιάρθρωση της διοικητικής δομής και το νέο πλαίσιο λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όσο και επί των προϋπολογισμών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Εθνικής Αρχής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων από τις αντίστοιχες δαπάνες. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι, νομίζω, σαφής η αναγκαιότητα της σύνταξης και της στήριξης του παρόντος νομοσχεδίου. Θεωρώ ότι καλύπτει επαρκώς το θέμα με το οποίο ασχολείται και βάζει τους κανόνες που απαιτούνται και στη λειτουργία στον τομέα των μεταφορών. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Σήμερα εδώ συζητάμε επί της ουσίας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για το σπάσιμο της Υ.Π.Α., δηλαδή συζητάμε για το διαχωρισμό μεταξύ του επόπτη και του εποπτευομένου. Επίσης, είναι αρκετά ενδιαφέρον αυτό που προτείνεται με το νομοσχέδιο που έρχεται προς ψήφιση με τη μορφή του κατεπείγοντος, δηλαδή η δημιουργία μιας ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, η οποία θα εποπτεύει και θα ρυθμίζει τα της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων. Εσείς, εδώ αξίζει να πούμε ότι είναι παρήγορο που βλέπουμε, κύριε Υπουργέ, ότι έρχεστε να προτείνετε μια ανεξάρτητη αρχή, διότι το παρελθόν και η ιστορία της Κυβέρνησής σας είχε αρκετά προβλήματα με άλλες ανεξάρτητες αρχές. Επί της ουσίας, είναι μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή, η οποία θα διέπεται από τους κανονισμούς από τους οποίους διέπονται οι άλλες ανεξάρτητες αρχές και θα χρειάζεται την έγκριση της Βουλής. Αυτά τα λέει μέσα το νομοσχέδιο σας. Εν πάση περιπτώσει, μπορούμε να τα συζητήσουμε το μέλλον.

Εδώ, όμως, ο κ. Υπουργός πανηγύρισε, διότι τελικά κατάφερε να μην γίνει πλήρης αυτονόμηση του τομέα αεροναυτιλίας από την Υ.Π.Α. και επειδή είχαν δει τα μάτια μας πολλά δημοσιεύματα τον προηγούμενο καιρό ότι θα γινόταν υπό τη μορφή ανώνυμης εταιρείας διαχείρισης περιφερειακών αεροδρομίων, βλέπουμε τον κ. Υπουργό να έρχεται σήμερα και να πανηγυρίζει και να μας λέει ότι κάτι τέτοιο δεν επετεύχθη. Αν θέλει ο κ. υπουργός να του δώσουμε συγχαρητήρια για αυτό, πολύ ευχαρίστως, εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να το κάνουμε. Εν πάση περιπτώσει, όπως σας είπαμε, καταρχήν μπορούμε να πούμε ότι είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι, στην ουσία, δεν εκποιείται ο εναέριος χώρος. Στην ουσία, δημιουργείται μια Αρχή από την οποία θα εποπτεύεται. Όλοι γνωρίζουμε ότι η αεροναυτιλία έχει στην ευθύνη της τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας για την ασφαλή προσγείωση για την απογείωση των αεροσκαφών. Η λειτουργία, λοιπόν, του τομέα αεροναυτιλίας περιλαμβάνει ένα χαρακτήρα εθνικού τροχονόμου.

Ας κάνουμε, όμως, μερικά βασικά σχόλια για το νομοσχέδιο. Όπως είπαμε, συστήνεται η λεγόμενη Α.Π.Α., μια Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και, παράλληλα, στο Β΄ μέρος του νομοσχεδίου γίνεται μια συζήτηση για την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Το νομοσχέδιο, όπως είπαμε, κατατίθεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, δεδομένου ότι, όπως όλοι γνωρίζουμε, αποτελεί ένα από τα δύο προαπαιτούμενα για την εκταμίευση της δόσης των 2,8 δισ.. Ενώ, λοιπόν, επί της αρχής κάποιος βλέποντας επιδερμικά αυτό το νομοσχέδιο θα μπορούσε να δει και να πει μερικά θετικά σημεία, όπως το γεγονός ότι ιδρύεται μία Ανεξάρτητη Αρχή, δηλαδή δημιουργείται ένας θεσμός που η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έχει πολεμήσει τόσο πολύ, τίθενται και μερικά ερωτήματα. Είναι ανάγκη σε αυτή τη φάση να δημιουργηθεί μια τέτοια Αρχή; Δεν θα μπορούσε να είχε δημιουργηθεί μια διεύθυνση μέσα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία θα έκανε αυτή τη δουλειά; Εδώ θα ήθελα να επισημάνω ότι σύμφωνα με τη σύμβαση που είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση δεν υπήρχε τέτοιο προαπαιτούμενο στη συμφωνία. Αυτό το οποίο είχε δεσμευτεί η προηγούμενη κυβέρνηση να κάνει ήταν μέσα στην Υ.Π.Α. να γίνει μία διεύθυνση για την εποπτεία των συμβάσεων των αεροδρομίων. Άρα αυτές οι απαιτήσεις, είναι καλό να σημειώσουμε, ήρθαν αφού στην εξουσία ήρθε η κυβέρνηση του κ. Τσίπρα.

Συγκεκριμένα στην Υ.Π.Α. αυτό που βλέπουμε είναι να δημιουργείται ένας νέος γραφειοκρατικός μηχανισμός. Το εκτελεστικό συμβούλιο αμφιβόλου, αναγκαιότητας κατά την άποψή μας, στο οποίο συμμετέχει ο διοικητής με 4 εξωτερικά μέλη. Γιατί π.χ. 4 εξωτερικά μέλη και να μην είναι μέσα σε αυτά το συμβούλιο, ο υποδιοικητής και άλλα στελέχη της Υ.Π.Α.; Συγκροτείται ,επίσης, ένα νέο γραφείο συμβούλων διοικητή (άρθρο 34), που θα αποτελείται από 5 μετακλητούς υπαλλήλους. Βλέπουμε, λοιπόν και θα σας αναφέρω και πιο κάτω αν έχουμε λίγο χρόνο και άλλες διαστάσεις, μία ρουσφετολογική διάσταση του νομοσχεδίου και αυτό φαίνεται από ένα επίσης παράδειγμα. Συστήνονται τρεις οικονομικές υπηρεσίες, η διεύθυνση οικονομικής υποστήριξης και συντονισμού, η διεύθυνση οικονομικής λειτουργίας και συμβάσεων αεροναυτιλίας και η διεύθυνση οικονομικής λειτουργίας και συμβάσεων αερολιμένος. Για ποιο λόγο να δημιουργούνται όλες αυτές οι διευθύνσεις;

Επίσης, αν πάμε και στην δομή της λεγόμενης Α.Π.Α. θα δούμε ότι υπάρχει ένα απίστευτο δαιδαλώδες γραφειοκρατικό σύστημα. Έχουμε το διοικητή, ο οποίος έχει 5 αυτοτελή γραφεία, έχει μία διεύθυνση, έχει από κάτω ένα εκτελεστικό συμβούλιο, έχει επίσης μια γενική διεύθυνση, η οποία αποτελείται από 11 διευθύνσεις και 2 εποπτικές αρχές. Αν τα βάλουμε όλα μαζί είναι στην ουσία 65 τμήματα και 22 αυτοτελή γραφεία. Δεν μπορείτε καν να υπολογίσετε την δαπάνη για όλο αυτό το γραφειοκρατικό και δαιδαλώδες οικοδόμημα και αυτό το λέει σαφέστατα το νομοσχέδιό σας. Φτάνουμε, λοιπόν, στο σημείο να επιβαρύνουμε τον κρατικό προϋπολογισμό. Διαπιστώνουμε ότι δεν μπορούμε να δούμε ποια θα είναι η καταβολή της μισθοδοσίας για το νέο υποδιοικητή της Υ.Π.Α., για τους μετακλητούς υπαλλήλους, καθώς και για τη χορήγηση αποζημίωσης στα μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου. Αυτό, λοιπόν, δεν μπορεί να υπολογιστεί δεδομένου ότι το Υπουργείο δεν έχει καν υπολογίσει την ετήσια δαπάνη.

Βλέπουμε, λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο και εδώ νομίζω ότι πρέπει να κάνουμε σαφέστατη την αντίρρησή μας, να δημιουργούνται πολλά σοβαρά ερωτήματα για οικονομικά θέματα, για το που θα πάνε π.χ. τα χρήματα του Eurocontrol. Ένα ζήτημα το οποίο τίθεται εδώ πέρα είναι ότι παραβιάζονται κατάφορα οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί. Ένα νομοσχέδιο που τελικά επί της ουσίας έρχεται με το σκεπτικό να είναι σύννομο με τα ευρωπαϊκά δεδομένα έρχεται και παραβιάζει την Οδηγία 391/2013 όσον αφορά την διαφανή διαχείριση των εσόδων από την εναέρια κυκλοφορία και τα οποία, πλέον, χρηματοδοτούνται κατά προτεραιότητα για τα αεροδρόμια που δεν έχουν ιδιωτικοποιηθεί. Εδώ θα υπάρξει πολύ μεγάλο πρόβλημα και είναι δεδομένο ότι θα δημιουργηθεί σε αυτό το πρωτοφανές σχήμα πρόβλημα και με τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια.

Να συνεχίσουμε παρακάτω και να πούμε ότι στην ουσία το οργανόγραμμα το οποίο έχετε δημιουργήσει τόσο για την Υ.Π.Α. όσον και για αυτή την Ανεξάρτητη Αρχή είναι ένας εύσχημος τρόπος να δημιουργήσετε και πάλι θέσεις εργασίας, στρατιά εργαζομένων. Εδώ αγαπητοί συνάδελφοι δεν μιλάμε για μια απλή δομή, εδώ μιλάμε για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, εδώ μιλάμε για μια Ανεξάρτητη Αρχή που θα ελέγχει την εναέρια κυκλοφορία. Δεν μπορεί, λοιπόν με τέτοια προχειρότητα, θα μου επιτρέψετε να πω και εμένα τρόπο, ο οποίος δεν δείχνει ιδιαίτερη σοβαρότητα, να αποφασίσετε την στελέχωση σε διευθύνσεις και σε τμήματα χωρίς να έχετε κάνει μια πολύ σοβαρή μελέτη, για το πώς πρέπει να στελεχωθούν αυτές οι υπηρεσίες, για το πώς πρέπει να εκπαιδευτούν αυτοί οι άνθρωποι.

Με λίγα λόγια δημιουργείτε πολύ μεγάλα προβλήματα στο σύστημα εναέριας κυκλοφορίας αφού όλες τις κρίσιμες επιχειρησιακές, αλλά και επιτελικές διευθύνσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εν πολλοίς θα τις αλλάξετε μέσα σε μία νύχτα. Παραβιάζετε όπως σας είπα και Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, δημιουργείτε ένα οργανωτικό σχήμα, το οποίο είναι δεδομένο ότι είναι ρουσφετολογικό, είναι δαιδαλώδες, είναι γραφειοκρατικό. Θα μου επιτρέψετε να κάνουμε μία πρόβλεψη και να σας πούμε ότι είναι και οικονομικά μη βιώσιμο, αφού στην ουσία εξαφανίζετε ή αν δεν θέλετε να χρησιμοποιήσουμε μια τόσο βαριά λέξη, δημιουργείτε προβλήματα στην αυτοτέλεια του παρόχου εναέριας κυκλοφορίας. Ισοπεδώνετε, λοιπόν, μία δομή η οποία με τα προβλήματα που είχε, κύριε Υπουργέ, λειτουργούσε και κάποιος θα μπορούσε να πει ότι δεν υπάρχει προηγούμενο τέτοιου διαχωρισμού σε καμία άλλη Ευρωπαϊκή χώρα.

Σας είπαμε και πριν ότι είναι πολύ θετικό και μάλιστα το υποστηρίζουμε αυτό ότι καταφέρατε να δημιουργήσετε στην ουσία να μην μπούμε σε μια διαδικασία εκποίησης του εναέριου χώρου, δηλαδή να μην μπούμε σε μία διαδικασία όπου τελικά θα δημιουργούταν ένας δημόσιος οργανισμός ιδιωτικού δικαίου. Να μην δημιουργηθεί μια ανώνυμη εταιρεία που να έπαιρνε πάνω της όλες τις αρμοδιότητες της αεροναυτιλίας. Εδώ όμως τι κάνετε; Όντως καταφέρατε μετά προφανώς από δική σας διαπραγμάτευση να μην γίνεται αυτό. Προσπερνώ, βέβαια, το γεγονός ότι αυτή η απαίτηση δεν υπήρχε κατά την υπογραφή της σύμβασης. Ήταν μία απαίτηση – να μας εξηγήσετε και με μεγάλη προσοχή θα σας ακούσουμε - που ήρθε μετά.

Η ουσία λοιπόν και τα μεγάλα ερωτηματικά που έχουμε ως Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι ότι ενώ επί της ουσίας δημιουργείτε μία Αρχή στην οποία δεν μπορεί κάποιος να έχει μία αντίρρηση, ο τρόπος που δημιουργείτε αυτή την Αρχή αποδεικνύει τις αγκυλώσεις σας και την κοσμοθεωρία σας. Δηλαδή, αργήσατε να καταλάβετε τη σημασία που έχουν οι Ανεξάρτητες Αρχές, αργήσατε να καταλάβετε το γεγονός ότι αυτές οι αρχές σε πολλές περιπτώσεις λειτουργούν ως θεσμικά αντίβαρα στην εκτελεστική εξουσία, αλλά υπάρχει μία τεράστια απόσταση να συνειδητοποιήσετε αυτό το πράγμα και να το υλοποιήσετε. Βλέπουμε διαβάζοντας με προσοχή το νομοσχέδιο ότι ο τρόπος υλοποίησης όλου αυτού του μορφώματος θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα. Εμείς, λοιπόν, για να μην ξοδεύω το χρόνο και από τους άλλους συναδέλφους - καταλαβαίνω ότι ο χρόνος μας πιέζει - θα πούμε ότι επιφυλασσόμαστε σε αυτή τη φάση για το νομοσχέδιο και θα έχουμε μία πλήρη εικόνα αφού πάρουμε τις απαντήσεις από τον Υπουργό, ακούσουμε και τους 3 φορείς που θα έρθουν, ελπίζουμε να είναι αρκετά διαφωτιστικοί, να αποφασίσουμε αύριο κατά την διάρκεια της Ολομέλειας αν θα υπερψηφίσουμε ή θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο το οποίο φέρατε. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου αποτελεί ένα ακόμη προαπαιτούμενο μνημονιακό μέτρο, το οποίο συντελεί προς την κατεύθυνση της βίαιης και ακούσιας περί αγωγής της Ελλάδος στη θέση της οικονομικώς πλήρως εξαρτημένης χώρας από το διεθνές τοκογλυφικό κεφάλαιο. Ειδικότερα πρόκειται για ένα από τα προαπαιτούμενα μέτρα τα οποία απομένουν στην δουλική συγκυβέρνηση να ψηφίσει προκειμένου να εκταμιεύσει την δόση της, αυτή των 2,8 δις ευρώ, ως ασθενής εθισμένος σε χημικές ουσίες, ο οποίος κλέβει το ίδιο του το σπίτι και ξεπουλάει για πενταροδεκάρες, προκειμένου να εξασφαλίσει τη δόση του. Η ακολουθούμενη πρακτική του συγκυβερνητικού μορφώματος ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ σχετικά με την εισαγωγή προς ψήφιση με τη μορφή του κατεπείγοντος σχεδίων νόμων, τα οποία πραγματεύονται ζωτικής και πρωτεύουσας σημασίας θέματα για την Ελλάδα, όπως το εν λόγω, το οποίο ρυθμίζει κατά τις υποδείξεις των επί κυριάρχων δανειστών της πατρίδος μας το καθεστώς της αεροπλοΐας στερώντας από τον ελληνικό λαό την δυνατότητα ενδελεχούς και επαρκούς εξέτασης και ενημέρωσης σχετικά με τα εισαγόμενα μέτρα και ρυθμίσεις, αποτελεί από μόνη της ένα βασικό και επαρκή λόγο καταψήφισης, όχι μόνο του προκειμένου σχεδίου νόμου, αλλά όλων όσων εισάγονται με αυτή την πρακτική στο Κοινοβούλιο.

Εν προκειμένω, το προτεινόμενο σχέδιο νόμου αποτελείται από 4 κεφάλαια και στις διατάξεις αυτών, επιδιώκεται ο διαχωρισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σε δύο μέρη και διαχωρίζεται η ρυθμιστική και κανονιστική αρμοδιότητα από εκείνη της επιχειρησιακής λειτουργίας. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα έχει ως αποστολή την άσκηση ρυθμιστικών, κανονιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών, αεροναυτιλίας και τελών αερολιμένων, αλλά και οικονομικού ρυθμιστή της αγοράς αερομεταφορών και θα αποτελεί αυτοτελή, ανεξάρτητη δημόσια υπηρεσία. Επίσης, αναδιαρθρώνεται η σημερινή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, η οποία, πλέον, θα αποτελεί Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων και θα έχει υπό τον έλεγχό της και τα περιφερειακά αεροδρόμια, που δε θα περιέλθουν στην γερμανική κοινοπραξία της Fraport.

Στο πρώτο κεφάλαιο του προτεινόμενου νομοσχεδίου, το οποίο αποτελείται από 25 άρθρα, συστήνεται η Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, Α.Π.Α. και ρυθμίζεται λεπτομερώς η διοικητική της δομή. Ακόμη μια ευκαιρία για την τακτική την οποία πιστά εφαρμόζουν οι αστικές «δεξιές κυβερνήσεις» και εσχάτως και «η Αριστερή κυβέρνηση», στο πλαίσιο της οποίας συστήνουν δαιδαλώδεις Οργανισμούς με πολλές Γραμματείες και γραφεία και με αυτό τον τρόπο, γιγαντώνουν τον δημόσιο τομέα προς άγραν ψήφων και «βολέματος των κομματικών οπαδών τους».

Στο 2ο και μεγαλύτερο σε έκταση κεφάλαιο, το οποίο εκτείνεται στα άρθρα 26 μέχρι 65, καθορίζεται λεπτομερώς η αναδιάρθρωση, ο σκοπός και η δομή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, Υ.Π.Α..

Στο 3ο κεφάλαιο, στα άρθρα 66 μέχρι 77, αποτυπώνονται οι μεταβατικές, οι καταργούμενες, καθώς και διάφορες άλλες διατάξεις της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Α.Π.Α. - και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Με τα τρία άρθρα του 4ου κεφαλαίου του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, εισάγονται διάφορες διατάξεις εκτός Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Α.Π.Α. - και Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Συνολικώς, θεωρούμενο το εν λόγω σχέδιο νόμου, καταδεικνύει την πρόθεση των κυβερνώντων της πατρίδας μας για την πλήρη υποταγή και αυτού του ζωτικού τομέα της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας στις υποδείξεις και στην συμμόρφωση προς τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως, ο τομέας της αεροπλοΐας, αποτελεί μία ιδιαιτέρως ευαίσθητη και κρίσιμη υπόθεση για την εθνική κυριαρχία ενός ανεξάρτητου και κυρίαρχου κράτους. Η εξασφάλιση της δυνατότητας επαρκούς ελέγχου, άμεσης εποπτείας καιαποφασιστικής ρυθμιστικής παρέμβασης του κυρίαρχου κράτους στο λειτουργικό πλαίσιο της αεροπλοΐας στην επικράτεια του, αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση, «προαπαιτούμενο» της εθνικής ανεξαρτησίας του και σε καμία περίπτωση, δεν δύναται και δεν επιτρέπεται, να υποχωρήσει και να περιοριστεί χάριν των νεοφιλελεύθερων επιδιώξεων της οικονομικής και όχι μόνο, «δυνάστριας» Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπλέον, η Πολιτική Αεροπορία συνολικά, θα έπρεπε να υπάρχει και να λειτουργεί πέραν της εθνικής κατεύθυνσης χαρακτήρα της και επικουρικά προς την Πολεμική Αεροπορία, προς χάριν επίτευξης της μέγιστης δυνατής αεράμυνας της πατρίδας μας και όχι, ως μια κερδοσκοπική εμπορική εταιρία όπως επιδιώκεται να καταστεί. Με τις διατάξεις των πρώτων 13 προτεινόμενων άρθρων, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, με τον τρόπο διορισμού και τις αρμοδιότητες του Διοικητή Κανονισμών και Εποπτείας Πολιτικής Αεροπορίας, με τον τρόπο συγκρότησης και τις αρμοδιότητες του εκτελεστικού συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, σχετικά με την δομή της διοίκησης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Διοικητής και γραφεία υπαγόμενα σε αυτόν, Εκτελεστικό Συμβούλιο, Γενική Διεύθυνση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Διευθύνσεις υπαγόμενες στην Γενική Διεύθυνση. Ακόμη με τις προτεινόμενες διατάξεις, συγκροτείται το Σώμα Εποπτών και Γραφείο Συντονισμού του Σώματος Εποπτών και καθορίζονται οι αρμοδιότητες τους, καθορίζεται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Νομικών Υποθέσεων και Εσωτερικού Ελέγχου, Ποιοτικού Ελέγχου και Συμμόρφωσης, το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, το Γραφείο Συντονισμού Σώματος Επιθεωρητών, το αυτοτελές Γραφείο Διοικητικής Υποστήριξης Διοικητή, τα οποία υπάγονται απευθείας στον Διοικητή.

Επίσης, ορίζεται η συγκρότηση Συντονιστικού Συμβουλίου, το οποίο αποτελείται από τον Γενικό Διευθυντή και τους προϊσταμένους Διευθύνσεων της Αρχής, και το όποιο ως κύρια αρμοδιότητα έχει την εισήγηση για λήψη αποφάσεων στο Εκτελεστικό Συμβούλιο. Στο προτεινόμενο άρθρο 12, καθορίζονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και ο τρόπος επιλογής και τοποθέτησης του Γενικού Διευθυντή, ενώ στην ενότητα των ακολούθων άρθρων από το 13 μέχρι το 26 καθορίζεται η δομή και διάρθρωση των - δέκα τεσσάρων - 14 Διευθύνσεων, οι οποίες υπάγονται στον Διοικητή Κανονισμών και Εποπτείας Πολιτικής Αεροπορίας. Ιδιαίτερη μνεία στο προτεινόμενο άρθρο 1, χρήζει, η υπόσταση της νέας αυτής Αρχής, ως Ανεξάρτητης Αρχής, η οποία απολαμβάνει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και επιπλέον, δεν υπόκειται σε έλεγχο από Κυβερνητικά Όργανα ή άλλη Διοικητική Αρχή. Ο δε σκοπός της, συνίσταται στη ρύθμιση και εποπτεία των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων, καθώς και στην εφαρμογή συναφών διατάξεων της Εθνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς Νομοθεσίας.

Όπως αναγράφει στο τελευταίο εδάφιο της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 1, «…η Α.Π.Α. αποτελεί τον ρυθμιστή της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων».Στο δε άρθρο 2, ορίζεται, πως ο Διοικητής υπάγεται ουσιαστικά στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στις αποφάσεις του. Ένα τόσο σημαντικό τμήμα της διοίκησης και του ελέγχου ενός κράτους, όπως αυτό της αεροπλοΐας, παραδίδεται σε μια Ανεξάρτητη και μη ελεγχόμενη Αρχή, η οποία πέραν του ρυθμιστικού και λειτουργικού της ρόλου, έχει και αυτόν της οικονομικής διαχείρισης του συνολικού χώρου των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων. Άμεσα υπαγόμενη, συμμορφούμενη και ελεγχόμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το καπιταλιστικό οικονομικό δόγμα της αναφορικά με το πλαίσιο λειτουργίας της, αλλά ταυτόχρονα, συν υπαγόμενη και στον αρμόδιο Υπουργό μιας «ανθελληνικής και μνημονιακής» συγκυβέρνησης, η οποία λειτουργεί, όχι με γνώμονα το εθνικό συμφέρον της Ελλάδος και του Ελληνικού Έθνους, αλλά με τις επιταγές της Παγκοσμιοποίησης, του άκρατου νεοφιλελευθερισμού και του υλιστικού και εθνομηδενιστικού μαρξισμού. Στο άρθρο 20 με το οποίο συστήνεται η Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Αεροπορικής Εκμετάλλευσης και η οποία αποτελείται μεταξύ άλλων και από το Τμήμα Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών και Διεθνών Σχέσεων, εντύπωση προκαλεί η απονομή σε αυτό το γραφείο αρμοδιοτήτων, όπως ο συντονισμός, η επεξεργασία και η διαμόρφωση εθνικής θέσης, για τις Διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες Ελλάδας - Τρίτων Χωρών, καθώς και η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες, για τησύναψη Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών κτλ., πρόκειται για αρκετά σημαντικά ζητήματα για να αποτελούν αντικείμενο ενός Τμήματος μιας Ανεξάρτητης Αρχής μη υπαγόμενης στον κρατικό έλεγχο, ενώ θα έπρεπε να υπάγονται στην δικαιοδοσία ενός κεντρικότερου κρατικού οργάνου.

Κατά την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, από τις προτεινόμενες διατάξεις επί του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία εκτιμάται, ότι θα ενταχθεί στους Φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, προκαλείται ετήσια δαπάνη, από την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας της εν λόγω συνιστώμενης Αρχής και συγκεκριμένα από: Πρώτον, την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων και των εξόδων στέγασης αυτής. Δεύτερον, την καταβολή αποδοχών στον Διοικητή και στο προσωπικό, καθώς και επιδομάτων στους Προϊσταμένους των οργανικών μονάδων αυτής. Τρίτον, την κάλυψη των εξόδων υλοποίησης των αρμοδιοτήτων αυτής στο πλαίσιο της αποστολής της, άρθρα 1 έως και 25, σε συνδυασμό με τα άρθρα 66 και 67. Η εν λόγω δαπάνη, κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της συνιστώμενης Αρχής, προσαυξάνεται και με την προμήθεια των αναγκαίου εξοπλισμού.

Η ανωτέρω δαπάνη, για την οποία δεν εστάλησαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο για την εκτίμηση του ύψους αυτής, εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα, όπως ο αριθμός του προσωπικού, οι δράσεις, τα προγράμματα, κ.λπ. και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών πράξεων, Προεδρικό Διάταγμα και Κοινή Υπουργική Απόφαση. Αναφορικά με το λεκτικό του άρθρου 1, επισημαίνεται μία αντίφαση, η οποία εντοπίζεται στην σαφή διοικητική υπαγωγή στον αρμόδιο Υπουργό και στις αποφάσεις του και στην 3η παρ., όπου αναγράφεται πως «…η εν λόγω Αρχή δεν υπόκειται σε έλεγχο που κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική Αρχή». Βλέπω, κυρία Πρόεδρε, ότι δεν έχω τον απαιτούμενο χρόνο για να αναφερθώ στα άρθρα 26 έως 65 και στο κεφάλαιο Β,Γ κ.λπ., οπότε σε αυτά τα άρθρα, θα αναφερθώ στην β΄ ανάγνωση. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να κάνω μια επισήμανση: Η Εθνική Κρατική μέχρι σήμερα διαχείριση του εναέριου χώρου εξασφάλιζε την άσκηση κοινής πολιτικής των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας, Εξωτερικών και Μεταφορών, σε ευαίσθητα εθνικά θέματα. Με την είσοδο των ιδιωτών, ο εναέριος χώρος δεν θα ελέγχεται από κρατικές υπηρεσίες αλλά από ιδιωτικές εταιρείες.

Η εξέλιξη αυτή αποδυναμώνει επικίνδυνα τις κρατικές αρμοδιότητές μας σε θέματα διαχείρισης εναέριων χώρων, ιδιαίτερα σε μια περίοδο που η προκλητική πολιτική της γείτονος χώρας έχει υπερβεί κάθε όριο, με τον Ερντογάν να επιζητεί την αναθεώρηση της συνθήκης της Λοζάνης. Σε μια τέτοια συγκυρία ο έλεγχος του εθνικού εναέριου χώρου, μέσω του ελέγχου των αεροδρομίων και της Πολιτικής Αεροπορίας είτε από τους Γερμανούς, μέσω της Fraport είτε από τη διοίκηση του νέου υπερταμείου, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τα εθνικά συμφέροντα, τα εθνικά κυριαρχικά δικαιώματα και την άμυνα της χώρας. Δεν θα πρέπει να παραβλέπουμε το γεγονός ότι στην Υ.Π.Α. φτάνουν οι τουρκικές notam και αυτή είναι αρμόδια να απαντήσει, να τις απορρίψει ή να τις κάνει δεκτές. Μπορούμε, λοιπόν, να αντιληφθούμε, ότι αναλόγως των διαθέσεων και επιδιώξεων των ευρωπαίων θα κριθεί και η τύχη του εθνικού εναέριου χώρου.

Ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι ο Λαϊκός Σύνδεσμος Χρυσή - Αυγή θα καταψηφίσει το παρόν νομοσχέδιο και δεν θα επιτρέψει τη συνέχιση των εθνοπροδοτικών πολιτικών της παρούσας συγκυβέρνησης. Οι πολιτικές που ακολουθούνται, δεν μπορούν να μας βρουν σύμφωνους και είναι χρέος μας να καταγγέλλουμε κάθε ενέργειά σας, που στρέφεται ενάντια στην κυριαρχία και την ανεξαρτησία της πατρίδας μας, όπως και κάθε ενεργεία εθνικοποίησης των ευρωπαϊκών οδηγιών, προς συμμόρφωσή μας στις υποδείξεις ξένων κέντρων αποφάσεων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης – ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, πιστεύω ότι εάν η Κυβέρνηση δεν νομοθετούσε με αυτό τον τρόπο, δέσμια των δολιχοδρομιών της, της αναποφασιστικότητάς της και του τακτικισμού της, θα είχαμε τη δυνατότητα μέσα από μια ουσιαστική συζήτηση να συμφωνήσουμε, πως πρέπει να βρούμε ένα τρόπο να επιτευχθεί ο αναγκαίος διαχωρισμός του εποπτικού και ρυθμιστικού ρόλου με το ρόλο της παροχής υπηρεσιών, αντικείμενα τα οποία είναι ενσωματωμένα σήμερα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, μέσα από έναν οργανισμό, που στην εξέλιξη του, καλύπτει όλα αυτά τα αντικείμενα και έχει επιτύχει τη συνέργεια και τη συνεργασία μέσων και υποδομών με το ανθρώπινο δυναμικό, για να εκτελείται αυτό το πολύπλοκο έργο, από το οποίο εξαρτώνται ανθρώπινες ζωές, διακυβεύονται εθνικά συμφέροντα, άπτεται της ανταγωνιστικότητας του αεροπορικού έργου και έχει επιπτώσεις στην οικονομία και στον τουρισμό και προφανώς αφορά θέματα εθνικής κυριαρχίας.

Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να την κάνουμε αυτή τη συζήτηση και να συμφωνήσουμε, εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα, να το διαχωρίσουμε αυτό το έργο μεταξύ μιας ανεξάρτητης αρχής, που θα έχει τον εποπτικό και το ρυθμιστικό ρόλο και μιας σοβαρής, αποτελεσματικής και ευέλικτης δημόσιας υπηρεσίας, που με οικονομίες κλίμακος θα μεγιστοποιεί το οικονομικό αποτέλεσμα. Δυστυχώς, αυτή τη συζήτηση δεν μπορούμε να την κάνουμε με τον τρόπο που η Κυβέρνηση και όχι μόνο κ. Υπουργός αποφασίζει και όλοι υπόλοιποι της Πλειοψηφίας αποδέχεστε να νομοθετεί. Αυτό, δεν έχει να κάνει με μια κριτική της στιγμής, έχει να κάνει με τα προβλήματα που θα βρούμε μπροστά μας, διότι εάν λαθεμένα νομοθετήσουμε είτε θα έχουμε επιπτώσεις, που δεν θα μπορούμε ενδεχόμενα να τις ανατάξουμε, είτε το πιο απλό θα αναγκαστεί η Κυβέρνηση σε μια επόμενη φάση να κάνει διορθωτικές κινήσεις.

Άρα, με αυτόν τον πρόλογο θέλω να πω, ότι εμείς δεν είμαστε αντίθετοι να γίνει αυτή η συζήτηση και να επιτύχουμε αυτό το διαχωρισμό με τον καλύτερο τρόπο. Το λέω αυτό, με όση νηφαλιότητα μπορώ, καθώς ο πολιτικός βίος της χώρας τα τελευταία χρόνια τροφοδοτήθηκε από σκιαμαχίες, από ψεύτικες αντιπαραθέσεις, από χαρακτηρισμούς, των προδοτών, αυτών που ξεπούλησαν, οι εβραίοι, το διεθνές κεφάλαιο, οι σιωνιστές, όλα αυτά για να οικοδομηθούν πολιτικές καριέρες. Θέλω να φύγουμε από αυτό και να μπούμε στην ουσία. Η ουσία, λοιπόν, είναι ότι η Κυβέρνηση, που οκτώ μήνες τώρα ήξερε ότι πρέπει να κάνει αυτή τη μεταρρύθμιση, το προβλέπει εξάλλου ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός, μας φέρνει σήμερα ένα «κουφάρι», «ένα άδειο πουκάμισο», καθώς η λειτουργία των υπηρεσιών παραπέμπεται στις εξουσιοδοτικές και στις μεταβατικές διατάξεις.

Δηλαδή, για να λειτουργήσουν αυτά τα δύο πράγματα, που φτιάχνουμε σήμερα, ο κ. Υπουργός πρέπει να εκδώσει αγνώστου αριθμού, πρέπει να τις μετρήσουμε μια - μια, υπουργικές αποφάσεις, και δεν είχαμε το χρόνο της μετρήσουμε, και προεδρικά διατάγματα. Μακάρι να το πετύχει, αν δεν το πετύχει θα έρθει σε ένα επόμενο νομοσχέδιο να μας ζητήσει παράταση, γιατί βάζει και όριο στον εαυτό του – συνήθως τα όρια που βάζει κ. Σπίρτζης έχω πολλά παραδείγματα ότι δεν τα τηρεί, αλλά δεν είναι της παρούσης. Άρα, δεν έχουμε το χρόνο να δούμε, εάν αυτός ο διαχωρισμός των υπηρεσιών που πάνε, με βάση το άρθρο του Κεφαλαίου Α, στη συνιστώμενη ανεξάρτητη διοικητική αρχή, έτσι λέει το άρθρο 1 και αυτών που απομένουν, με βάση τα άρθρα του Κεφαλαίου Β, στην υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, όπως αναμορφώνεται, είναι σωστός.

Εγώ ομολογώ την αδυναμία μου, να καταγραφεί στα πρακτικά, δεν μπορώ, ως βουλευτής, να υποστηρίξω, ούτε ότι γίνεται σωστά, ούτε ότι γίνεται λάθος, όμως έχω την ανακοίνωση της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, με σημερινή ημερομηνία, πιστεύω θα μας τα πούμε εδώ, που λέει ότι αυτό γίνεται πολύ λάθος και ότι ενέχει κινδύνους. Δεν θέλω άκριτα να τα υιοθετήσω, αλλά δεν μπορώ και να ψηφίσω ή να καταψηφίσω, χωρίς να έχω διαμορφώσει πλήρη άποψη. Εάν μέσα σε μια επιτροπή, που με βάση τον Κανονισμό της Βουλής και το Σύνταγμα, έχει το ρόλο να διαμορφώνει νομοσχέδια, δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό, τότε δεν κάνουμε καλά τη δουλειά μας, δεν προσφέρουμε καλές υπηρεσίες στο έθνος και στο λαό, που μας εξέλεξε εδώ.

Πολύ δε περισσότερο, δεν μπορεί κανείς να ψηφίσει τα Κεφάλαια του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, επαναλαμβάνω, ανεξάρτητα εάν συμφωνεί επί της αρχής, ότι πρέπει να επιτύχουμε ένα διαχωρισμό, στο βαθμό που έρχεται το Γενικό Λογιστήριο και λέει ότι, κύριοι δεν μου δώσατε κανένα στοιχείο του προσωπικού, του εξοπλισμού και των άλλων δαπανών, για να εκπληρώσω την επιταγή του Συντάγματος για να καταθέσω την Ειδική Έκθεση, που λέει το Σύνταγμα και ο Κανονισμός, ότι πρέπει να συνοδεύει κάθε νομοσχέδιο. Κατά συνέπεια ένα «κουφάρι» νομοσχέδιο από ένα «άδειο πουκάμισο» Ειδική Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Ποιος φταίει για αυτά; Προφανώς η Κυβέρνηση, που είχε την ευθύνη να νομοθετήσει.

Τώρα, θέλω να κάνω ορισμένες σύντομες παρατηρήσεις. Το Κεφάλαιο 1Α, που συνιστά την Ανεξάρτητη Αρχή, διέπεται από ορισμένους κανόνες, με βάση τους οποίους θα επιλέγεται ο Διοικητής και το Εποπτικό της Συμβούλιο, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής, θα κριθεί όμως υπουργός, εάν θα τα φέρει εδώ. Δεν ξέρω πόσο θα είναι ανεξάρτητο αυτό το όργανο, που θα επιλέξει. Από εκεί και πέρα, αυτή η δομή, του να του κάνουμε συμβούλους, να του κάνουμε γραφεία δημοσίων σχέσεων, να δημιουργούμε δηλαδή μια πολύ βαριά δομή, δεν ξέρω κατά πόσο έχει νόημα, εκτός εάν υποκρύπτει άλλες σκοπιμότητες. Θα ήταν σωστό να συγκροτήσουμε την Αρχή, η οποία, σε συνεργασία με την υφιστάμενη δομή, να μας προτείνει και ένα οργανόγραμμα και όχι να φτιάχνουμε εμείς το οργανόγραμμα, αλλά χωρίς περιεχόμενο, σε ό,τι αφορά στο ανθρώπινο δυναμικό.

Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο Β΄ για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) όπως αναμορφώνεται, προφανώς, υπάρχουν πάρα πολλές ενστάσεις, όπως πρώτον τί χρειάζεται ο δεύτερος υποδιοικητής; Δεύτερον, τί χρειάζεται το εποπτικό συμβούλιο; Είναι μια δημόσια υπηρεσία. Έχουμε πολλές δημόσιες υπηρεσίες με εποπτικά συμβούλια; Το απαίτησαν οι δανειστές μας; Θα έχουν έλεγχο οι δανειστές; Πρέπει να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ; Διότι, επαναλαμβάνω, σε μια δημόσια υπηρεσία, η οποία παρέχει υπηρεσίες δεν χρειάζονται εποπτικά συμβούλια. Μάλιστα, πολύ περισσότερο από την ώρα που με βάση τον Κανονισμό της Βουλής η επιλογή του επικεφαλής θα γίνεται με βάση τα όσα προβλέπονται. Από εκεί και πέρα, προφανώς, υπάρχει σκοπιμότητα να διορίσουμε μερικούς μετακλητούς, αφού αυτό είναι ένα «άθλημα» το οποίο έχει καταφέρει πολλές επιτυχίες η Κυβέρνηση. Άρα, το σημειώνουμε και εδώ, ότι επιμελώς, προφανώς, αποκρύπτει το κόστος. Άρα, πώς να κάνουμε κριτική, αφού δεν λέει πόσο θα κοστίσει με βάση το λογιστήριο.

Θα ήθελα να σταθώ σε ένα σημαντικό θέμα και θα περιμένω τους εκπροσώπους της ΟΣΥΠΑ να μου απαντήσουν. Το σχέδιο νόμου έχει μέσα μια σκανδαλώδη διάταξη για το χωρίς όρους και προϋποθέσεις σε μετατάξεις και αποσπάσεις από όλο το δημόσιο. Δηλαδή, από μια υπηρεσία που έχει προσωπικό και χρειάζεται τις υψηλές προδιαγραφές της ΥΠΑ όπως τις ξένες γλώσσες, τα πτυχία και τα μεταπτυχιακά θα κάνουμε αθρόες μετατάξεις, χωρίς καμία διαδικασία υπηρεσιακών συμβουλίων. Ο κ. Βερναδάκης έρχεται εδώ κάθε φορά και μας «βομβαρδίζει» για την αξιοκρατία. Αυτά είναι συνήθως τα ψέματα που λέει. Τώρα, εδώ όλα αυτά τα καταστρατηγούμε, χωρίς καμία διαδικασία και χωρίς γνώμη των υπηρεσιακών συμβουλίων. Επίσης, ο δε κύριος Πολάκης που μας έλεγε ότι κατήργησε τη διαδικασία που πηγαίναν οι μετακινήσεις του προσωπικού των νοσοκομείων στα υπουργεία για να καταργήσει το ρουσφέτι και τον πολιτικό παρεμβατισμό θα πρέπει να κρυφτεί με αυτή τη διάταξη που έχει μέσα, δηλαδή να αποφασίζουν οι δύο υπουργοί. Αυτό είναι το κομμάτι που έχει να κάνει με την σκοπιμότητα του ΣΥΡΙΖΑ. Όμως, εκείνο που αφορά τους εργαζόμενους και πρέπει να μας απαντήσει είναι αν οι δύο καινούργιες υπηρεσίες δεν πρέπει να στελεχωθούν κατά προτεραιότητα από το υπηρετούν προσωπικά της ΥΠΑ; Δηλαδή, θα φέρουμε από την καθαριότητα του Δήμου Αμαλιάδας και δεν θα πάνε οι ήδη εργαζόμενοι; Αυτό γιατί δεν το περιλαμβάνει ως ρύθμιση επί της αρχής στο νομοσχέδιο; Γιατί αφήνει δηλαδή «φλου» τη στελέχωση των δύο υπηρεσιών; Είναι ερωτήματα τα οποία πρέπει να απαντηθούν. Προφανώς, δεν μπορεί να μας βρίσκει σύμφωνους, διότι ξέρουμε πως έχουν γίνει αλλαγές, μεταρρυθμίσεις που δεν έχουν διασφαλίσει εργασιακά το προσωπικό και δεν έχουν εξασφαλίσει την αποτελεσματικότητα.

Κλείνοντας, θα πρέπει να απαντηθούν μερικά σοβαρά ερωτήματα. Κατά πόσον το καινούργιο σχήμα θα δέσει ως εξοπλισμός και ανθρώπινο δυναμικό με την ανάγκη της εθνικής ευθύνης που συνδέεται με την εξυπηρέτηση του FIR της χώρας μας και με τη δυνατότητα άσκησης του, με το κόστος των διερχομένων αεροπλάνων με τα έσοδα και την κατανομή των εσόδων του «eurocontrol». Λοιπόν, θα περιμένουμε τους ενδιαφερόμενους φορείς, αλλά και τον κ. Υπουργό να μας αναλύσει για να καταλάβουμε, και εμείς, τί διακυβεύεται από όλα αυτά και πόσο καλά τα έχει σχεδιάσει ή θα βρεθούμε σε λίγο να είναι στον αέρα;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεπώς, για να γίνει σαφές κ. Κουτσούκο, επιφυλάσσεστε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Προφανώς.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής ΚΚΕ): Καταρχήν, πρέπει να πούμε ότι παρ’ όλο που είπατε χθες ότι θα μας δώσετε το σχέδιο νόμου στις 20:00΄ μ.μ., το πήραμε μετά τις 22:30’ μ.μ.. Φυσικά έπρεπε να προετοιμαστούμε μέχρι τώρα με ένα θέμα πολύ εξειδικευμένο και πολλοί δεν είμαστε εξειδικευμένοι στα ζητήματα αυτά. Συνεπώς, πρέπει να καταγγείλουμε για ακόμη μια φορά αυτή τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Η Κυβέρνηση την έχει κάνει συνήθη τακτική παρ’ όλο που κατήγγειλε την προηγούμενη κυβέρνηση για τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου ή αυτού του είδους τις διαδικασίες. Το σχέδιο νόμου με αυτήν τη διαδικασία αποτελεί μια συνέχεια της αντιλαϊκής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνολικά με την απελευθέρωση των μεταφορών, της ενέργειας κ.λπ., αλλά και της συγκυβέρνησης της οποία προσαρμόζεται σε αυτές τις αποφάσεις.

Είναι στην ίδια κατεύθυνση, όπως με τα περιφερειακά αεροδρόμια και την ιδιωτικοποίησή τους, διότι προωθεί τις ιδιωτικοποιήσεις και συμβάλλει στην απελευθέρωση των αερομεταφορών με στόχο να έχει δημιουργία νέων κερδοφόρων πεδίων για τους μονοπωλιακούς ομίλους. Αυτό το σχέδιο νόμου προωθεί το ξεπούλημα της ΥΠΑ και την μείωση των αρμοδιοτήτων της, με αποτέλεσμα να υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια των πτήσεων, στο επιβατικό κοινό, αλλά και στα ζητήματα της εθνικής κυριαρχίας με την υποβίβαση των αναγκών της Πολεμικής Αεροπορίας και της άμυνας της χώρας. Αυτή η αρνητική αλλαγή θα επιφέρει μια σειρά από αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις με την άνεση μείωσης μεγάλου μέρους των θέσεων εργασίας στο προσωπικό της ΥΠΑ, την αύξηση της ιδιωτικοποίησης, αλλά και την κατάργηση εργασιακών δικαιωμάτων.

Με αυτό το νομοσχέδιο συστήνεται η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, με διορισμό διοικητή, την πρόβλεψη εκτελεστικού συμβουλίου και άλλων οργάνων που θα συντάσσουν το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό και με τα νέα δεδομένα στο περιβάλλον της αγοράς. Η ΥΠΑ θα είναι αρμόδια για την οργάνωση και την ανάπτυξη των υπηρεσιών της αεροναυτιλίας και της διαχείρισης των αεροδρομίων και των υδατοδρομίων. Επίσης, και αυτή θα συντάσσει στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό με τα δεδομένα της αγοράς. Επομένως, και οι δύο υπηρεσίες θα λειτουργούν προς όφελος των επιχειρηματικών ομίλων. Να θυμίσω ότι μέχρι τώρα η ΥΠΑ είχε σαν αποστολή της να εισηγείται στον Υπουργό το κανονιστικό πλαίσιο που αφορά την λειτουργία των αεροδρομίων και ταυτόχρονα να διοικεί, να διαχειρίζεται, να λειτουργεί, να αναπτύσσει, να επεκτείνει, να συντηρεί και να εκμεταλλεύεται τα αεροδρόμια της χώρας. Παράλληλα, να εισηγείται στον Υπουργό το κανονιστικό πλαίσιο για την αεροναυτιλία και να παρέχει συγχρόνως τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Δηλαδή, είχε στην αρμοδιότητά της το νομοθετικό και το επιχειρησιακό έργο. Το σχέδιο νόμου, τώρα, προσαρμόζεται συνολικά σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς, αλλάζοντας την αποστολή της ΥΠΑ. Ταυτόχρονα, τα συνολικά έσοδα από το επιχειρησιακό έργο θα πηγαίνουν στους ιδιώτες.

Κύριε Υπουργέ, είναι γνωστό ότι στα πλαίσια της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί θέσπισης κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας συζητείται η ίδρυση του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με κατάργηση του κανονισμού 216/2008. Μεταξύ των άλλων, η συζήτηση περιλαμβάνει και την μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, πιστοποιήσεις εποπτείας και επιβολής στους οργανισμούς της κάθε χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το θέμα της αεροπορικής ασφάλειας μπαίνει στη λογική του κόστους και οφέλους. Αυτό είναι πολύ επικίνδυνο με το σχέδιο νόμου το οποίο έρχεται σήμερα εδώ. Η ασφάλεια θα εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων. Άλλα μέτρα θα παίρνονται σε μια εμπόλεμη περιοχή ή κοντά σε αυτή την περιοχή και άλλα σε άλλες περιοχές. Εισάγεται η ευελιξία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας και η κατάργηση των κανονιστικών ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες, χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες. Όλα, λοιπόν, εδώ μπαίνουν σε αυτή τη λογική των επιχειρηματικών κερδών. Υποτάσσεται η αεροπορική ασφάλεια στις ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων για μεγαλύτερη κερδοφορία.

Με βάση αυτά δεν μπορεί κανείς να μη δει ότι χρειάζεται μια απόσυρση αυτού του νομοσχεδίου. Εμείς αυτό ζητάμε σαν Κ.Κ.Ε.. Να μην εφαρμοστούν, να καταργηθούν οι προηγούμενοι νόμοι του 2011 και του 2013 που προέβλεπαν την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ και τις ιδιωτικοποιήσεις, καθώς και οι κυρώσεις των Συμφωνιών που έχουν ψηφιστεί για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Είναι όλο αυτό το πλαίσιο που νομίζουμε ότι δυσκολεύει, δυσχεραίνει, κάνει τις αεροπορικές μεταφορές ακόμη πιο επικίνδυνες. Μπροστά στο κέρδος φαίνεται ότι όλα τα υπόλοιπα πηγαίνουν σε δεύτερη μοίρα και πιστεύουμε ότι χρειάζεται εδώ η ίδια η οργάνωση του λαού απέναντι σε αυτές τις πολιτικές που σήμερα ακολουθούνται και από την Ε.Ε. αλλά και από τις κυβερνήσεις, οι οποίες προσαρμόζουν την πολιτική τους με βάση αυτές τις κατευθύνσεις. Εμείς λέμε να μην ενσωματωθεί ο ελληνικός εναέριος χώρος στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Αυτή είναι η άποψή μας. Να παραμείνει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του ελληνικού κράτους για τη διασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας και της αποτελεσματικής ασφάλειας των πτήσεων.

Επίσης, η θέση μας είναι ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι ενιαία, δημόσια, να συμπεριλαμβάνονται βέβαια και η αεροναυτιλία με όλα τα αεροδρόμια στη δύναμη της και όλες οι αρμοδιότητες, όπως αυτές καθορίζονται από τον ιδρυτικό της νόμο, το νομοθετικό διάταγμα 714/70, όπως τροποποιήθηκε βέβαια από τον ν. 1340/83 και τον ισχύοντα οργανισμό τον 56/89. Βέβαια, η ΥΠΑ θα πρέπει να είναι ενταγμένη και αυτή σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών που θα έχει ως αποστολή την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών και όχι την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων. Με βάση αυτά, εμείς θα καταψηφίσουμε το σχέδιο νόμου. Είναι μια πρώτη προσέγγιση συνολικά στο νομοσχέδιο που φέρατε. Στη δεύτερη ανάγνωση θα πούμε ακόμα περισσότερα πάνω και στα άρθρα που έχει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη. Κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε, να διαβάσω τους φορείς, οι οποίοι θα κληθούν. Να σημειώσω πως είναι όσοι προτάθηκαν. Έχουμε την Ομοσπονδία Εργαζομένων Πολιτικής Αεροπορίας, τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, τον Πρόεδρο του Δ.Σ. του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Συγγνώμη, τη μοναδική μου πρόταση, κυρία Πρόεδρε, για τους Τηλεπικοινωνιακούς, την απορρίψατε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στη Διάσκεψη είπαμε δύο, τελικά καλούμε τέσσερεις, αλλά δεν είπατε κάτι συγκεκριμένο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Τους ανθρώπους που είναι σε απεργία σήμερα. *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, συγγνώμη που παρεμβαίνω, αλλά θα μπορούσαμε να τους καλέσουμε για να μην δημιουργείται πρόβλημα. Αν μπορούμε να το κάνουμε, εμείς συμφωνούμε. Να μη δημιουργηθεί πρόβλημα για έναν φορέα, ο οποίος αυτή τη στιγμή είναι σε κινητοποίηση. Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ο συνάδελφος το είχε προτείνει αρχικά και το αποδεχθήκαμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αφού συμφωνείτε όλοι να καλέσουμε αντί για τέσσερεις, πέντε φορείς. Εντάξει.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «Ποταμιού»): Κυρία Πρόεδρε, επειδή δεν ήμουν από την αρχή στη συνεδρίαση, θα ήθελα να προτείνω και τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών ΥΠΑ, όπου Πρόεδρος είναι ο κ. Καμηλάκης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εντάξει να τους καλέσουμε. Μπορούν βέβαια να στείλουν και υπόμνημα, αρκεί όμως να δείξουμε μία αυτοσυγκράτηση στο χρόνο, δηλαδή, να μην τον παραβιάζουμε, γιατί στις 21.00΄ πρέπει να έχουμε τελειώσει. Να γίνει δεκτό και το αίτημα της κυρίας Μάρκου. Κυρία Μάρκου, έχετε το λόγο για 12 λεπτά.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ πολύ. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που ανήκει στα προαπαιτούμενα για την καταβολή της επόμενης δόσης, που αποτελεί προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport. Εν ολίγοις γνωρίζετε εδώ και μήνες ότι πρέπει να τελειώσει και καταφέρατε να το εισάγετε για άλλη μια φορά στο και πέντε. Διαβάζω από την απάντηση της Κομισιόν σε ερώτηση του ευρωβουλευτή του Ποταμιού Μιλτιάδη Κύρκου το Δεκέμβριο του 2014: Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) ολοκλήρωσε την τελευταία τακτική επιθεώρηση τυποποίησης της Ελληνικής Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ/HANSA) τον Ιανουάριο του 2014. Ο EASA προέβη στην ακόλουθη απάντηση: «Συγκεκριμένα, επιτεύχθηκε τελικώς ο κατάλληλος διαχωρισμός από τον Ελληνικό Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, τουλάχιστον σε λειτουργικό επίπεδο, καθώς η λειτουργία του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ορίζεται σαφώς στο πλαίσιο της διοίκησης της ΥΠΑ. Στο Υπουργείο Μεταφορών υποβλήθηκε τροποποιητικό νομοσχέδιο για τον οργανωτικό διαχωρισμό της ΕΕΑΑ από τη διοίκηση της ΥΠΑ, καθώς και για το δικαίωμα της ΕΕΑΑ να διαθέτει επαρκείς πόρους. Η Επιτροπή αναμένει την επιβεβαίωση της έγκρισης/κύρωσης του εν λόγω νομοσχεδίου.

Αυτά τον Δεκέμβριο του 2014. Πείτε μου λοιπόν, το νομοσχέδιο που έχουμε ενώπιόν μας είναι το ίδιο που υποτίθεται περίμενε η Ευρωπαϊκή Αρχή; Χρειάστηκαν, δηλαδή, άλλα δύο χρόνια για να φέρετε ένα σχέδιο νόμου εσπευσμένα και κατεπειγόντως την τελευταία στιγμή; Ξέρω, θα μου πείτε ότι το διαπραγματευόσασταν με τους θεσμούς και ότι πρόκειται για μεγάλη επιτυχία. Αφήστε, χορτάσαμε. Με το εν λόγω νομοσχέδιο, η σημερινή ΥΠΑ «χάνει» τις ρυθμιστικές και εποπτικές της αρμοδιότητες στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών των αερολιμένων. Αυτές μεταβιβάζονται στη συστηνόμενη, ανεξάρτητη διοικητική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, που θα είναι ο οικονομικός ρυθμιστής της αγοράς αερομεταφορών. Την ίδια στιγμή, η ΥΠΑ, αναδιαρθρώνεται και θα λειτουργεί ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με αρμοδιότητα την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αερολιμένων και υδατοδρομίων, ενώ θα έχει υπό τον έλεγχό της και τα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία δεν θα περιέλθουν στη γερμανική κοινοπραξία.

Η ιστορία με την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ είναι ενδεικτική του τρόπου με τον οποίο εφαρμόζονται διαχρονικά μεταρρυθμίσεις από τις κυβερνήσεις στη χώρα μας. Η δημιουργία ανεξάρτητου και βιώσιμου φορέα παροχής υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, ως αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας απέναντι στην ευρωπαϊκή επιτροπή και έχει ως απαραίτητη προϋπόθεση τον διαχωρισμό των λειτουργιών της ΥΠΑ. Υπήρχε, δηλαδή, μια ξεκάθαρη υποχρέωση που απορρέει από το ευρωπαϊκό δίκαιο και τους Κανονισμούς για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ήδη από το 2004. Φτάσαμε στο 2011, υπό την πίεση των δανειστών, με το ν.3913, για να γίνει επιτέλους μια «χλιαρή» εναρμόνιση από την τότε κυβέρνηση, με τη δημιουργία εντός της ΥΠΑ δύο Γενικών Διευθύνσεων, θεωρητικά αυτόνομων. Προφανώς, αυτή η ρύθμιση δεν ήταν επαρκής γι' αυτό και συζητάμε σήμερα. Τότε είχαμε αντεγκλήσεις μεταξύ ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Ν.Δ. για το ποιος έφταιγε για την καθυστέρηση και ποιος έκανε τις μελέτες και ποιος τελικά εφάρμοσε τις μελέτες.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι και η τοποθέτηση στην Ολομέλεια του τότε Ειδικού Αγορητή του ΣΥΡΙΖΑ του κ. Παπαδημούλη, ο οποίος κατακεραύνωνε την τότε κυβέρνηση ότι αφήνει τα περιφερειακά αεροδρόμια βορά στα ιδιωτικά συμφέροντα. Ρόδα είναι και γυρίζει, λέει ο σοφός λαός, γι' αυτό πρέπει να προσέχουμε πάντα τι λέμε. Εν πάση περιπτώσει έρχεται η τωρινή κυβέρνηση να ολοκληρώσει αυτό που δεν έκαναν αποτελεσματικά οι προηγούμενες κυβερνήσεις που τότε βέβαια τις λοιδωρούσε όταν ήταν στην αντιπολίτευση. Θα ρωτήσω λοιπόν: Μπορούμε επιτέλους να σοβαρευτούμε; Μπορούμε να προχωρήσουμε πέντε πράγματα που και σωστά είναι και εν πάση περιπτώσει έχουν περάσει τη βάσανο της ευρωπαϊκής νομοθετικής διαδικασίας και να μην αναλωθούμε σε αλληλοκατηγορίες; Ο κόσμος έχει πραγματικά κουραστεί.

Έχει επανειλημμένα επισημανθεί από τους ίδιους τους εργαζομένους του κλάδου ότι η διατήρηση της σημερινής δομής της ΥΠΑ αναπαράγει τις παθογένειες της Υπηρεσίας, δημιουργεί αδιαφάνεια στην διαχείριση των οικονομικών της Αεροναυτιλίας, σωρεύει υποχρεώσεις προς προμηθευτές, ακυρώνει κρίσιμες επενδύσεις, υποβαθμίζει διαδικασίες και συστήματα επιτήρησης της κυκλοφορίας και των επικοινωνιών και καλύπτει χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις του Δημοσίου, που δεν δικαιολογούνται από τον χαρακτήρα των εσόδων Αεροναυτιλίας, ως ανταποδοτικών. Παράλληλα, δυσχεραίνεται η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό αλλά και την λειτουργία της FAB Blue Med στον οποίο συμμετέχει η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία, την Κύπρο και την Μάλτα. Τελικά, φαίνεται ότι η εκκρεμότητα του πλήρους οργανωτικού και λειτουργικού διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων τακτοποιείται με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Να προσθέσω στα θετικά και την πρόβλεψη διαδικασίας επιλογής Διοικητών και Υποδιοικητών που φαίνεται να δίνει εχέγγυα αξιοκρατίας, εμπλέκοντας και το κοινοβούλιο. Θα περιμένουμε να το δούμε στην πράξη. Αυτό δεν σημαίνει ότι λείπουν τα προβληματικά σημεία. Αρχικά, υπάρχουν σημεία όπου μπερδεύεται ξανά η ΥΠΑ με την ΑΠΑ όσον αφορά τη ρυθμιστική και εποπτική αρμοδιότητα για την βελτίωση και τον έλεγχο της οικονομικής τους λειτουργίας. Σε τέσσερα σημεία του νομοσχεδίου, αναφέρεστε σε αυτήν την αρμοδιότητα με άλλον φορέα αρμόδιο κάθε φορά και με αρμοδιότητα υπηρεσιών της ΑΠΑ και για την ΥΠΑ. Εξηγήστε μας λίγο τι σημαίνει αυτό και αν υπάρχει κάποιο λάθος. Επίσης, όσον αφορά την Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων, αναφέρεστε στο άρθρο 28 του νόμου 3913 το οποίο καταργείται όμως. Θα ήθελα να μας πείτε και με ποιο σκεπτικό αναλαμβάνει η συγκεκριμένη αρχή την εποπτεία και παρακολούθηση εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων στη FRAPORT.

Συνεχίζω με τα οργανογράμματα. Η υπάρχουσα δομή της ΥΠΑ είναι τεράστια, με 18 διευθύνσεις και 125 τμήματα. Το αποτέλεσμα ήταν ένα σχήμα που δεν μπορούσε να λειτουργήσει, καθώς είναι υποστελεχωμένο και συνδυάζει αντικείμενα που έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους. Η νέα «ευέλικτη» ΑΠΑ περιλαμβάνει 1 Γενική Διεύθυνση, 12 Διευθύνσεις, 5 αυτοτελή γραφεία που υπάγονται στον Διοικητή, 65 τμήματα, 22 Γραφεία, 2 εποπτικές αρχές και τη Σχολή Πολεμικής Αεροπορίας. Κάθε διεύθυνση με το διευθυντή της, κάθε τμήμα με τον τμηματάρχη του. Η ακόμα πιο «ευέλικτη» ΥΠΑ αποκτά και δεύτερο Υποδιοικητή, 3 Γενικές Διευθύνσεις, 19 Διευθύνσεις και τμήματα και γραφεία ων ουκ έστιν αριθμός, σταμάτησα να μετράω μετά τα 120. Η αντίστοιχη ΥΠΑ της Γερμανίας έχει μόλις 5 Διευθύνσεις και 23 τμήματα ενώ της Γαλλίας, 3 Διευθύνσεις και μια Γενική Γραμματεία.

Ίσως βέβαια όλη αυτή η αναδιοργάνωση να οδηγεί σε μείωση της συνολικής δαπάνης, δεν θέλω να είμαι άδικη. Αυτό βέβαια δεν θα το μάθουμε διότι, όπως αναφέρει διαρκώς η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, «δεν εστάλησαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο». Εδώ φαίνεται η τεράστια προχειρότητα με την οποία λειτουργήσατε. Πώς θα αξιολογήσει το κοινοβούλιο το εύρος και την διοικητική αξία της παρέμβασής σας χωρίς οικονομικά στοιχεία; Επειδή ψελλίζετε στην έκθεση αξιολόγηση συνεπειών κάτι για οικονομίες κλίμακος που θα μειώσουν τα λειτουργικά κόστη; Αυτά που αναφέρονται βέβαια στην Έκθεση με συγκεκριμένα στοιχεία έχουν ένα ενδιαφέρον: Σύσταση νέων θέσεων μετακλητών υπαλλήλων και για τους Διοικητές και για τους Υποδιοικητές. Μάλιστα, οι Διοικητές μπορούν να προσλάβουν τους «εκλεκτούς» τους στο Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων ενώ αποκτούν και δικούς τους νομικούς συμβούλους ενώ υπάρχει τμήμα νομικής υποστήριξης. Σημαντική αύξηση του κόστους διανυκτέρευσης για τα εκτός έδρας του προσωπικού των περιφερειακών αεροδρομίων, από 800 ευρώ στα 1.000 ευρώ και στα 1.500 το καλοκαίρι το μήνα για μίσθωση κατοικίας ή ξενοδοχείου. Σχεδόν διπλασιασμός και μάλιστα αναδρομικά από την 1η Ιουνίου.

Άλλο θέμα είναι η επιλογή των τριών Γενικών Διευθυντών. Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, μόνο στην ΑΠΑ ο Γενικός Διευθυντής επιλέγεται με τρόπο αντικειμενικό και αδιάβλητο σύμφωνα με το νόμο 4369 του 2016 περί του Μητρώου Επιτελικών Στελεχών. Ο Γενικός Διευθυντής Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικές Υποστήριξης της ΥΠΑ δεν αναφέρεται καν πως επιλέγεται ενώ ο Γενικός Διευθυντής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας επιλέγεται κατά τις κείμενες διατάξεις. Κατά λάθος ή επί τούτου αυτή η παράλειψη; Εσείς θα μας πείτε.

Περνώ στο «ζουμί» ίσως του νομοσχεδίου που είναι το άρθρο 65 για τα τέλη. Να θυμίσω ότι μέρος αυτών, 120 εκ. ευρώ αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, πήγαινε στα δημόσια έσοδα, κάτι που καταργείται. Να θυμίσω επίσης ότι, με Υπουργικές Αποφάσεις, άλλο μέρος αυτών πήγαινε στον ΟΔΔΗΧ για την αποπληρωμή του χρέους. Εδώ εισάγετε μια νέα διανομή των τελών μεταξύ των δύο νέων οργανισμών 80% στην ΥΠΑ και 20% στην ΑΠΑ χωρίς να δίνετε καμία εξήγηση για το σκεπτικό. Γιατί όχι 50-50 ή 90 - 10; Και με αυτή τη διανομή διασφαλίζεται η οικονομική αυτοτέλεια και των δύο Οργανισμών;

Όσον αφορά το προσωπικό, λείπουν εντελώς οι λεπτομέρειες για την κατανομή. Από το σημερινό προσωπικό της ΥΠΑ, ποιος θα παραμείνει και ποιος θα μεταφερθεί στην ΑΠΑ; Ποιος επιλέγει; Εισάγετε για πολλοστή φορά διάταξη για μετατάξεις, αποσπάσεις, μεταφορές προσωπικού χωρίς κανένα απολύτως κριτήριο και κατά παρέκκλιση κάθε διάταξης. Τελικά, πόσο προσωπικό χρειάζονται οι νέοι οργανισμοί για να λειτουργήσουν; Έχετε κάνει έναν πρόχειρο υπολογισμό;

Κατά την προσφιλή σας μέθοδο, δεν λείπουν και άσχετες διατάξεις. Όπως για το νέο σύστημα πληρωμής ετοιμότητας για το φάσμα της ΕΕΤΤ, όπου κάνετε αντιγραφή - λέτε - του συστήματος εφημεριών των γιατρών. Αντιγράφετε, δηλαδή, ένα μοντέλο που είναι κατά γενική ομολογία προβληματικό και απαρχαιωμένο, που έχει ήδη οδηγήσει σε καταδίκη της χώρας μας από τα ευρωπαϊκά δικαστήρια και που, φυσικά, ελάχιστη σχέση έχει με την τεχνική εποπτεία του φάσματος. Τέλος, δίνεται νέα παράταση στις δηλώσεις κεραιοσυστημάτων για ένα χρόνο συν έξι μήνες με απόφαση του Υπουργού. Είχα επισημάνει ήδη από τον Αύγουστο ότι έπρεπε να τακτοποιηθεί αυτή η εκκρεμότητα, ιδίως για την κινητή τηλεφωνία που έχει λήξει η προθεσμία από πέρσι τον Οκτώβριο. Να μας πείτε που οφείλεται αυτή η τεράστια καθυστέρηση στην αδειοδότηση. Συνολικά, αναγνωρίζουμε το επιβεβλημένο του διαχωρισμού αλλά διατηρούμε επιφυλάξεις για τον τρόπο με τον οποίο γίνεται καθώς και για τις επιμέρους ρυθμίσεις στις οποίες αναφερθήκατε. Φαίνεται να εκμεταλλεύεστε την ασφυκτική πίεση χρόνου όχι μόνο για εμάς, αλλά και για τη χώρα, ώστε να εισάγετε διατάξεις εξόχως προβληματικές. Επιφυλασσόμαστε επί της αρχής. Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Σας ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ, που συζητούμε, αναμένετε να δημιουργηθούν δύο ξεχωριστές υπηρεσίες υπό κρατικό έλεγχο, κάτω από την εποπτεία του Υπουργείου. Συστήνεται λοιπόν με Έδρα την Αθήνα η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ΑΠΑ, με αποστολή της την άσκηση ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας, αλλά και οικονομικού ρυθμιστή της αγοράς των αερομεταφορών, ενώ αναδιαρθρώνεται η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με σκοπό να επιτελέσει επιτυχώς το έργο της, του ελέγχου, της διοικητικής υποστήριξης, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης των μη παραχωρημένων αεροδρομίων.

Στο σημείο αυτό οφείλουμε να αναδείξουμε και να υπερτονίσουμε τις προσπάθειες του αρμοδίου Υπουργού Μεταφορών, ο οποίος με στοχευμένες και εμπρόθεσμες ενέργειες κατάφερε να κάμψει τις όποιες αντιδράσεις των θεσμών και να αποφευχθεί η μετατροπή του παρόχου αεροναυτιλίας, δηλαδή των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Η νέα υπηρεσία θα διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της και θα έχει ξεχωριστή διοίκηση και προσωπικό από τη σημερινή ΥΠΑ, ενώ όσον αφορά τα 23 περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία δεν ιδιωτικοποιούνται, στο νομοσχέδιο προβλέπεται ότι θα περάσουν στο νέο υπέρ ταμείο αποκρατικοποιήσεων, ωστόσο η διαχείρισή τους θα παραμείνει στην ΥΠΑ.

Πρόκειται κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μια πολύ σημαντική εξέλιξη, καθώς η αεροναυτιλία είναι από τους σημαντικότερους τομείς των αερομεταφορών, έχοντας στην ευθύνη της όλο τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, την ασφαλή προσγείωση των αεροσκαφών και όπως οφείλουμε να κατανοήσουμε όλοι μας, για λόγους εθνικής ασφαλείας, αλλά και για λόγους εμπορικούς, κρινόταν επιτακτική η ανάγκη ομαλούς διεκπεραίωσης του συγκεκριμένου θέματος. Τέλος όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου ρυθμίζονται επείγοντα θέματα της εθνικής επιτροπής τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομείων, αλλά και θέματα καταβολής δαπανών κίνησης για τα στελέχη των σωμάτων ασφαλείας, καθώς ρυθμίζεται η παράταση προθεσμίας για την έκδοση Π.Δ. για τους όρους και τις προϋποθέσεις της ως άνω καταβολής.

Αναφορικά με τις κείμενες διατάξεις, αξίζει να αναφερθεί ότι ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας επιλέγεται με τη διαδικασία της δημόσιας πρόσκλησης και εγκρίνεται από τη Βουλή, ενώ το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής απαρτίζεται από τον Διοικητή και άλλα τέσσερα μέλη, που έχουν πλήρη λειτουργική και διοικητική ανεξαρτησία και θα επιλεχθούν από την Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, σύμφωνα με το νομοσχέδιο. Επίσης, συγκροτείται Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής και Γενική Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας, με 14 Διευθύνσεις και όπως προβλέπεται σε κάθε Αεροδρόμιο αναμένεται να εγκατασταθούν κλιμάκια Αεροπορικής Αρχής, στην αρμοδιότητα της οποίας θα ανήκει η συστηματική διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφάλειας και προστασίας των πτήσεων, ενώ τα κατά τόπους κλιμάκια της Αρχής δεν θα μπορούν να επιθεωρούν ή να συμμετέχουν στις επιθεωρήσεις των Αεροδρομίων, στα οποία θα βρίσκεται η έδρα τους, εξασφαλίζοντας έτσι το διακριτό ρόλο της Εποπτείας από τη Λειτουργία.

Αναφορικά με το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο του νομοσχεδίου, εισάγονται οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα των αμοιβών των κλιμακίων επιφυλακής της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, τα οποία είναι αρμόδια για την προστασία όλων των δικτύων που έχουν άμεση σχέση με την ανθρώπινη ασφάλεια. Πιο συγκεκριμένα η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, καλείται να καταβάλει από τα ανταποδοτικά της οφέλη από τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά ηλεκτρονικών επικοινωνιών, απαλλάσσοντας το Κρατικό Προϋπολογισμό. Στηρίζουμε επί της αρχής το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και θα τοποθετηθούμε στη συνέχεια επί των άρθρων. Σας ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης, Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, η διαδικασία νομοθέτησης που ακολουθούμε εδώ και καιρό έχουν κάνει μεγάλη ζημιά στην αξιοπιστία του Κοινοβουλίου. Η επιλογή να νομοθετούμε με βάση την εξαίρεση και όχι με βάση το κανόνα, σε συνδυασμό με το γεγονός, πως με ευθύνη των πολιτικών κομμάτων -μη δημοσιογραφική να το πω έτσι- η κοινότητα σήμερα βρίσκεται σε μια κατάσταση ασφυξίας, καθώς ουσιαστικά τελεί υπό εκβιασμό αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο της ανεργίας, έχουν οδηγήσει σε τέτοια έλλειψη εμπιστοσύνης από πλευράς των Ελλήνων πολιτών, που σήμερα στη συζήτησή μας για την αναπόφευκτη και απόλυτη εναρμόνισή μας με τη διεθνή πρακτική, σχετικά με την πολιτική αεροπλοΐα, θα πρέπει να φροντίσουμε να γίνει κατανοητό πως δεν ιδιωτικοποιούμαι τον αέρα μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συμπολίτες μας γνωρίζουν πως το σημερινό νομοσχέδιο είναι ένα από τα προαπαιτούμενα για την ολοκλήρωση στην τρέχουσα φάση της εν εξελίξει αξιολόγησης μας. Αυτή η αίσθηση που είμαστε μονίμως στο μικροσκόπιο και πως ό,τι και να κάνουμε είναι απολύτως συνδεδεμένο με την είσπραξη κάθε φορά κάποιας δόσης, από την οποία τελικά όλοι ξέρουμε πως δεν φθάνει ούτε σεντ στην εγχώρια αγορά, αφαιρεί περισσότερο κύρος από τις εργασίες του σώματος αυτού, από ότι η παράδοση της άσκησης της οικονομικής και φορολογικής πολιτικής στους δανειστές μας. Στην απλή ερώτηση τι έχει νομοθετήσει το Ελληνικό Κοινοβούλιο τους τελευταίους δώδεκα μήνες, το οποίο να μην είχε σχέση με το κατεπείγον στήσιμο της χώρας στον τοίχο, δεν μπορούμε να δώσουμε εύκολα απάντηση.

Ο Ελληνικός λαός αναρωτιέται τι ποσοστό από αυτά τα οποία ψηφίζουμε, το κάνουμε επειδή μας το επέβαλαν. Αυτό είναι αποτέλεσμα της καχυποψίας που επέτρεψε η τακτική του να αφήνουμε υπονοούμενα, πως εμείς δεν θέλουμε, αλλά μας αναγκάζουν οι κακοί ξένοι. Το αφήγημα ότι νομοθετούμε εκβιαζόμενοι, δεν μπορεί παρά να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα σε μια κατά τα άλλα ευνομούμενη Δημοκρατία. Τα αποτελέσματα του να συντηρούμε ανάμεσα στους Έλληνες πολίτες την αίσθηση πως έχουμε παραδώσει μέρος της εθνικής μας κυριαρχίας, έχουν γίνει πλέον ορατά διά γυμνού οφθαλμού. Η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων θεωρούν πως ότι κάνουμε εδώ μέσα, το κάνουμε εκβιαζόμενοι. Αυτό αποτέλεσε την νούμερο ένα δικαιολογία, στα χείλη όλων των στελεχών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κάθε φορά που αναγκάζονταν να απολογηθούν δημοσίως για την απόσταση ανάμεσα στις ιδέες και στις πράξεις τους. Στην προσπάθειά σας να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα καταφέρατε να δηλητηριάσετε το δημόσιο διάλογο, με το ψεύτικο δίλημμα «ή εμείς ή αυτοί». Ή είσαι μαζί μας ή είσαι με τους άλλους. Αυτή η διχαστική επιχειρηματολογία οδήγησε την καταστροφή την χώρας μας πολλές φορές κατά τη διάρκεια της μακράς ιστορικής διαδρομής στους αιώνες. Αυτή τη στιγμή το πρώτο πράγμα που με ρωτάνε οι συμπολίτες μου στη Θεσσαλονίκη, σχεδόν σε όλες τις συζητήσεις τις οποίες κάνουμε μαζί, είναι εάν έχουμε εμείς τον έλεγχο, εάν κάνουμε εμείς κουμάντο στη χώρα μας.

Και το εμείς, φυσικά εννοούνε για εμάς, τους Έλληνες. Αντιστέκεται κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελληνική κοινωνία στο διχαστικό δρόμο που της προτείνεται με την ανεύθυνη επιχειρηματολογία σας να ακολουθήσει. Το κρίσιμο ερώτημα είναι για πόσο; Για πόσο ακόμα; Για πόσο μπορείς να αντιστέκεσαι στην επιλογή της οργής των άκρων; Όταν πεινάνε τα παιδιά σου, όταν νιώθεις το κράτος να σε τσακίζει καθημερινά. Σταματήστε να κοιτάτε τις δημοσκοπήσεις και μετρήστε μόνοι σας πόσους θα συναντήσετε στην επαφή σας με τους πολίτες, σε μια απλή επίσκεψη σε μια λαϊκή, σε ένα Δημοτικό Σχολείο όταν σχολάνε τα παιδιά, σε μια παρουσίαση βιβλίου, πόσους θα βρείτε να μιλάνε για αγανάκτηση και οργή; Πόσοι συμπολίτες μας δηλώνουν ευθέως και κατηγορηματικά πως ήδη έχουν ξεπεράσει τα όριά τους;

Οι υπό αυτές τις συνθήκες λοιπόν και επιθυμώντας να εκλάβετε τα λόγια μου ως μια ακόμα διαμαρτυρία, για τον τρόπο με τον οποίον νομοθετούμε, ξεκινώ την τοποθέτησή μου επί ενός νομοσχεδίου επισημαίνοντας τρία πράγματα. Δεν ιδιωτικοποιούμαι τον αέρα της Ελλάδας. Δεν παραδίδουμε τον έλεγχο του εθνικού εναέριου χώρου στους Τούρκους. Ούτε απολύουμε κόσμο από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας. Αυτά είναι τρία πράγματα που πρέπει να επισημάνουμε ξεκινώντας την ανάλυση του νομοσχεδίου. Γεγονός είναι πως αυτό που σίγουρα ξέρει όλη η Ελλάδα για το σημερινό νομοσχέδιο, σύμφωνα με τις δηλώσεις δυστυχώς Υπουργών της Κυβέρνησης, είναι ότι πρόκειται για μια λεπτομέρεια και μια ασήμαντη εκκρεμότητα, μπροστά στο Γολγοθά των οικονομικών μέτρων που μας ανάγκασαν να πάρουμε οι φίλοι δανειστές. Με αυτόν τον τρόπο υποτιμούμε την αξία του νομοθετείν στην Ελλάδα, ως εκκρεμότητα, ως λεπτομέρεια για να φτάσει το σημερινό νομοσχέδιο στην αίθουσα της Ολομέλειας. Πολλοί συμπολίτες μας εκτός από την αξία του σημερινού νομοσχεδίου, αμφισβητούν ακόμα και την πατρότητα του. Σε συνδυασμό δε με το γεγονός πως σήμερα δημοσιεύθηκε και στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης ο νέος κανονισμός της ΥΠΑ, που ορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εκτέλεση πτήσεων μη επανδρωμένων συστημάτων drones, δημιουργεί και άλλα ερωτηματικά. Το παρόν νομοσχέδιο είναι ένα μεγάλο βήμα για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής άμυνας και την εναρμόνιση της χώρας μας με διεθνείς πρακτικές, που εγγυώνται και ορισμένα εθνικά μας πει συμφέροντα, αυτή είναι η αλήθεια.

Επειδή διανύουμε να μια πολύ επικίνδυνη περίοδο και τα εθνικά μας θέματα και η διαχείριση του εναέριου χώρου μας, δεν είναι τόσο εύκολη όσο ίσως του Λουξεμβούργου, Νεάπολης ομαλότητα και έχοντας επισημάνει σήμερα με την τοποθέτησή μου τις προκλήσεις που έχουμε να αντιμετωπίσουμε ως εκλεγμένοι αντιπρόσωποι των Ελλήνων, θα κάνουμε τα σχόλια τα οποία πρέπει να κάνουμε, για να τα ξέρει ο ελληνικός λαός στην ολομέλεια, όπως επίσης και στη δεύτερη ανάγνωση επί των άρθρων. Κλείνω την εισήγησή μου επί της αρχής δικαιώνοντας την επιφύλαξη της Ένωσης Κεντρώων, στο επί της αρχής και την τελική τοποθέτησή μας στην ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι, προτού ξεκινήσω την ανάλυση των βασικών σημείων του σχεδίου νόμου, είναι σημαντικό να αναφερθούμε στην κατάσταση με την οποία ήρθαμε αντιμέτωποι από την πρώτη ημέρα ανάληψης της κυβέρνησης από τον ΣΥΡΙΖΑ και επίσης το διαμορφωμένο ήδη περιβάλλον των αερομεταφορών της χώρας μας. Η κατάσταση, που ήταν αποτέλεσμα πολιτικών των προηγούμενων ετών, ήταν πραγματικά απογοητευτική. Παρά της φιλότιμες και άοκνες προσπάθειες των εργαζομένων και το πολύ σημαντικό έργο που καθημερινά επιτελούν με πενιχρά μέσα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είχε από καιρό εισέλθει σε περίοδο αποεπένδυσης, υποστελέχωσης και απαξίωσης από πολιτικές χωρίς πνοή και όραμα για το μέλλον τόσο της υπηρεσίας όσο και των αερομεταφορών.

Η κατάσταση αυτή είχε ως αποτέλεσμα να διακυβεύεται ακόμη και αυτός ο εθνικός χαρακτήρας του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και της διαχείρισης των περιφερειακών αερολιμένων σε περιοχές απομακρυσμένες, με δυσκολία πρόσβασης, που δεν είναι εμπορικές, όπως είναι οι νησιωτικές. Επιπλέον, η απαξίωση της ΥΠΑ από τις πολιτικές του παρελθόντος είχε ως αποτέλεσμα να βρισκόμαστε όταν αναλάβαμε, απολογούμενοι απέναντι στις αρχές της Ε.Ε. τόσο για την ελλειμματική διαχείριση του εναέριου χώρου και τη δημιουργία προβλημάτων χωρητικότητας, όσο ακόμη για την οριακή απορρόφηση οικονομικών πόρων που θα μπορούσαν να ενισχύσουν τις επενδύσεις στο χώρο της αεροναυτιλίας και της βελτίωσης των υποδομών των αεροδρομίων.

Να τα πω με απλά λόγια για να είμαι απόλυτα κατανοητός: Όταν αναλάβαμε κυβέρνηση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε όλες τις κρίσιμες ειδικότητες υπήρχε μεγάλη υποστελέχωση. Υπήρχαν αιτήματα από υπηρεσίες άλλων ευρωπαϊκών χωρών, προκειμένου να αναλάβουν τον έλεγχο τμήματος ή και όλου του FIR Αθηνών ή να συνδράμουν με την παροχή ξένων ελεγκτών τις υπηρεσίες της ΥΠΑ λόγω των μεγάλων καθυστερήσεων που υπήρχαν και λόγω άλλων θεμάτων που δεν θα ήθελα να αναφέρω. Τα ηλεκτρονικά συστήματα ήταν ξεπερασμένα και η αξιόπιστη λειτουργία τους βασιζόταν στο φιλότιμο και στον πατριωτισμό των εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Η πρόθεση, λοιπόν, των προηγούμενων κυβερνήσεων να ιδιωτικοποιήσουν τόσο τον έλεγχο του εναέριου χώρου όσο και τη διαχείριση όλων των αεροδρομίων της χώρας, με το παρόν νομοσχέδιο ανατρέπεται.

Ειδικότερα αποτρέπεται η εκχώρηση της διαχείρισης των κρατικών αερολιμένων σε μια ανώνυμη εταιρεία, όπως αποτυπωνόταν στον νόμο 3913/2011, η λειτουργία της οποίας θα στηριζόταν στην τεκμηρίωση οικονομικής βιωσιμότητας, εφόσον είχαν περάσει όλα τα αεροδρόμια από τις προηγούμενες κυβερνήσεις στο ΤΑΙΠΕΔ και δεν μιλάω για τα 14, μιλάω γι’ αυτά που δεν ανήκουν στα 14, για τα 24, κάτι στο οποίο είναι γνωστό ότι δεν διασφαλίζεται η οικονομική βιωσιμότητα, επομένως θα οδηγούσε σε κλείσιμο τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια. Επίσης, αποτρέπεται η ιδιωτικοποίηση του παρόχου αεροναυτιλίας στα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών χωρών και προσφάτως της Κύπρου, η οποία θα οδηγούσε σε εκχώρηση σαφώς κυριαρχικών δικαιωμάτων και σε απολύσεις εργαζομένων.

Αποτελεί απόφαση της σημερινής κυβέρνησης να διατηρήσει τον έλεγχο του εναέριου χώρου της Ελλάδας υπό δημόσια διαχείριση και να διαγράψει οριστικά τα διακινούμενα σενάρια που τα έχετε διαβάσει περί ιδιωτικοποίησης της διαχείρισης του εναέριου χώρου. Παράλληλα, δημιουργούμε το πλαίσιο αναδιάρθρωσης του αεροπορικού χώρου, σεβόμενοι τις προβλέψεις του ευρωπαϊκού κεκτημένου. Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιχειρείται η επίτευξη διπλού σκοπού. Αφενός η λειτουργική και οργανωτική αναδιάρθρωση των υπηρεσιών της υφιστάμενης Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να επιτελέσει με επιτυχία το έργο της, ως πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης των μη παραχωρημένωναερολιμένων και αφετέρου, η διάκριση των αρμοδιοτήτων κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας, με σκοπό να ασκηθεί με τρόπο αδιάβλητο, διαφανή και αντικειμενικό η κανονιστική εποπτική αρμοδιότητα.

Για την επίτευξη του δεύτερου σκοπού με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου η χώρα μας ακολουθεί τα διεθνώς παραδεκτά πρότυπα διαχωρισμού της ρυθμιστικής αρμοδιότητας από εκείνη της επιχειρησιακής αρμοδιότητας. Με δύο λόγια, η μόνη υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας που είχε και τους δύο ρόλους, στην Ευρώπη τουλάχιστον, να μην πω και διεθνώς, ήταν η δική μας, δεν υπήρχε άλλη. Στην κατεύθυνση αυτή συστήνεται η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή και όχι ως ανεξάρτητη αρχή. Ανεξάρτητη διοικητική αρχή είναι και η ΥΠΑ, σήμερα, πριν κάνουμε οτιδήποτε, γι' αυτό άλλωστε έχει και διοικητή. Άρα, επί της ουσίας έχουμε δύο δημόσιες κρατικές υπηρεσίες -αυτό λέει ο νόμος- και όχι δύο, μια και μια ανεξάρτητη αρχή, όπως κάποια κόμματα της αντιπολίτευσης για να αιτιολογήσουν τις δικές τους πολιτικές κατευθύνσεις στο παρελθόν ή και σήμερα, θέλουν να λένε στο Κοινοβούλιο και είναι ένα από τα μεγάλα σημεία, που πιστεύω ότι πρέπει να είμαστε περήφανοι για τη διαπραγμάτευση και τα αποτελέσματα της.

Το δεύτερο είναι ότι αυτή η Αρχή προορίζεται να αποτελέσει το ρυθμιστή του οικονομικού περιβάλλοντος που δημιουργείται τόσο με την παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων όσο και με το ότι έχουμε το «Ελευθέριος Βενιζέλος» που είναι σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αλλά θα έχουμε σε λίγο και το Καστέλι, άρα, θα έχουμε αεροδρόμια που δεν έχουν το ίδιο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Επομένως πρέπει να υπάρχει ένας ρυθμιστής και να έχει και ανεξάρτητο χαρακτήρα. Το ότι αυτός ο ρυθμιστής είναι δημόσια υπηρεσία, κατά τη γνώμη μου είναι πάρα πολύ σημαντικό και όπως μπορεί να πιστοποιήσει καλύτερα απ' όλους μας εδώ μέσα ο κ. Κουτσούκος, ως πρώην Πρόεδρος της ΑΔΕΔΥ, όλες οι δημόσιες υπηρεσίες είναι και πρέπει να είναι και να λειτουργούν ανεξάρτητα και όχι -να το πούμε κομψά- κατ' εντολή της όποιας πολιτικής ηγεσίας υπάρχει είτε στα υπουργεία είτε στις περιφέρειες είτε στους δήμους είτε οπουδήποτε.

Αξίζει να σημειωθεί ότι με το παρόν το νομοθέτημα, η χώρα μας συνεχίζει να διατηρεί - το ξαναλέω- υπό κρατικό έλεγχο τόσο την αεροναυτιλία όσο και τη διαχείριση των 25 περιφερειακών αεροδρομίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας της χώρας μας όσο και η διαχείριση των υπολοίπων περιφερειακών αεροδρομίων, συνεχίζει, όπως και σήμερα να ασκείται από μια αμιγώς δημόσια υπηρεσία και μάλιστα οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διευρύνονται και για τα υδατοδρόμια, κάτι που δεν υπήρχε ούτε στη σκέψη της προηγούμενης κυβέρνησης. Άλλα υπήρχαν για τα υδατοδρόμια και άλλα προωθούνταν. Επιπλέον, με τη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία, ανατρέπεται το καθεστώς κακοδιαχείρισης και εξασφαλίζονται οι οικονομικοί πόροι για τη λειτουργία τόσο των αεροδρομίων όσο και τον εκσυγχρονισμό της αεροναυτιλίας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι εισαγάγαμε τη δεσμευτική σύνταξη και παρακολούθηση των προϋπολογισμών και των επιχειρησιακών σχεδίων των δύο αυτών δημοσίων υπηρεσιών, ώστε να υπάρχει ο απαιτούμενος έλεγχος και διαφάνεια στο κατά πόσον εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις υγιούς ανάπτυξης του αεροπορικού χώρου και επομένως της εθνικής μας οικονομίας. Θα δώσω μερικές απαντήσεις από τις τοποθετήσεις των Βουλευτών, για να είμαστε και πιο συγκεκριμένοι. Έγινε κριτική για τη δομή και ότι είναι δαιδαλώδης. Να ενημερώσω τους συναδέλφους ότι η δομή είναι σύμφωνα με το ICAO. Η δομή στο 99% του σχεδίου έχει εγκριθεί και έχει αξιολογηθεί από την EASA και θα σας φέρουμε μέχρι αύριο την υπάρχουσα δομή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για να δείτε ότι υπάρχει 25% μείωση διευθύνσεων και τμημάτων.

Δεύτερον, σε σχέση με τις θέσεις εργασίας. Είπε ο κύριος Σαρίδης κάτι πολύ σημαντικό ένα τρίπτυχο συμφωνώ απόλυτα. Δεν πουλιέται ο αέρας της χώρας, δεν εκχωρούμε το FIR και βέβαια δεν απολύεται κανείς. Έγινε μια παρατήρηση εάν αναφέρεται ρητά και αναφέρεται ρητά στην ΥΠΑ και προφανώς δεν απολύεται κανείς. Για τις μετατάξεις επειδή έγινε αναφορά, πρώτα θα βγει το ΠΔ του προσοντολογίου για το νέο ρυθμιστικό φορέα και μετά θα γίνουν μετατάξεις δεν μπορούν να γίνου νωρίτερα. Ακούστηκε ότι υπάρχει «ρουσφετολογική» διάσταση, γιατί έχουμε δύο Υποδιοικητές υπάρχουν και σήμερα, υπάρχουν τρείς οικονομικές υπηρεσίες. Αφού έχουμε διαχωρισμό και μάλιστα αυτό είναι προ απαίτηση για το λειτουργικό διαχωρισμό, αφού έχουμε δύο άλλες υπηρεσίες δεν θα έχουμε άλλες οικονομικές υπηρεσίες; Η δαπάνη σε σχέση με το οικοδόμημα και ο εκσυγχρονισμός που γίνεται είναι προφανώς μικρότερος. Ο στόχος μας δεν είναι να δημιουργήσουμε μόνο νέες θέσεις εργασίας, ο στόχος μας είναι να καλύψουμε τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τα διεθνή πρότυπα. Ο στόχος μας είναι ακριβώς αντίθετος με αυτόν που υπήρχε στην προηγούμενη κυβέρνηση, δηλαδή να απαξιωθεί η ΥΠΑ, να μην μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες της και με μαθηματική βεβαιότητα- απολυτότητα θα έλεγα- ένα κομμάτι να περάσει σε ξένες υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας και ένα άλλο σε ιδιώτες. Αν μας κατηγορείτε γι’ αυτό σας ευχαριστούμε πολύ. Αποδεχόμαστε την κατηγορία, αλλά δεν είμαστε σε αυτή τη λογική.

Ακούστηκε επίσης ότι δεν υπάρχει προηγούμενο τέτοιου διαχωρισμού σε καμία άλλη χώρα. Δεν υπάρχει χώρα που να ήταν όλα μαζί, δηλαδή το ανάποδο. Εμείς είμασταν η μόνη χώρα που είχαμε αυτόν που βάζει κανόνες και έλεγχοι και αυτόν που λειτουργεί. Εμείς ήμασταν η μόνη χώρα και αυτό είναι ένα τα πολύ θετικά σημεία του σχεδίου νόμου. Ειπώθηκε ότι δεν υπήρχε δέσμευση, λέει, από την προηγούμενη κυβέρνηση για την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ. Όχι μόνο υπήρχε, αλλά είχε ψηφιστεί κιόλας. Για να βοηθήσω τη μνήμη σας, είχε ψηφιστεί στον νόμο για την ΥΠΑ, το ν.3913/2011.. Προέβλεπε ότι τα αεροδρόμια που δεν ήταν στα 14 θα πήγαιναν σε μια ανώνυμη εταιρεία μαζί με τη λειτουργία και με το σύνολο των λειτουργιών τους, που είναι αρμοδιότητα της ΥΠΑ και ακυρώνεται αυτό το πράγμα με το σημερινό νόμο.

Επειδή είδα και μερικά δημοσιεύματα ότι είπα ότι φταίνε οι θεσμοί για την καθυστέρηση, όχι, δεν φταίνε οι θεσμοί για την καθυστέρηση, ούτε εμείς, προφανώς. Αν θέλετε να μας κατηγορήσετε για το ότι κάναμε έξι με οκτώ μήνες, εγώ σας παραδίδω τη μελέτη που είχαμε καταθέσει στις 20 Μαΐου. Από τότε μέχρι σήμερα, συνεχώς συζητάμε και οφείλω να ευχαριστήσω τις ευρωπαϊκές διευθύνσεις και τους υπαλλήλους της ευρωπαϊκής επιτροπής, την αρμόδια επίτροπο, την κυρία Μπελ, για την άψογη συνεργασία που είχαμε, όπως θέλω να ευχαριστήσω και το προσωπικό και το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν καθόμασταν. Τις 25 τελευταίες μέρες δεν υπήρξε μέρα που να μην ανταλλάχθηκαν e-mail, προτάσεις και αντιπροτάσεις. Άλλη είναι η δομή της μελέτης και η προτάση είναι τελείως διαφορετική, για να καταλήξουμε εδώ που καταλήξαμε.

Άκουσα κριτική για το εποπτικό συμβούλιο. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με συγχωρείτε για να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα. Όταν συνεχίζουμε και ακολουθούμε τις δομές που οι προηγούμενες κυβερνήσεις είχαν φτιάξει και τον τρόπο επιλογής της διοίκησης τους, μας κατηγορείτε ότι χτίζουμε κομματικούς στρατούς. Όταν βάζουμε όργανα που εκτός από την κυβέρνηση μπαίνουν εκπρόσωποι των ευρωπαϊκών επιτροπών και έρχονται και στο Κοινοβούλιο στις Επιτροπές γιατί μας κατηγορείτε; Για να καταλάβουμε και εμείς, πείτε μας τι θέλετε να κάνουμε, ειλικρινά. Θέλετε να τηρούμε αυτά που είχατε φτιάξει εσείς για να μας κατηγορείτε ότι κάνουμε κομματικούς στρατούς ή θέλετε να έχουμε πιο ανοιχτές διαδικασίες, για να κατοχυρώνεται και η ανεξάρτητη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών και των φορέων; Εγώ βάζω ένα ερώτημα και εσείς θα το απαντήσετε, αλλά δεν μπορεί να ισχύει και το ένα και το άλλο που μας κατηγορείτε. Πρέπει η γραμμή σας να σταθεροποιηθεί σε μια κατεύθυνση.

Όσο αφορά τις μετατάξεις απάντησα. Τέθηκε ένα θέμα για τα drones. Θέλω να σας ενημερώσω ότι είμαστε η πρώτη χώρα που εξέδωσε κανονισμό για τη λειτουργία των drones και το έκανε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αν θυμάμαι καλά, πριν από δύο ή τρεις μήνες. Επίσης, όσον αφορά τη Γαλλία που ακούστηκε, θα σας μεταφέρω, κυρία Μάρκου, πραγματικά, το οργανόγραμμα, για να δείτε ότι δεν ισχύει αυτό που είπατε. Θα ολοκληρώσω, κύρια Πρόεδρε, επαναλαμβάνοντας οκτώ σημεία, που κατά τη γνώμη μου είναι τα κύρια σημεία αυτού του σχεδίου νόμου. Είναι τα κύρια σημεία για τα οποία εμείς είμαστε περήφανοι που φέρνουμε αυτό το σχέδιο νόμου και δεν είναι ούτε πρόχειρο, ούτε «στο πόδι». Το πρώτο είναι ότι αυτός ο διαχωρισμός της ΥΠΑ, παραμένοντας κρατικές δημόσιες υπηρεσίες, είναι πραγματικά αναγκαίος. Θα έπρεπε να σπάσει η ΥΠΑ. Δεν μπορεί να είναι και ελεγκτής και ελεγχόμενος αν θέλει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες. Καταλαβαίνω το σκεπτικό του Κ.Κ.Ε. και του κ. Κατσώτη και είναι σεβαστό, αλλά δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις νέες ανάγκες αν έμενε ενιαία υπηρεσία και γι' αυτό δεν υπάρχει και σε καμία άλλη ευρωπαϊκή χώρα και ευρύτερα.

Το δεύτερο έχει να κάνει με το FIR Αθηνών και πολλά άλλα θέματα που σχετίζονται με την εθνική ασφάλεια. Είναι σημαντικό που αυτά μένουν σε κρατικό έλεγχο και οι δύο υπηρεσίες Και δεν βγήκαν καν έξω από το Υπουργείο. Δεν είναι νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, δηλαδή είναι υπηρεσίες του Υπουργείου. Βέβαια, πολύ στενοχωριούνται - και συμφέροντα και πολιτικές παρατάξεις - που δεν έγιναν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, όπως έγινε στην Κύπρο πρόσφατα, για να πωληθούν μετά, αλλά εμείς δεν είμαστε υπέρ αυτής της πολιτικής. Οι θέσεις εργασίας όχι μόνο διατηρούνται, αλλά διατηρούνται τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στην ΥΠΑ. Πετυχαίνουμε εξορθολογισμό και των δομών και των διαδικασιών, που θα οδηγήσει σε πολύ μεγάλη εξοικονόμηση. Οι εργαζόμενοι είναι δημόσιοι υπάλληλοι. Στα δημόσια έργα είναι οι εργολάβοι ξένοι και όχι οι υπάλληλοι. Το Κ.Κ.Ε. προτείνει να κάνουμε έναν δημόσιο φορέα που θα κάνει όλα τα έργα στη χώρα, αλλά αυτό είναι τελείως διαφορετικό θέμα. Το πέμπτο σημείο είναι η διασφάλιση των επενδύσεων, ώστε να μην έχουμε την απαξίωση που είχαμε στις κρίσιμες εγκαταστάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και μιλάω για τα ραντάρ, το FIR Αθηνών, τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό που έχουμε στα περιφερειακά αεροδρόμια.

Για να μην μπερδευόμαστε, ακόμη και στα 14 αεροδρόμια που είναι σε παραχώρηση αυτές οι αρμοδιότητες, αυτός ο εξοπλισμός κ.λπ., παραμένουν στις δημόσιες υπηρεσίες. Το έκτο είναι ότι διευρύνονται οι αρμοδιότητες της ΥΠΑ με τα υδατοδρόμια και τη λειτουργία τους, που είναι επίσης πολύ σημαντικό και καταλαβαίνετε όλη τη σημασία και το ρόλο που μπορούν να παίξουν και στο τουρισμό και γενικότερα στις αερομεταφορές της χώρας. Επίσης, θεσπίζονται επιτροπές αξιολόγησης, ώστε να διασφαλίσουμε τη διαφάνεια στις επιλογές που μετέχουν ευρωπαϊκές αρχές για την ασφάλεια της αεροπορίας. Το όγδοο σημείο είναι ότι διατηρείται στη δημόσια υπηρεσία η διαχείριση των αεροδρομίων. Το κυριότερο, όμως, κατά τη γνώμη μου είναι, για όσους γνωρίζουν τη λειτουργία, της αρμοδιότητες και το ρόλο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ο αντίκτυπος στα εθνικά θέματα της τα θέματα δημόσιας ασφάλειας. Ο κ. Σταμάτης έχει διατελέσει και Διοικητής στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και αντιλαμβάνεται τη σημασία αυτού του σχεδίου νόμου και το ότι μένει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι αρμοδιότητές της και μάλιστα διευρυμένες, στο Δημόσιο, μέσα στο Υπουργείο και κάτω από τις συνθήκες που περιέγραψα. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής, Χαρά Καφαντάρη, προχώρησε στη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Βέττας Δημήτρης, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγενάκης Ελευθέριος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννη Όλγα, Σταμάτης Δημήτριος Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κουτσούκος Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Κατσώτης Χρήστος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Τάσσος Σταύρος, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχουμε καλέσει τους φορείς για τις 16.30΄ στην ίδια αίθουσα. Θα προχωρήσουμε σε μια μικρή διακοπή προκειμένου να εισέλθουν οι φορείς και στις 16.30΄ θα συνεχίσουμε τη συνεδρίαση.

*(Στο σημείο αυτό, η συνεδρίαση διακόπτεται προσωρινά, για να εισέλθουν τα εξωκοινοβουλευτικά πρόσωπα)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε μετά τη διακοπή τη συνεδρίαση με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Καλωσορίζουμε τους φορείς, οι οποίοι κλήθηκαν και είναι παρόντες να συμμετάσχουν με προτάσεις επί του νομοσχεδίου στη διαβούλευση η οποία γίνεται. Κατ’ αρχάς, ο χρόνος που θα δοθεί θα είναι τρία λεπτά με μια σχετική ανοχή. Αναφέρω για τους φορείς που ίσως δεν το γνωρίζουν, μετά τις τοποθετήσεις ερωτήσεις Βουλευτών θα έχετε τη δυνατότητα να απαντήσετε και εάν είναι κάτι που δεν αναφέρατε στην πρωτολογία σας μπορείτε να τοποθετηθείτε στην δεύτερη φάση. Το λόγο έχει ο κ. Αλεβιζόπουλος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΑΛΕΒΙΖΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Πολιτικής Αεροπορίας): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επιτροπή που μου δώσατε το δικαίωμα και τη δυνατότητα να αναπτύξουμε τις απόψεις μας για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Μια διαφωνία που είχαμε πριν από δέκα ημέρες ήταν ακριβώς ότι η διαχείριση του εναέριου χώρου, ύστερα από απαίτηση των δανειστών, πήγαινε προς ιδιωτικοποίηση, ακριβώς δηλαδή για ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου ιδιωτικού δικαίου, όπου καταλαβαίνετε θα πήγαινε στη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας και στο μεγάλο ταμείο.

Θεωρώ και εδώ είμαι υποχρεωμένος να συγχαρώ τον κ. Υπουργό που πήγε πράγματι στις Βρυξέλλες, έδωσε τη μάχη του και αυτή τη στιγμή με το νομοσχέδιο καταγράφεται ότι ο εναέριος χώρος, ένα σοβαρό κομμάτι που αφορά στην εθνική μας κυριαρχία, παραμένει στο ελληνικό δημόσιο. Επομένως, επί της ουσίας για την αεροναυτιλία συμφωνούμε και μάλιστα συγχαίρουμε τον κ. Υπουργό, που έχει το θάρρος, επιτέλους να κλείσει μια αιμορραγία όπου πράγματι αυτή τη στιγμή εδώ και έξι χρόνια δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε έναν οργανισμό στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Από την άλλη πλευρά θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι υπήρχε μια συγκεκριμένη πρόταση ότι η αεροπορική αρχή που έχει διοικητή αυτό θα ήταν καλό να ήταν ένας ειδικός γραμματέας όπου από κάτω, είναι κάτι που γίνεται σχεδόν σε ολόκληρη την Ευρώπη, να υπήρχαν οι πάροχοι των αεροδρομίων, όπως επίσης και τις αεροναυτιλίας.

Επομένως, θεωρώ ότι τα ζητήματα που αφορούν στους εργαζόμενους, θα μου επιτρέψετε να σας πω, με τα προεδρικά διατάγματα τα οποία προβλέπονται, δεν έχουμε καμία αντίρρηση αρκεί να υπάρξει ένας ουσιαστικός διάλογος και να προχωρήσουμε με τα προεδρικά διατάγματα, για να δούμε και τις οργανικές θέσεις των υπαλλήλων, μια και διασφαλίζονται αυτή τη στιγμή με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Σκεφθείτε ότι εάν η αεροναυτιλία έφευγε και πήγαινε προς ιδιωτικού δικαίου, 2000 εργαζόμενοι θα ήταν στο δρόμο. Έτσι, λοιπόν, συγχαίρω για άλλη μια φορά τον Υπουργό Μεταφορών. Θεωρώ ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και στηρίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ζητάμε συνεργασία στα διατάγματα από εδώ και πέρα. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Το λόγο έχει ο κ. Πέτρου.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Καλησπέρα σας. Κατ’ αρχήν, ήθελα να ευχαριστήσω για την πρόσκληση. Θα ήθελα να πω ότι ο κλάδος μας το καλοκαίρι που πέρασε έδωσε αίμα, αθόρυβα και όχι απλώς πέτυχε, αλλά υπερκάλυψε τους στόχους που είχαν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εκτέλεσε το σχέδιο επιδόσεων με το παραπάνω, με αυτοθυσία. Δεν συμμετείχε σε κανενός είδους διαβούλευση, απολύτως. Έμαθε από το site της Βουλής χθες το βράδυ 23.30΄ περί τίνος πρόκειται. Η πληροφόρηση που είχαμε από τον Υπουργό, η ενημέρωση την Παρασκευή το βράδυ, εάν δεν με απατά η μνήμη μου, ήταν ότι παλεύουμε να κρατήσουμε δύο κρατικές οντότητες που με μια κακή περίπτωση, κύριε Υπουργέ με διαψεύδετε εάν κάνω κάπου λάθος, να μας βγει ένα ΝΠΔΔ, στη χειρότερη περίπτωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Υπήρχαν τέτοιες προτάσεις.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Υπήρχαν τέτοιες προτάσεις ότι η διαπραγμάτευση ήταν ανοιχτή με την ευρωπαϊκή επιτροπή, δεν είχε κλείσει ακόμη. Στο οργανωτικό διαφωνούμε κάθετα. Επιθυμούμε διακριτότητα της αεροναυτιλίας και διαφωνούμε με πάρα – πάρα πολλές διατάξεις στο σχέδιο νόμου. Σας ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τι εννοείτε «διακριτότητα της αεροναυτιλίας και πολλές διατάξεις» για να σημειώσουμε και να ξέρουμε τι ακριβώς λέτε.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Διακριτότητα της αεροναυτιλίας, εννοούμε ότι η αεροναυτιλία, όπως είναι παντού στις χώρες της Ε.Ε. και όχι μόνο είναι ξεχωριστές οντότητες είτε νπιδ υπό κρατική ιδιοκτησία μονομετοχικές, αλλά σε ακραίες περιπτώσεις, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο είναι πολυμετοχικές με τη χρυσή μετοχή στο κράτος. Με την εξαίρεση της Γαλλίας αυτή τη στιγμή, η οποία έχει μια διακριτή οντότητα, η οποία ανήκει στο Υπουργείο, εάν θυμάμαι καλά, Ενέργειας, Βιομηχανίας και Αειφόρου Ανάπτυξης, έχει διευθύνοντα σύμβουλο και έχει αυτόνομο προϋπολογισμό ψηφισμένο από τη Βουλή. Εποπτεύεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Γαλλίας. Αυτό θα θέλαμε σαν μίνιμουμ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): ΝΠΙΔ.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Εάν μου επιτρέπετε Υπουργέ, στη Γαλλία δεν είναι ΝΠΙΔ είναι κρατική οντότητα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν κατάλαβα. Μας είπατε θέλετε ΝΠΙΔ ή θέλετε το μοντέλο της Γαλλίας;

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Να σας απαντήσω. Θα μπορούσαμε να δεχθούμε κάθε μορφή ακόμα και τη γαλλική.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Πέτρου. Το λόγο έχει ο κ. Λιντζεράκος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΤΖΕΡΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Σε σχέση με την σύσταση αυτού του νόμου υπάρχει μια ιστορία στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από την προηγούμενη Διοίκηση, όπου είχε συσταθεί μια επιτροπή επάνω στην οποία δούλεψαν όλοι οι υπηρεσιακοί παράγοντες και νομίζω, ότι δεν υπήρχε και κάποιος που δεν είχε συμμετάσχει σε αυτή την επιτροπή. Υπήρχαν αντιρρήσεις από την Ομοσπονδία, διότι η Ομοσπονδία ήθελε ένα διαφορετικό διακριτό τρόπο με τον οποίο θα γινόταν αυτή η επιτροπή. Παρόλα αυτά, η επιτροπή, κατέληξε σε ένα αποτέλεσμα.

Τον Δεκέμβριο του 2015, κάλεσα όλους τους εμπλεκόμενους να βρεθούν σε αυτή τη συνάντηση, για να μπορέσουμε να δούμε αυτό το οποίο είχε φτιαχτεί από αυτή την επιτροπή και εάν θα μπορούσαν να γίνουν κάποιες παρεμβάσεις σε αυτό, ώστε να γίνει κάτι πιο σύγχρονο με βάση τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς. Τον Φεβρουάριο του 2016, η Ομοσπονδία μου παρέδωσε έναν Οργανισμό τον οποίο τον παρέδωσα στον κ. Υπουργό και επάνω σε αυτόν, δουλέψαμε και προσπαθήσαμε να έρθουμε σε επαφή με τους Θεσμούς. Οι Θεσμοί, μας καθόρισαν, το ότι η Υπηρεσία θα πρέπει να διαχωρίσει το κανονιστικό κομμάτι και το εποπτικό κομμάτι, από τους παρόχους και τους Φορείς. Δηλαδή, από τον πάροχο αεροναυτιλίας και τα αεροδρόμια, αλλά ποτέ δεν μας καθόρισε, ότι ο πάροχος αεροναυτιλίας, θα πρέπει να είναι μόνος του, ανεξάρτητος και να λειτουργεί, αυτόνομα, από την άλλη δομή του κράτους.

Η επιθυμία της Υπηρεσίας και του Υπουργείου - και η οποιαδήποτε καθοδήγηση από το Υπουργείο - ήταν, ότι η Υπηρεσία αυτή, θα πρέπει να μείνει μέσα στο δημόσιο σε όλη της τη δομή. Έτσι, λοιπόν, μετά και από τις συνεννοήσεις που είχαμε, με την ΕΑΣΔΑ, με το Euro-control και με τους Θεσμούς, καταλήξαμε σε αυτό το αποτέλεσμα του νόμου, το οποίο καταθέτουμε σήμερα εδώ στις Επιτροπές για συζήτηση. Ίσως, να υπάρχουν σημεία που μπορεί να θέλουν βελτιώσεις, ίσως να υπάρχουν κάποια τεχνικά ζητήματα ή επιχειρησιακά ζητήματα των κλάδων, αυτά από την πλευρά τη δικιά μου - εγώ τουλάχιστον σαν Διοίκηση - αλλά φαντάζομαι και από την πλευρά του Υπουργού, είμαστε ανοιχτοί να τα συζητήσουμε και να δούμε γύρω από αυτά τα πράγματα, το πώς μπορούν να γίνουν πιο βέλτιστα τα Τμήματα και οι Διευθύνσεις, αλλά και η υπηρεσιακή κατάσταση της Υπηρεσίας. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Σταυριανουδάκης.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε, για την πρόσκληση. Εγώ, αντιπροσωπεύω έναν κλάδο καθαρά επιχειρησιακό, ιδρυτικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος συνεχίζει να παρέχει αυτές τις συγκεκριμένες υπηρεσίες, εναρμονισμένες με το ευρωπαϊκό πλαίσιο. Ακούσαμε μόλις πριν από λίγο τον κ. Διοικητή, να λέει, ότι αυτό που επιβλήθηκε από τους Θεσμούς στο επίπεδο της οργανωτικής δομής, αφορούσε μόνον την διακριτικότητα των δύο συγκεκριμένων Υπηρεσιών. Σε εμάς έχει πει διαφορετικά πράγματα, τουλάχιστον στην τελευταία μας συνάντηση, που ήταν μόλις πριν 1 ημέρα από την κατάθεση του νομοσχεδίου. Δήλωσε, λοιπόν, ότι επιβλήθηκε η οργανωτική δομή, όπως αυτή που εμφανίζεται στο κατατεθέν νομοσχέδιο.

Συγκεκριμένα, ο κλάδος μας, είναι ένας καθαρά επιχειρησιακός κλάδος ενταγμένος στην αεροναυτιλία, πατώντας και στους τρεις πυλώνες της, στο Air traffic services σε ένα βαθμό ως ένα υποσύνολο, στο CNS ως υποσύνολο των τηλεπικοινωνιών και πρόσφατα - δηλαδή μόλις - πριν από δύο ή τρία χρόνια μετά από συμφωνία με τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας, στο AIS, δηλαδή, στην παροχή των απαραίτητων αυτών πληροφοριών πτήσεων στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας, υπηρετεί δε στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας και ενδεχόμενα να είναι και ο μοναδικός κλάδος που επέμενε να υπηρετεί από το Καστελόριζο έως την Κέρκυρα και από την Αλεξανδρούπολη έως τα Χανιά. Απαντώ, λοιπόν, ότι στο πρώτο στάδιο και σύμφωνα με τα όσα διαβεβαίωσε ο κ. Διοικητής, δεν υπήρξε τίποτε άλλο ως επιβολή από τους Θεσμούς, πέραν της διακριτότητας. Αυτό δεν συνέβη με εμάς; Ο κύριος Διοικητής επιχείρησε την σύμπτυξη αυτού του επιχειρησιακού κλάδου, κάτω από συνθήκες που εγώ δεν γνωρίζω μία και δεν υπήρξε καμία διαβούλευση παρά μόνον της τελευταίας στιγμής, με επίσης, κλάδο της αεροναυτιλίας. Αλλά δεν είναι αυτό το ζητούμενο; Το κυρίαρχο ζητούμενο εδώ, είναι, ότι προσπαθεί εδώ να συνενώσει ένα καθαρά επιχειρησιακό κομμάτι του τομέα της αεροναυτιλίας, με ένα επίσης επιχειρησιακό και τεχνικό και με μόνο επιχείρημα, το υπόβαθρο, δηλαδή, την προσοντολογία πρόσληψης. Αυτό, από μέρους μας, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό. Να ήταν όμως μόνον αυτό, θα ήταν καλό.

Το δεύτερο στοιχείο που είναι σημαντικό, είναι, η παρεμβατικότητα στον πυλώνα ATSR Traffic Services. Ο κλάδος, αποτελεί ένα πολύ μικρό υποσύνολο, όχι του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας - γιατί προφανώς ο κ. Πέτρου θα σας εξηγήσει πολύ καλύτερα από εμένα σε αυτό το κομμάτι - αλλά - της εναέριας κυκλοφορίας - το Airton flying formation service. Υπό αυτή την έννοια, η συγκεκριμένη υπηρεσία υποσύνολο της εναέριας κυκλοφορίας, λοιπόν, παρέχετε από ιδρύσεώς της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από τον κλάδο μου. Θεώρησε καλό ο κ. Διοικητής, αυτό, να το μεταφέρει στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και επίσης, τη δουλειά που κάνουμε, να την «απλώσει» παντού. Αυτό θα ήταν καλό, θετικό, εάν προέβλεπε βασικές δικλίδες ασφαλείας. Εδώ, προβλέπει απλά και μόνον, ότι θα περάσει απλά μια εκπαίδευση θεωρητικής κατεύθυνσης μόλις των 50 ωρών. Η αντίστοιχη δική μας εκπαίδευση - θεωρητική εκπαίδευση των 50 ωρών - είναι δύο μήνες κατ' ελάχιστον σε κάθε αεροδρόμιο της χώρας, για να διασφαλίσουμε την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβαινόντων, αλλά και η συνεχής παρακολούθηση των ανθρώπων μας για κάθε εκπαιδευόμενο και αυτών που για πρώτη φορά θα αναλάβει.

Επίσης, ακόμη ένα βασικό στοιχείο είναι το πολύ απλό, δηλαδή, την δυνατότητα ότι αυτός που το παρέχει θα έχει εξεταστεί από ένα ιατρικό συμβούλιο, εν προκειμένω το ιατρικό συμβούλιο αεροϊατρικής του Γενικού Νοσοκομείου Αθηνών ή από πιστοποιημένους γιατρούς. Θα σας πω, ότι ούτε αυτό δεν προβλέπει. Στο νομοσχέδιο που έχετε στα χέρια σας, ούτε καν αυτό δεν προβλέπεται, αλλά προβλέπεται μόνο μια λέξη ή μια φράση ότι μπορεί να παρέχεται από ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, δηλαδή, το αναβαθμίζει και το παραδίδει στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και αυτό θα ήταν πλήρως αποδεκτό από εμάς. Γιατί, δεν μπορούμε να αρνηθούμε, ότι η καλύτερη κατηγορία εκπαίδευσης, είναι η καλύτερη διαχείριση, αλλά οι ελεγκτές δεν έχουν πτυχίο αφής γιατί δεν το χρειάζονται. Δηλαδή, δεν χρειάζονται να πάρουν ένα τέτοιο πτυχίο και δεν προβλέπεται στην νομολογία, τόσο της Ε.Ε. όσο και της Ελλάδος. Δηλαδή, απλά, «το απλώνει».

Κλείνω, λέγοντας ότι κάνει όλα αυτά, λοιπόν, περιορίζοντας συνειδητά την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβαινόντων, απλά και μόνον, γιατί δεν θέλει αυτή την δουλειά να την κάνουμε εμείς. Θα ήθελα να σημειώσω μόνον, εάν μου επιτρέπετε - και το λέω μετά λόγου γνώσεως - ότι έγινε μία συνάντηση με τον κ. Υπουργό πριν από τέσσερις ή πέντε ημέρες και δεν υπήρξε αυτή η εμμονή από τον κ. Υπουργό. Ο κ. Υπουργός, δέχτηκε να συζητήσει αυτό το ζήτημα, έστω σε έναν δεύτερο χρόνο. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, για τον χρόνο που διαθέσατε για να με ακούσετε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Κασιμάτης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ (Γενικός Γραμματέας του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Είμαστε χαρούμενοι που βρισκόμαστε σε αυτόν το χώρο αυτή τη στιγμή, γιατί μπορούμε να εκφράσουμε πραγματικά τις απόψεις μας. Θα ήθελα να σας αναφέρω, ότι συμφωνούμε επί της αρχής, με αυτό που κατ’ έφερε ο κ. Υπουργός και ο κ. Διοικητής, με το ταξίδι που έκαναν στις Βρυξέλλες, δηλαδή, να έχουμε δύο διακριτές Υπηρεσίες.

Εγώ, πιστεύω ότι με αυτόν τον τρόπο, είναι δυνατόν να έχουμε τον διαχωρισμό μεταξύ εποπτείας και λειτουργίας, όμως υπάρχουν κάποια στοιχεία, που πιστεύουμε, ότι θα πρέπει να δοθεί βάσει μέσα σε αυτό το σχέδιο νόμου, δηλαδή, το σχέδιο νόμου που είδαμε μόλις χθες. Παράδειγμα, για να μπορέσει να ενισχυθεί ο εποπτικός ρόλος, θα πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος του δικού μας κλάδου, ο οποίος κατά 95% έχει εποπτικό ρόλο μέσα στα αεροδρόμια, ειδικά στα μεγάλα αεροδρόμια. Ήδη τώρα η αεροπορική αρχή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών είναι σε επίπεδο διεύθυνσης και με το νέο νομοσχέδιο κατεβαίνει σε επίπεδο τμήματος. Το ίδιο συμβαίνει στη Θεσσαλονίκη, στο Ηράκλειο, στη Ρόδο, που έχουμε περίπου 6 εκατ. επιβάτες κίνηση, σ’ αυτά τα αεροδρόμια.

Αντιλαμβάνεστε ότι είναι αδύνατον να μπορέσει η αεροπορική αρχή να επικοινωνήσει με τους αντιστοίχους, που μπορεί να υπάρχουν, της εταιρείας Fraport και το επίπεδο που έχουν αυτοί. Επίσης, ενώ στην αιτιολογική έκθεση συζητείται το θέμα των επιθεωρητών αεροδρομίων, μέσα στο νομοσχέδιο εμφανίζεται σε κάποιο σημείο μόνο ως «επόπτες αεροδρομίων», χωρίς να δίνονται λεπτομέρειες, κάτι το οποίο εκκρεμεί ως αίτημα του συλλόγου μας εδώ και τρία χρόνια, γιατί είμαστε ήδη εκτός των απαιτήσεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια. Προτείνουμε, λοιπόν, να μπει στο νομοσχέδιο, το κομμάτι που αφορά στους επιθεωρητές αεροδρομίων. Εμείς θα θέλαμε να καταθέσουμε οποιεσδήποτε αλλαγές θεωρούμε ότι χρειάζονται.

*(Στο σημείο αυτό κατατίθεται το εν λόγω έγγραφο στο Προεδρείο)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καλογερόπουλος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών ΥΠΑ): Πάγια θέση της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναερίου Κυκλοφορίας ήταν το δημόσιο. Σ' αυτό το σημείο θέλω να ευχαριστήσω και τον Διοικητή της Υπηρεσίας, αλλά και τον κ. Υπουργό, που σ’ αυτήν την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας ήμασταν μαζί, όπως επίσης ότι διατηρήθηκε το FIR Αθηνών στο δημόσιο. Καταλαβαίνω τη διαδικασία του κατεπείγοντος, καταλαβαίνω την κρισιμότητα, στην οποία βρίσκεται η χώρα, όμως επειδή ο Υπουργός είναι ένας άνθρωπος του διαλόγου, παρόλο που το νομοσχέδιο κατατέθηκε χτες το βράδυ, εμείς έχουμε προτάσεις, οι οποίες δεν είναι συντεχνιακές, είναι για την καλύτερη λειτουργία, για να φτιαχτεί ένας οργανισμός σωστός, για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε ως εργαζόμενοι. Δεν ζητάμε τίποτα περισσότερο, ούτε αν τα τμήματα είναι πέντε και έγιναν τέσσερα, ζητάμε να γίνει σωστός, γιατί και με το ν.3913 έγιναν κάποια λάθη, είμαστε και τότε εδώ και λέγαμε τα ίδια πράγματα και δεν εισακουστήκαμε. Θα θέλαμε, λοιπόν, να μας δώσει κ. Υπουργός να καταθέσουμε αυτές τις βελτιωτικές, οι οποίες δεν είναι συντεχνιακές. Εμείς, επί της αρχικής φιλοσοφίας του νόμου συμφωνούμε απόλυτα.

*(Στο σημείο αυτό κατατίθεται το εν λόγω έγγραφο στο Προεδρείο)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε, συνεχίζουμε με διαδικασία των ερωτήσεων. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Μετά τις τοποθετήσεις από τους φορείς, τους οποίους με χαρά δεχτήκαμε σήμερα, μού προκύπτει μια ερώτηση και θέλω πραγματικά να την κάνω και στον κ. Πέτρου και στον κ. Σταυριανουδάκη. Μέσα από την τοποθέτησή τους, άφησαν μια αιχμή και θέλω να μου απαντήσουν, εάν με την ψήφιση του νομοσχεδίου αυτού τίθεται θέμα ασφαλείας στις πτήσεις; Αυτή ήταν η αντίληψη που είχα εγώ μέσα από τοποθέτησή τους και πραγματικά, εάν ισχύει κάτι τέτοιο, θα ήθελα να διευκρινιστεί και να μας πουν, ποια είναι τα προβλήματα που δημιουργούνται μέσα από αυτή τη διαδικασία. Η εκτίμηση η δική μου είναι, ότι αντιλαμβανόμαστε, ότι σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο, το οποίο έρχεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και όπως πολύ σωστά είπατε, ο Υπουργός τις προηγούμενες δύο μέρες είχε πάει στις Βρυξέλλες για να λυθούν τα θέματα, τα οποία ήταν πάρα πολύ σημαντικά, όσον αφορά στη διακριτότητα των δύο φορέων αυτών, θα ήθελα αυτή την απάντηση, διότι τη θεωρώ πολύ σημαντική και δεν πρέπει να δημιουργούμε εντυπώσεις στον κόσμο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Θα ήθελα να ευχαριστήσω και εγώ με τη σειρά μου τους φορείς για την παρουσία τους εδώ. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Πέτρου, αν μπορεί να επεκτείνει λίγο τη σκέψη του, σχετικά με το πώς λειτουργούν αυτοί οι φορείς και η Διεύθυνση Αεροναυτιλίας στις ευρωπαϊκές χώρες. Ο Υπουργός, από ό,τι άκουσα, έκανε μια ερώτηση για την περίπτωση της Γαλλίας και στην ομιλία του μάς ανέφερε την περίπτωση της Κύπρου. Η ερώτησή μου, λοιπόν, είναι να μας διαφωτίσετε, ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ως άνθρωπος που παρακολουθείτε τα δρώμενα στην Ευρώπη, πώς λειτουργεί εκεί αυτή η διαδικασία, μεταξύ αυτού που εποπτεύει και αυτό που εποπτεύεται. Διαβάζοντας και την ανακοίνωση, που εκδώσατε πριν από λίγες ώρες, είδα ότι μιλάτε για ένα οργανωτικό σχήμα, το οποίο είναι πρωτοφανές για τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Συγκεκριμένα αναφέρετε ότι είναι μια διαδικασία, η οποία είναι δαιδαλώδης, μιλάμε για την καινούργια Αρχή που δημιουργείται, επίσης, απ’ ό,τι καταλαβαίνω, υπάρχει και ένα ζήτημα με τον κανονισμό 391 του 2013 και θα ήθελα να μας εξηγήσετε, τα χρήματα του eurocontrol, δηλαδή τα τέλη διέλευσης, τελικά σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρώπης, που πρέπει να πηγαίνουν;

Τέλος, θα ήθελα να μας εξηγήσετε, γιατί κατά την άποψή σας ή να μας πείτε, κατά πόσο αυτό το σχήμα που δημιουργούμε τώρα, πέρα από το λειτουργικό, θα είναι και οικονομικά βιώσιμο ή όχι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Από την τοποθέτηση του κ. Λιτζεράκου καταλάβαμε ότι υπήρξε κάποια διαβούλευση μεταξύ της ΥΠΑ και το Υπουργείου. Θα θέλαμε να μας αξιολογήσετε τη δημιουργία της Ανεξάρτητης και μη Ελεγχόμενης Αρχής, όπως διαβάζουμε στο σχέδιο νόμου. Επίσης, να μας πείτε, αυτή η αλλαγή που προωθεί η Κυβέρνηση, δηλαδή το να περάσει εναέριος χώρος σε ιδιώτες, τι επιπτώσεις θα έχει για τα εθνικά μας θέματα, ποιοι οι κίνδυνοι ελλοχεύουν για την πατρίδα μας;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Θα κάνω μια ερώτηση, που απευθύνεται κυρίως στον κ. Αλεβιζόπουλο, αλλά και στους άλλους εκπροσώπους των σωματείων. Στην προηγούμενη συνεδρίαση ο κ. Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, μίλησε με απαξιωτικούς χαρακτηρισμούς για την Υπηρεσία σας, είπε ότι είναι απαξιωμένη, ότι δεν μπορεί να κάνει τη διαχείριση του εναέριου χώρου, ότι είναι ελλειμματική η διαχείριση, είπε ότι είναι ξεπερασμένα τα συστήματα κ.ο.κ..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό είπα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Μην το κάνετε σαν τον κ. Τσακαλώτο χθες, που έβγαλε δελτίο το απόγευμα, υπάρχουν τα πρακτικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό λέω και εγώ, ότι υπάρχουν τα πρακτικά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Ερωτώ, λοιπόν, τους εκπροσώπους των εργαζομένων, σε μια τέτοια υπηρεσία υπηρετούν και πώς κρίνουν αυτά που είπε ο κ. Σπίρτζης;

Δεύτερον, κύριε Αλεβιζόπουλε, πολύ έχετε φοβηθεί μετά το υπερταμείο και φοβηθήκατε ότι θα ιδιωτικοποιηθεί και το FIR φαίνεται, γι’ αυτό δώσατε τρεις φορές συγχαρητήρια στον κ. Υπουργό, όμως σας ερωτώ το εξής απλό. Γιατί δέχεστε μια διαδικασία μετατάξεων, χωρίς κανένα κριτήριο; Για να μην υποτιμήσω καμία υπηρεσία είπα νωρίτερα στην τοποθέτησή μου το παράδειγμα του δικού μου δήμου, που έχει πλεονάζον προσωπικό στην καθαριότητα και μπορεί να έρθει στην υπηρεσία. Χωρίς κανένα κριτήριο, εάν έχετε διαβάσει το σχετικό άρθρο, θα αποφασίζει ο Υπουργός να σας φέρνει προσωπικό με μετάταξη, ούτε τα υπηρεσιακά συμβούλια ούτε εσείς θα έχετε γνώμη, αν κάνουν, αν έχουν τα τυπικά προσόντα, τα αυξημένα, που θέλει η υπηρεσία σας, τα ξέρετε, πτυχία, μεταπτυχιακά, ξένες γλώσσες κ.ο.κ.. Επίσης, θα ήθελα να σας ρωτήσω αφού ήσασταν σε διαβούλευση με τον Υπουργό, δεν έπρεπε να διασφαλίσετε στο σχετικό άρθρο των μετατάξεων ότι προτεραιότητα για την κάλυψη των καινούργιων θέσεων έχουν οι εργαζόμενοι που υπηρετούν σήμερα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ); Προσωπικά, δεν το έχω διαβάσει. Προσπάθησα να το δω. Εσείς το έχετε δει και είστε ικανοποιημένοι; Επίσης, με ποιον τρόπο θα διασφαλίσετε ότι αυτό θα γίνει με έναν αντικειμενικό και αξιοκρατικό τρόπο; Δηλαδή, πώς ο Υπουργός θα τους μοιράσει μεταξύ των δύο υπηρεσιών;

Σε ό,τι αφορά τους ελεγκτές. Κύριε Πρόεδρε, μιλήσατε πολύ λίγο και, ενδεχομένως, σας φοβίσαμε. Έχω παραλάβει ένα υπόμνημα με σημερινή ημερομηνία που έχει έξι σημεία, όπως ότι διαλύεται η εναέρια κυκλοφορία, παραβιάζονται κανονισμοί κ.λπ.. Αυτό το υπόμνημα είναι καταπέλτης. Ταυτόχρονα άκουσα και τον εκπρόσωπο του Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της ΥΠΑ ο οποίος έθεσε τεχνικά ζητήματα. Θέλω απευθυνόμενος σε αυτούς που έχουν τεχνική γνώση, διότι εγώ δήλωσα ότι δεν έχω τεχνική γνώση, να μας πουν ότι εάν ψηφιστεί ως έχει το νομοσχέδιο τί τεχνικά προβλήματα δημιουργούνται και πώς θα λυθούν; Γι’ αυτό σας καλέσαμε εδώ. Μπορείτε να μας βοηθήσετε σ’ αυτά τα ζητήματα;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Θα ήθελα να ρωτήσω, μιας που είστε ειδικοί, τί σημαίνει το περισσότερο αναλογική και ευέλικτη προσέγγιση στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας, η κατάργηση των κανονιστικών ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες χρονοβόρες διαδικασίες; Επίσης, τι σημαίνει ευελιξία στην ασφάλεια για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας; Ταυτόχρονα αν αυτό πράγματι έχει να κάνει με την ασφάλεια των πτήσεων και συγχρόνως με άλλα ζητήματα διότι βρισκόμαστε σε μια εποχή ιδιωτικοποιήσεων. Δηλαδή ήδη τα 14 αεροδρόμια είναι στην Fraport, το Καστέλι προχωράει, ο Ελ. Βενιζέλος είναι με σύμπραξη Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με τη Hochtief και δεν γνωρίζω τα υπόλοιπα αεροδρόμια τί θα γίνουν στο μέλλον; Σας ρωτώ, τί σημαίνει για εσάς; Διότι, η νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αυτή την κατεύθυνση και η οποία προσαρμόζεται συνεχώς στο εθνικό δίκαιο και στα νομοσχέδια που έρχονται. Μπορεί σήμερα να μην είναι, αλλά είναι ανοιχτό αυτό με την διακινητικότητα των υπηρεσιών να προχωρήσει σ’ αυτή τη γραμμή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Μάρκου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «Ποταμιού»): Κυρία Πρόεδρε, με κάλυψαν οι προηγούμενοι συνάδελφοι και δεν έχω να προσθέσω κάποια ερώτηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Κασιμάτη από την ΥΠΑ όσον αφορά στις δύο διακριτές υπηρεσίες, όπου η μια έχει να κάνει με την εποπτεία και η άλλη με τη λειτουργία. Συνεπώς, αυτό να γίνει πιο κατανοητό, καθώς να γίνει και μια αναφορά όσον αφορά την ασφάλεια των αεροπορικών συγκοινωνιών. Δηλαδή, πόσο συνεισφέρουν στην ασφάλεια;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κύριος Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Θα ήθελα να απευθύνω δύο ερωτήσεις στον εκπρόσωπο της ΥΠΑ. Η πρώτη αφορά, αν διασφαλίζονται τα εθνικά συμφέροντα της χώρας μας από τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου; Παραμένουν στα ελληνικά χέρια όσα πρέπει να παραμένουν; Η δεύτερη αφορά, ποια η άποψη των εργαζομένων στην ΥΠΑ για την κατάσταση την οποία επικρατούσε έως σήμερα; Ήταν, πράγματι, τόσο άσχημη όσο την παρουσιάζουν τα δημοσιεύματα; Το παρόν σχέδιο νόμου δίνει λύσεις προς αυτήν την κατεύθυνση;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Τριανταφυλλίδης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Γίνεται αντιληπτό ότι μιλάμε για ένα σπουδαίο, σημαντικό και ευαίσθητο θέμα, που δεν έχει μόνο την οικονομική και διαχειριστική διάσταση αλλά και την εθνική. Ταυτόχρονα, πολλά έχουν λεχθεί στο δημόσιο διάλογο, διότι εδώ μιλάμε για την απόλυτη διαστροφή της πραγματικότητα, και όχι παραχάραξη και διαστρέβλωση, αλλά η απόλυτη διαστροφή, αφού σήμερα το πρωί ακούσαμε σε τηλεοπτικά δίκτυα από κάποιον συνάδελφό μας να λέει ότι μην τολμήσει η Κυβέρνηση και φέρει αυτό το νόμο που εκποιεί το FIR Αθηνών, πουλάει τον εθνικό αέρα και που απολύει εργαζομένους. Άρα, θα παρακαλούσα, να μας πείτε αν ισχύει αυτή η κατηγορία. Σας ρωτώ, διότι από αυτά που ακούσαμε από τον Υπουργό είναι η ακριβώς άλλη όψη των πραγμάτων. Συνεπώς, εδώ δεν μιλάμε για μερική διαστρέβλωση, αλλά εδώ μιλάμε για τη μετατροπή του άσπρου σε μαύρο, αυτό που έλεγε ο αείμνηστος Κάτρης ότι: «Αναποδογύρισε ο πίνακας των αξιών». Επαναλαμβάνω, ότι δεν αναφέρομαι σε εσάς εδώ, αλλά αναφέρομαι για το πρωινό περιστατικό και επισημαίνω ότι ο δημόσιος διάλογος δεν αφορά τον κοινοβουλευτικό διάλογο και αντίλογο. Ο κ. Αλεβιζόπουλος το γνωρίζει κυρία Μάρκου και κύριε Κουτσούκο. Άρα, παρακαλώ πολύ τους συνδικαλιστές να τοποθετούνται με αίσθηση ευθύνης απέναντι στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και αυτοί που λένε αυτά που λένε παρακαλώ να μας υποδείξουν εμάς που γνωρίζουμε πέντε κολλυβογράμματα ποιο άρθρο, ποιο εδάφιο και ποια παράγραφος του συγκεκριμένου νόμου που εισηγείται ο Χρήστος Σπίρτζης αναφέρεται σε αυτό το ζήτημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Σταμάτης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω όλους τους εκπροσώπους εάν υπήρξε διάλογος και διαβούλευση επί του κειμένου του σχεδίου νόμου; Επίσης, στον κ. Διοικητή της ΥΠΑ, θα ήθελα να κάνω τρεις ερωτήσεις. Αρχικά είπατε ότι χρειάζονται κάποια σημεία βελτίωσης, άρα μπορείτε να μας διευκρινίσετε ποια είναι αυτά τα σημεία που επιδέχονται βελτίωση; Το δεύτερο ερώτημά μου αφορά, με βάση τα καθήκοντα που εκτελείτε, αν μπορείτε να μας περιγράψατε κατά πόσο χρήσιμο είναι αυτό το εκτελεστικό συμβούλιο που μαζί με το Διοικητή της ΥΠΑ συναποτελούνται; Το τρίτο ερώτημά μου αφορά, στα λεγόμενα του κ. Υπουργού που είπε ότι η κατάσταση δεν είναι καλή στην ΥΠΑ. Δεν είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Περιέγραψα μια κατάσταση που δεν ήταν καλή στην ΥΠΑ όταν αναλάβαμε την Κυβέρνηση. Θα τα πούμε και στην Ολομέλεια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Α! Τώρα είναι καλή. Εν πάση περιπτώσει, πείτε μας κ. Διοικητά από πότε ασκείτε τα καθήκοντά σας; Έχετε υποδιοικητές; Από πότε λείπουν οι υποδιοικητές;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Η πρώτη ερώτησή μου, είναι αν όλοι οι φορείς είχαν το σχέδιο από τον Ιούνιο που είχε καταθέσει το Υπουργείο προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Για να δούμε αν έγινε διαβούλευση.

Η δεύτερη ερώτηση είναι προς τους ηλεκτρονικούς. Θα ήθελα να ενημερώσετε τους κυρίους βουλευτές πριν ενάμιση χρόνο πώς γινόταν οι συντηρήσεις των ραδιοβοηθημάτων και άλλων ηλεκτρονικών συστημάτων και πώς γίνονται σήμερα, όπως επίσης, αν ήταν απαξιωμένο ή όχι το ηλεκτρονικό σύστημα του FIR Αθηνών και τι έχει γίνει όλο αυτό το διάστημα και τι έχει προγραμματιστεί να γίνει.

Η επόμενη ερώτηση αφορά τους τηλεπικοινωνιακούς. Θα ήθελα να ενημερώσετε τους κυρίους βουλευτές, τι είναι αυτό που είπατε, γιατί δεν είναι ενήμεροι όλοι, αεροδρόμιο AFIS και πτυχίο AFIS, πόσοι άνθρωποι είναι στον κλάδο τον τηλεπικοινωνιακό, τι χαρακτηριστικά έχουν και τι προτείνετε να γίνει. Δηλαδή, αν γίνει μια διεύθυνση ξεχωριστή είστε ικανοποιημένοι;

Τέλος, επειδή είμαι μηχανικός, ο κλάδος των ηλεκτρονικών και των τηλεπικοινωνιακών, τουλάχιστον σε επίπεδο διπλωματούχου μηχανικού, δεν είναι κάτι διαφορετικό. Στην ΥΠΑ πρέπει να είναι κάτι διαφορετικό ή μπορεί να ενοποιηθεί; Δηλαδή, όλη αυτή η ένταση που βγάλατε, η αγωνία, στην τοποθέτησή σας έχει να κάνει με κλαδικό θέμα ή έχει να κάνει με τη λειτουργία των αεροδρομίων AFIS και ποιοι τα λειτουργούν και ποιοι πρέπει να τα λειτουργούν;

Θέλω, επίσης, να ρωτήσω τον Πρόεδρο των ελεγκτών, που ήταν ο μόνος που είχε μια σαφή τοποθέτηση, δεν είχε πρόβλημα να είναι ΝΠΙΔ. Αν εκεί που έχουν πρόσβαση οι ελεγκτές είναι ΝΠΙΔ υπάρχουν εθνικά θέματα που διακυβεύονται; Γιατί εδώ οι μισοί μας κατηγορούν για κρατιστές και οι άλλοι μισοί ότι κάνουμε ιδιωτικοποιήσεις. Ούτε ανεξάρτητη αρχή κάνουμε, ούτε κρατιστές είμαστε, ούτε ιδιωτικοποιούμε. Είναι δημόσιες οι υπηρεσίες, παραμένουν, το ξαναλέω για να μην υπάρχει καμία παρεξήγηση, ούτε ανεξάρτητη αρχή γίνεται. Να μας απαντήσετε σε αυτό γιατί το να είναι μία ανώνυμη εταιρεία, ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου έχει και άλλους κανόνες λειτουργίας από τη δημόσια υπηρεσία. Επομένως, να μας πείτε τη θέση σας σε σχέση με αυτά. Επίσης, εάν συμφωνείτε που οι 33 χώρες των ελεγκτών γίνονται 40 και εάν συμφωνείτε -αν θυμάμαι καλά, δεν διάβασα την ανακοίνωση σας…

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Το ανάποδο είναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ναι, ναι, συγγνώμη, αυτό.

Επίσης, τι γίνεται – κάτι άκουσα- με το πρόβλημα που έχετε για ένα τμήμα διεθνών σχέσεων. Έχετε κάποια τέτοια ζητήματα. Καλό είναι να ενημερώσετε το Κοινοβούλιο για αυτά . Με δύο λόγια να μας ενημερώσετε, ποια ακριβώς σημεία είναι που διαφωνείτε , γιατί προχθές που συναντηθήκαμε μου είπατε ότι λίγο-πολύ το ξέρατε το σχέδιο νόμου και ότι στις βασικές αρχές του, στο διαχωρισμό, στον τρόπο που γίνεται δεν είχατε κανένα πρόβλημα. Προχθές. Ήταν και μια συνάδελφός σας μαζί, αν θυμάμαι καλά. Άρα, η αλλαγή της στάσης σας αυτή ξαφνικά, μέσα σε ένα διήμερο, προβληματίζει και δεν καταθέσατε καμία άποψη ότι εσείς δεν έχετε κανένα πρόβλημα να γίνει νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου σε εμένα τουλάχιστον. Δεν ξέρω εάν στον κ. Διοικητή έχετε μεταφέρει τέτοια θέση. Ίσα-ίσα που ήξερα ότι το Σωματείο σας είναι υπέρ του να μείνει δημόσια υπηρεσία η ΥΠΑ.

Θα ήθελα, επίσης, να πω για να μην υπάρχει καμία άλλου είδους παρεξήγηση, τι είπα στην πρωτομιλία μου, γιατί δεν την παρακολουθήσατε. Ευχαρίστησα το προσωπικό της ΥΠΑ για τις προσπάθειες που έκανε και είπα ότι οφείλεται στον πατριωτισμό του η συντήρηση και η επίτευξη των στόχων και καλά που υπάρχουν πρακτικά. Όντως, η ΥΠΑ ήταν σε κακό χάλι. Σε τόσο κακό χάλι που οι άλλες Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας των γειτονικών οριακών χωρών, το Γενάρη και το Φλεβάρη του 2015, ήθελαν να πάρουν και να διαχειριστούν τμήμα του εθνικού εναέριου χώρου. Υπήρχαν τέτοιες προτάσεις κατατεθειμένες. Αν ο κ. Πέτρου έχει ακούσει τίποτε γι’ αυτά ή οποιοσδήποτε άλλος από την ΥΠΑ να τα καταθέσει για να έχουν εικόνα όλοι οι συνάδελφοι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ : Κύριε Υπουργέ, εσείς να μας τα καταθέσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εγώ τα είπα κ. Σταμάτη και αν θέλετε να τα καταθέσω θα τα καταθέσω, από πού υπήρχαν οι προτάσεις και από ποιες χώρες, για να γίνει αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ : Θα περιμένουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να μας πει και ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τώρα πάμε στους φορείς. Έχετε ένα λεπτό να απαντήσετε. Το λόγο έχει ο κ. Αλεβιζόπουλος, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Πολιτικής Αεροπορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΑΛΕΒΙΖΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Πολιτικής Αεροπορίας): Νομίζω, κυρία Πρόεδρε, ότι ένα λεπτό για όλα αυτά τα ζητήματα που έχουν μπει είναι πολύ λίγο. Επειδή, θα μου επιτρέψετε να σας πω, στη θέση του Προέδρου είμαι περίπου 28 χρόνια γνωρίζω πολύ καλά διαχρονικά το τι έχει παιχτεί σ' αυτή την υπηρεσία. Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι εκείνο που έχει γίνει τουλάχιστον τα τελευταία 5,6 χρόνια είναι η απαξίωση συστηματικά για δύο λόγους. Η μία απαξίωση ήταν για να δώσουμε τα περιφερειακά αεροδρόμια σε εταιρείες. Ήταν μια πλήρης απαξίωση. Πολλοί θα με ρωτήσουν από δω, δεν υπήρχαν χρήματα, δεν υπήρχε η δυνατότητα; Εγώ θα πω, δεν υπήρχε πολιτική. Τα χρήματα που εισπράττει η ΥΠΑ ετησίως, αέρα και έδαφος, αγγίζουν περίπου τα 450 εκατ.. Αντιλαμβάνεστε ότι τα χρήματα αυτά είναι πάρα πολλά, σε δεκαετία είναι 4,5 δις. Τα τελευταία δέκα χρόνια, παρόλο που ακούω, απαξιωμένα, δεν έχει γίνει τίποτα στα αεροδρόμια κ.λπ.. Θα σας πω ότι στα 12 χρόνια στα 14 αεροδρόμια έχει πέσει 1 δις ευρώ από Κοινοτικούς πόρους και από πόρους της ΥΠΑ. Αποφάσισαν και εκβίασαν, αυτοί που εκβίασαν, σήμερα το ελληνικό κράτος και έδωσαν στην Fraport έναντι ενός εξευτελιστικού τιμήματος, πράγμα το οποίο μάλιστα θα πρέπει να ελεγχθεί και από τη Βουλή, γιατί δεν έχει δώσει ούτε ένα ευρώ. Βάσει της διαδικασίας δεν έρχεται να αναλάβει στα αεροδρόμια. Το πιο σοβαρό όλων είναι ότι η απαξίωση, η στέρηση στελέχωσης προσωπικού για το 2017, γιατί σας πληροφορώ ότι το 2017 δεν πρόκειται να μπει η Fraport να τα λειτουργήσει τα αεροδρόμια και θα υπάρξει τεράστιο πρόβλημα.

Το δεύτερο σημείο επειδή ακούστηκε κάτι για τα θέματα ασφάλειας. Δεν είναι αφηρημένη έννοια η ασφάλεια. Η ασφάλεια έχει τα θέματα που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία, η ασφάλεια αφορά τη διακίνηση στην πίστα, η ασφάλεια, επίσης, αφορά την τρομοκρατική ενέργεια. Όλα αυτά τα ζητήματα αφορούν την ασφάλεια και την ασφαλή, αν θέλετε, διακίνηση των επιβατών και αεροσκαφών. Έτσι, λοιπόν, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι μέχρι σήμερα τουλάχιστον και ήταν και ο κ. Σταμάτης διοικητής και καλός φίλος και συνεργαστήκαμε και γνωρίζει πολύ καλά ότι από την εποχή του μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει κανένας οργανισμός σ΄ αυτήν την υπηρεσία. Προσπάθησαν πάμπολλες φορές, αλλά υπήρχε και ισχυρή συντεχνία και των συνδικάτων και των απέξω. Έτσι, λοιπόν, φτάσαμε σήμερα να συζητάμε έναν οργανισμό που έπρεπε ήδη να είχε φτιαχτεί εδώ και 5, 6 χρόνια.

Υπάρχει έπειτα και ένα ζητούμενο που λέει, τι είναι η αεροναυτιλία. Θα μου επιτρέψετε να σας πω αεροναυτιλία δεν είναι ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας. Αυτά τα τέλη, τα οποία συζητάμε είναι τα τέλη υπέρπτησης που είναι τέσσερις παροχές που πληρώνουν παγκοσμίως. Η πρώτη είναι συστήματα, ραδιοβοηθήματα, ραντάρ, αφορά τους τεχνικούς όλους. Εμάς μας ρώτησαν οι συνάδελφοι ελεγκτές, αν θέλουμε να πάμε σε έναν ιδιωτικό τομέα; Εμείς λέμε όχι. Και δεν το λέμε το όχι, αν θέλετε, σε ένα κράτος το οποίο δεν εκβιάζεται. Γνωρίζουμε ότι η παραχώρηση του εναέριου χώρου είναι ένα ζητούμενο κυριαρχικών δικαιωμάτων και ιδιαίτερα αφορά τον διεθνή διάδρομο σχεδόν στα παράλια της Τουρκίας. Αυτό αντιλαμβάνεσθε αν περάσει σε χέρια ξένων και παραχωρηθεί ο διάδρομος αυτός θα πρέπει να παίρνουμε άδεια να πάμε στις Κυκλάδες και στα Δωδεκάνησα από την Τουρκία.

Το ευχαριστώ το είπα στον Υπουργό γιατί πράγματι είχε την καλοσύνη και η ενημέρωση αυτή ήταν σωτήρια για την χώρα μας, διότι πράγματι πήραμε και το δηλώνω ξεκάθαρα, πίσω τη διαχείριση του εναέριου χώρου απ’ αυτούς που μας εκβιάζανε. Ξέρετε πολύ καλά ποιοι είναι, οι Γερμανοί, οι οποίοι το 2009, η Γερμανική Πρεσβεία έστειλε στον τότε Υπουργό τον κ. Χατζηδάκη και στην υπηρεσία μας έγγραφο που έλεγε δύο πράγματα «αν σκοπεύετε να δώσετε τα αεροδρόμια της χώρας σας και τον εναέριο χώρο, είμαστε πρόθυμοι να τα πάρουμε». Τα αεροδρόμια μας τα πήραν, ο δεύτερος εκβιασμός ήταν ο εναέριος χώρος. Ξαναλέω συγχαρητήρια στον Υπουργό γι’ αυτή την ενέργεια, γιατί πιστεύω ότι για πρώτη φορά αναστρέψαμε την απαίτηση των δανειστών να μας πάρουν τον εναέριο χώρο.

Το δεύτερο σημείο του εναέριου χώρου βέβαια είναι ο έλεγχος της κυκλοφορίας. Πράγματι ο εναέριος χώρος αφορά αποκλειστικά τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Το τρίτο που πληρώνονται στην υπέρπτηση είναι οι τηλεπικοινωνίες, είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα που αφήνει χρήματα.

Το τέταρτο είναι τα μετεωρολογικά στοιχεία που παίρνουν οι αεροπορικές εταιρίες και πληρώνουν γι’ αυτά.

Άρα, υπάρχει ένας κόσμος, μια κοινωνία από κάτω από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και δεν συμφωνούμε στην ιδιωτικοποίηση του συγκεκριμένου συστήματος. Γι’ αυτό στηρίζουμε τον Υπουργό στην προσπάθειά του και στην ανατροπή του να παραμείνουν και παραμένουν στο κράτος. Θα μου πείτε, όπως πράγματι το επισήμανε πρώην συνδικαλιστής, και το ξέρει πολύ καλά ο κ. Κουτσούκος, είναι ότι πράγματι οι μετατάξεις είναι αόριστες. Σε αυτό που δίνουμε μεγάλη σημασία και το είπα και στην αρχή είναι το προεδρικό διάταγμα, που πρέπει να αφεθεί το προσοντολόγιο, γιατί είναι όντως αυξημένο. Εκεί με τον Υπουργό είπαμε ότι πρέπει να το συζητήσουμε. Επίσης, είναι και τα χρήματα, πως θα μοιραστούν στους εργαζόμενους, διότι δεν είναι του κρατικού προϋπολογισμού, είναι χρήματα που αποδίδονται στους εργαζόμενους για τις υπηρεσίες από τις αεροπορικές εταιρίες και στο κράτος, και στα μηχανήματα, και στις συντηρήσεις και σε όλα.

Επομένως, νομίζω ότι πράγματι είναι σε μια κατεύθυνση, που θα μπορούσε να ήταν καλύτερα, δεν θα διαφωνήσει κανείς, αλλά εδώ είμαστε να κάτσουμε να συζητήσουμε. Θα μπορούσε να ήταν η αεροπορική αρχή γενική γραμματεία, ειδικός γραμματέας και από κάτω να κρεμάσουν όλα τα υπόλοιπα κάτι που ισχύει σε ολόκληρη την Ευρώπη, όπως στην Ισπανία, στη Γαλλία, στη Γερμανία, στην Ιταλία. Αυτό το σύστημα έχουν. Να σας πω κάτι; Δεν είμαστε Ισπανία. Η Ελλάδα γεωγραφικά και γεωπολιτικά έχει κινδύνους που πράγματι πρέπει να έχουμε ιδιαιτερότητες και να μην μαϊμουδίζουμε πίσω απ’ αυτή την διαδικασία.

Έτσι λοιπόν από δικής μας πλευράς, θεωρούμε με όλες τις ελλείψεις που μπορεί να έχει αυτό το νομοσχέδιο, ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Εγώ για παράδειγμα βάζω το εκτελεστικό συμβούλιο, που είναι κάτι καινούργιο. Δηλαδή, σε αυτό το εκτελεστικό συμβούλιο που θα είναι πρόεδρος ο διοικητής και στην μια και στην άλλη υπηρεσία , άραγε γιατί μπαίνει και τι είναι αυτό; Την απορία αυτή την έχουμε. Είναι κάτι που θα διαχειριστεί χρήματα και σε προμήθειες, και θα έχει και το Ελεγκτικό Συνέδριο και το Γενικό Λογιστήριο και υπάρχουν οι μηχανισμοί ελέγχου όλης αυτής της διαδικασίας. Επομένως, θεωρώ ότι κινείται σε μια σωστή κατεύθυνση. Πρέπει να προχωρήσουμε. Πρέπει να φτιάξουμε την ασφάλεια των πτήσεων και η ασφάλεια των πτήσεων είναι και στους υπόλοιπους τομείς, όπως η διακίνηση, που είπε ο συνάδελφός μου ο κ. Κασιμάτης στα θέματα ελέγχου και άλλα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Πέτρου.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΕΤΡΟΥ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας): Ενδεχομένως να χρειαστεί να καταχραστώ λίγο το χρόνο, γιατί ήταν αρκετές οι ερωτήσεις. Θα προσπαθήσω να απαντήσω σε όλες, αν και το μυαλό μου δεν με πολυβοηθάει γιατί είμαι αρκετά κουρασμένος γιατί όλη νύχτα διάβαζα. Να ξεκινήσω από τον κ. Καραναστάση που έκανε ένα ερώτημα περί της ασφάλειας. Τουλάχιστον θα απαντήσω στο κομμάτι το δικό μας της ασφάλειας στον αέρα. Όντως τα συστήματα είναι αρκετά υποβαθμισμένα, είναι παλιά, συντηρούνται με ηρωισμό από τους συναδέλφους ηλεκτρονικούς και με πατέντες, θα μπορούσα να πω και εδώ οφείλω και εγώ με τη σειρά μου να συγχαρώ τον Υπουργό που έδειξε το ζωηρό ενδιαφέρον τόσο για την αναβάθμιση του ΑΛΛΑΣ, όσο και για την προμήθεια του νέου συστήματος, γιατί μου αρέσει να είμαι δίκαιος και να αποδίδω τα του καίσαρα τω καίσαρι. Η ασφάλεια των πτήσεων κύριε Καραναστάση δεν κινδυνεύει. Μπορεί να περιοριστεί κατά καιρούς για λόγους πέραν των δυνατοτήτων μας, αλλά δεν θα τεθεί εν κινδύνω.

Όσον αφορά τον κ. Καραμανλή στην ερώτηση που έκανε περί του κανονισμού 391 και το τι συμβαίνει στην Ευρώπη. Σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς που έχουν γίνει πρέπει να υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ επόπτου και εποπτευομένου. Αυτό πιστεύω ότι το παρόν νομοσχέδιο το πετυχαίνει ως ένα βαθμό. Υπάρχει μια αλληλοεξάρτηση, παρόλα αυτά το πετυχαίνει. Δεν μπορεί να είναι ίδια αρχή δυστυχώς. Η αεροναυτιλία είναι μια παροχή υπηρεσίας. Είναι στον κανονισμό 391 στα άρθρα 6 και 7, είναι πολύ καθαρά καταγεγραμμένα, το τι αποτελεί τη βάση κόστους και το τι αποτελεί τα επιλέξιμα κόστη. Αυτά όποιος θέλει μπορεί να τα διαβάσει. Δεν μου αρέσει να λέω πράγματα τα οποία δεν υφίστανται. Αυτά είναι ντοκουμέντα και όποιος θέλει μπορεί να τα διαβάσει για να καταλάβει τι εστί αεροναυτιλία και που πρέπει να πηγαίνουν τα χρήματα. Πέραν τούτου, ναι στην Ευρώπη υπάρχουν αυτές οι οντότητες είτε με την μορφή κρατικών εταιριών είτε με το παράδειγμα της Γαλλίας.

Θα αλλάξω τη σειρά θα απαντήσω σε κάτι που με ρώτησε ο κ. Υπουργός, αν κάποια απ’ αυτές τις χώρες είχε εθνικά προβλήματα. Η Κύπρος αυτή τη στιγμή, όπως ξέρουμε όλοι μας δυστυχώς εδώ και χρόνια είναι διχοτομημένη. Το πρόβλημα είναι άλυτο και παρόλα αυτά προχώρησε σε μια μονομετοχική εταιρία του δημοσίου. Ήθελα να πω και κάτι άλλο για να αποφευχθούν οι παρεξηγήσεις. Να πούμε για το FIR και περί ξεπουλήματος και διάφορα τέτοια, «πιασάρικα». Το FIR αποτελείται από δυο κομμάτια, τον εθνικό εναέριο χώρο και τον διεθνή εναέριο χώρο. Η διαχείριση του FIR παραδίδεται από το διεθνή οργανισμό πολιτικής αεροπορίας στα διάφορα κράτη – μέλη και γι’ αυτό δεν παίρνει το όνομα της χώρας το FIR και παίρνει το όνομα της πόλης από την οποία ασκείται ο έλεγχος, εξ ου και το Αθήνα FIR κατ’ αντιστοιχία με το Ρώμη FIR ή Άγκυρα FIR ή οτιδήποτε άλλο συναφές γειτονικό. Οπότε δεν μπορεί να πουληθεί ο εναέριος χώρος. Ενδεχομένως, η υπηρεσία αυτή να μπορέσει να παραχωρηθεί. Ζούμε σε μια εποχή ανταγωνισμού και αυτός ο ανταγωνισμός είτε μας αρέσει είτε δεν μας αρέσει θα εντείνεται. Η Ελλάδα ήδη είναι ένα από τα ιδρυτικά μέλη του λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου του BLUEMED, στο οποίο συμμετέχει η Ιταλία, η οποία είναι μέγας εταίρος, η Ελλάδα κατά τάξη μεγέθους δεύτερη, η Κύπρος και η Μάλτα.

Ο Υπουργός όντως παρόλο που δεν ήμουν παρών, αλλά όπως μας είπε ότι ετέθη θέμα απειλής για την παραχώρηση του ελέγχου τμήματος του εναερίου χώρου, ναι είναι σωστό. Υπήρξε το βεβαιώνω αυτό, γι’ αυτό αγωνιζόμαστε, αλλά παρόλα αυτά αν δεν γίνουμε ανταγωνιστικοί και δεν μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις δεσμεύσεις που έχει πάρει ήδη η χώρα ανεπιστρεπτί, γιατί πρέπει να πληρώσουμε πολλά χρήματα για να αποχωρήσουμε από εκεί, δυσβάστακτα χρήματα. Προσωπικά ήμουν εναντίον της συμμετοχής στο BLUEMED από την αρχή. Νομίζω ότι απάντησα στην ρητορική ερώτηση περί πουλήματος του εναέριου χώρου. Νομίζω ότι σας κάλυψα. Δεν ξέρω αν άφησα κάποιον παραπονεμένο και κάτι αναπάντητο. Παρ' όλα αυτά, είμαστε σε κάθε μορφή, δεν είμαστε απέναντι σε οτιδήποτε, δεν είμαστε υπέρ κάποιου σχήματος, είμαστε υπέρ κάποιους σχήματος διακριτού, ευέλικτου και βιώσιμου και δει ανταγωνιστικού, διότι δυστυχώς εάν δεν είμαστε ανταγωνιστικοί, αυτό που λέμε με κορόνες, πούλημα του εναέριου χώρου, θα επέλθει και φρονούμε ότι το νομοσχέδιο αυτό, όσον αφορά στην ΥΠΑ και όχι στην ΑΠΑ, δεν βοηθάει, σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λιτζεράκος Διοικητής της ΥΠΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΤΖΕΡΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Μου τέθηκε μια ερώτηση γύρω από την αξιολόγηση της ΑΠΑ, όσον αφορά για τον εναέριο χώρο νομίζω ότι ο κ. Πέτρου απάντησε, αυτά που είπε είναι πολύ συγκεκριμένα, δηλαδή, ότι σήμερα η Ελλάδα με την Ιταλία, την Κύπρο, και τη Μάλτα βρίσκονται στο Blue Med, είναι ένα κομμάτι το οποίο ανήκει στον ενιαίο ουρανό της Ευρώπης και εκεί οι χώρες αυτές οι τέσσερις προσπαθούν να διαχειριστούν τις υπερ-πτήσεις μέσα από τον εναέριό τους χώρο, έτσι ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στις αεροπορικές εταιρείες και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρείες να δίνουν κάποια χρήματα, χρήματα που έρχονται σε κάθε μια χώρα που προσφέρει αυτή την υπηρεσία.

Το τελευταίο διάστημα δεχόμαστε συνεχείς πιέσεις και οι πιέσεις έρχονται με έναν τρόπο ο οποίος δηλώνει ότι εάν οι δικοί σας ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας δεν μπορούν να ανταποκριθούν, εμείς είμαστε ικανοί να σας προσφέρουμε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Εμείς από την πλευρά μας σε συνεννόηση με το προσωπικό, προσπαθούμε να ανταποκριθούμε και νομίζω ότι φέτος το καλοκαίρι, όχι απλώς πήγαμε πολύ καλά, πήγαμε άριστα γιατί ο κ. Σουλτάνα, από το Euro Control, μας συνεχάρη διότι καταφέραμε να μηδενίσουμε σχεδόν τις καθυστερήσεις των εταιρειών. Η αξιολόγηση της ΑΠΑ, στην ερώτηση που έγινε, είναι βέβαιο ότι ο παραβάτης, με αυτούς που κόβει την κλήση, δεν μπορεί να είναι στον ίδιο φορέα.

Με αυτή τη φράση, στις συζητήσεις που κάναμε με τους θεσμούς, μας δίνουν την κατεύθυνση γύρω από την ανάγκη να διαχωριστεί το κανονιστικό και εποπτικό κομμάτι, από το κομμάτι αυτό που παρέχει υπηρεσίες σήμερα και αυτοί που παρέχουν υπηρεσίες σήμερα είναι οι φορείς των αεροδρομίων και ο πάροχος αεροναυτιλίας. Έτσι λοιπόν εκ των πραγμάτων μέσα από την υπηρεσία που μέχρι σήμερα υπήρχε κανονιστικό και εποπτικό κομμάτι, είμαστε υποχρεωμένοι να το διαχωρίσουμε. Ο διαχωρισμός αυτός γίνεται για την αφενός μεν να μπορεί να έχουμε ένα καλύτερο τρόπο λειτουργίας, από τη στιγμή που μέχρι χθες στη διαχείριση των αεροδρομίων την είχε το ίδιο το κράτος και μετά την πράξη παραχώρησης που θα ολοκληρωθεί κατά πάσα πιθανότητα στις 25 Ιανουαρίου του 2017 από την Φράπουλ, μέσα στα αεροδρόμια μπαίνει και ένας ιδιωτικός φορέας, πέρα από αυτόν τον ιδιωτικό φορέα που λειτουργεί σήμερα στο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Έτσι αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το κράτος να έχει μια διαφορετική μορφή, δηλαδή, οι κανονισμοί και η εποπτεία να είναι διαφορετικοί από τον τρόπο που λειτουργούσε στο παρελθόν. Δηλαδή, αυτό που ζητάνε οι φορείς είναι πώς θέλουν να έχουν ένα σαφή διαχωρισμό για να μπορεί το κράτος να είναι αντικειμενικό κατά την λειτουργία θεσμοθέτησης κανόνων, νόμων, αλλά και από την πλευρά του, να μπορεί να εποπτεύει αντικειμενικά σε αυτά τα οποία συμβαίνουν στα αεροδρόμια είτε αυτά τα αεροδρόμια τα λειτουργούν σήμερα το κράτος είτε το λειτουργεί ένας ιδιωτικός φορέας. Έτσι λοιπόν η ιστορία της Αρχής αυτής, της Πολιτικής Αεροπορίας, ήταν το αποτέλεσμα μετά από τις διαβουλεύσεις και συζητήσεις που είχαμε με τους φορείς.

Να μου επιτρέψετε, εγώ από την πλευρά μου να ευχαριστήσω τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, διότι πραγματικά εφέτος, αλλά όχι μόνο οι ελεγκτές, αλλά το συνόλο της υπηρεσίας, αλλά όσον αφορά για τους ελεγκτές, είναι κάτι το ιδιαίτερο και αξιοπρόσεκτο ό,τι κατάφεραν εφέτος να μηδενίσουν τις καθυστερήσεις συνολικά σε όλη την Ελλάδα. Πράγματι με τους Ελεγκτές είχε γίνει μια συζήτηση και χωρίς κανένα επιπλέον οικονομικό τίμημα, έδωσαν πραγματικά την ψυχή τους, και γι' αυτό ο Πρόεδρος τους λέει ότι κατέβαλαν τεράστιες προσπάθειες, έδωσαν αίμα, και κατάφεραν να επιτύχουν αυτό που έφεραν σαν αποτέλεσμα.

Θα ήθελα να πω δύο λόγια και για τον κ. Σταυριανουδάκη, που είναι ο Πρόεδρος των Τηλεπικοινωνιακών. Ο κ. Σταυριανουδάκης πιστεύει ότι μέσα από όλη αυτή την διαδικασία που θεσμοθετείται, καταργείται ένας κλάδος. Προσωπικά πιστεύω ότι αναβαθμίζεται ένας κλάδος, αναβαθμίζεται διότι μέσα σε αυτό τον κλάδο υπάρχουν δύο κατηγορίες προσωπικού. Μια κατηγορία προσωπικού είναι οι υπάλληλοι που προέρχονται νομίζω από το Εμπορικό Ναυτικό, τους ασυρματιστές, οι άλλοι είναι Πτυχιούχοι Πανεπιστημιακού ή Τεχνικού επιπέδου ή ΤΕ, που είναι είτε τηλεπικοινωνιακοί μηχανικοί είτε μηχανικοί -εάν κάνω λάθος ας με διορθώσει- νομίζω ότι είναι μόνο τηλεπικοινωνιακοί μηχανικοί. Μπορεί να είναι και ηλεκτρονικοί, ίσως να κάνω λάθος.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινιακών Υπαλλήλων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Αφορά ένα μεγάλο αριθμό τεχνολογικών ιδρυμάτων της χώρας στο επίπεδο της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης έχει ακόμα και το δικό σας πτυχίο, όντως ξεκινήσαμε από το επίπεδο των ασυρματιστών πριν από τριάντα χρόνια, έχετε απόλυτο δίκιο, τι να κάνουμε τώρα; Ζούμε ακόμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΤΖΕΡΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Λόγω του ειδικού καθεστώτος που υπήρχε μέσα στην υπηρεσία και υπάρχει μέχρι σήμερα, των ηλικιακών ορίων, κατέστη αυτό να είναι αποκλεισμούς για κάποιους ανθρώπους που είχαν πανεπιστημιακά πτυχία για να περάσουν σε άλλες ειδικότητες, έτσι λοιπόν με τα χρόνια δημιουργήθηκε ο κλάδος αυτός. Σήμερα όλα τα συστήματα τα τηλεπικοινωνιακά, τα ηλεκτρονικά έχουν αλλάξει, έχουν τροποποιηθεί. Η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός ενιαίου κλάδου δεν είναι κάτι το οποίο προέκυψε μέσα στο μυαλό μας, οι συναντήσεις στην Ευρώπη και ιδιαίτερα με το Euro Control, οι συζητήσεις μέσα εκεί μας καθόρισαν ότι όλες οι χώρες στην Ευρώπη μιλάνε για συστήματα επικοινωνίας.

Ούτε για ηλεκτρονικούς, ούτε για ηλεκτρολόγους, ούτε για τηλεπικοινωνιακούς, συστήματα επικοινωνίας σε όλο το κόσμο. Έτσι αυτό ήταν η οδηγία μέσα στην οποία κινηθήκαμε για να μπορέσουμε να φτάσουμε σε αυτό το συμπέρασμα. Το δεύτερο το οποίο θέλω να πω είναι το εξής, και νομίζω ότι αυτό προκύπτει από την διαδικασία παραχώρησης των 14 αεροδρομίων, τα υπόλοιπα αεροδρόμια που μένουν είναι μικρά, είναι φτωχά και δεν έχουν μέλλον. Για να έχουμε μέλλον. Χρειαζόμαστε και εμείς από την πλευρά μας σαν κράτος να κάνουμε κινήσεις ανάλογες για να μπορεί ο κόσμος που βρίσκεται εκεί να ανταποκριθεί. Τι εννοώ; Αυτοί οι αποκλεισμοί σε σχέση με τα πτυχία πανεπιστημιακά, ΤΕ κ.λπ., αδυνατεί κόσμος που μπορεί να επιχειρεί σε αυτά τα Αεροδρόμια και οι μόνιμοι κάτοικοι εκεί, να εξυπηρετούν τα αεροδρόμια αυτά.

Η ιστορία του να εκπαιδευτούν και να μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στο ελληνικό δημόσιο, άρα και σε αυτό το μικρό Αεροδρόμιο που βρίσκεται στο Καστελόριζο και το έχει τόσο ανάγκη αυτές τις ημέρες, αλλά και στις κρίσιμες ημέρες, είναι υποχρέωση του κράτους και δικιά μας να ανταποκριθούμε, να ανοίξουμε αυτό τον περιορισμό και ανθρώπους που είναι ικανοί να ανταποκριθούν και αφού τους εκπαιδεύσουμε σε αυτά τα αεροδρόμια, να τα επανδρώσουν. Να μπορούμε να τους κάνουμε ανθρώπους που να μπορούν να προσγειώσουν δύο αεροπλάνα την ημέρα, να μπορούμε και να τους κάνουμε να ανταποκριθούν στο πως ένα αεροπλάνο θα πλησιάσει μια πίστα και ο κλάδος των αερολιμενικών και των τηλεπικοινωνιακών να τους εκπαιδεύσει και έτσι να μπορέσουμε να έχουμε λιγότερα έξοδα για το Ελληνικό Δημόσιο και να έχουμε λειτουργικά αεροδρόμια και αεροδρόμια που μπορούν να εξυπηρετούν τα νησιά μας. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε, τώρα το λόγο έχει ο κ. Σταυριανουδάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Συγγνώμη, κυρία Πρόεδρε αλλά έκανα κάποιες ερωτήσεις για το ποια είναι τα σημεία που χρειάζονται βελτίωση και το δεύτερο ποια είναι η γνώμη σας για το Εκτελεστικό Συμβούλιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΤΖΕΡΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Νομίζω ότι σε τι αφορά τη βελτίωση, ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας απάντησε. Το να πω κάτι παραπάνω είναι περιττό.

Όσον αφορά για το Εκτελεστικό Συμβούλιο, το Εκτελεστικό Συμβούλιο γνωρίζετε πολύ καλά ότι προέκυψε όχι από εμάς, αλλά από τη συζήτηση μέσα από τους θεσμούς. Η ιστορία του Εκτελεστικού Συμβουλίου, είναι ένα Συμβούλιο που οι θεσμοί ζητούν και θέλουν να ελέγχει τη Διοίκηση. Δηλαδή, να κάνει αντικειμενικό έργο η Διοίκηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Λιτζεράκο. Το λόγο έχει ο κύριος Σταυριανουδάκης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ): Κυρία Πρόεδρε ευχαριστώ. Ετέθησαν τρεις ερωτήσεις. Εάν με το υπό κατάρτιση Νομοσχέδιο, εάν θυμάμαι καλά την ερώτηση, τίθεται, εάν λειτουργήσει υπό αυτήν τη μορφή, χωρίς βελτιώσεις, σε κίνδυνο η ασφάλεια πτήσεων και επιβαινόντων σε μικρά αεροδρόμια της χώρας. Σας διαβάζω: Για τη διατήρηση σε ισχύ της ειδικότητας πληροφοριών εντός αεροδρομίου, απαιτείται πιστοποιητικό υγείας Γ΄ κατηγορίας, άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας. Για την άσκηση των καθηκόντων αυτών των συγκεκριμένων, απαιτείται κατά τόπους εκπαίδευση δύο μηνών. Και πολλά άλλα, για να μη σας κουράζω.

Στο υπό κατάρτιση Νομοσχέδιο, προκύπτει απλά ότι χρειάζεται μόνο την βασική εκπαίδευση των 50 ωρών θεωρητικής κατεύθυνσης. Και θα μπορεί κάποιος να υποθέσει, όπως είπε ο κ. Υπουργός και δέχομαι ότι είναι έτσι, ότι «αυτά θα τα συμπεριλάβω, κάποια στιγμή, σε ένα δεύτερο χρόνο, στο Προεδρικό Διάταγμα». Μα εάν ήταν να κάνει κάτι τέτοιο, τότε δεν θα έβαζε το μικρό κομμάτι της θεωρητικής εκπαίδευσης. Ισχυρίζομαι. Μπορεί να κάνω λάθος. Επίσης, από τα όσα ο κ. Διοικητής είπε μόλις πριν λίγο, επιβεβαιώνεται μάλλον αυτό ο ισχυρισμός. Θα πάρω λέει, από το Καστελόριζο έναν που βρίσκεται εκεί, θα τον βάλλω και με μια σύντομη τεχνική ενημέρωση και εκπαίδευση, θα παρέχει αυτή τη συγκεκριμένη υπηρεσία.

Αλήθεια, θα το κάνει και στην Κάρπαθο; Χθες ακυρώθηκαν δώδεκα πτήσεις τσάρτερ και μια σειρά από εσωτερικές. Μόνο στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο της Καρπάθου. Αλλά ας το αφήσουμε αυτό. Θα δεχτούμε μόνο τη συλλογιστική. Θα πάρω έναν από εκεί και θα το βάλω στο αεροδρόμιο. Όχι. Εάν δεν θέλετε να διακυβεύσετε την ασφάλεια των πτήσεων, δεν θα πάρετε έναν από εκεί. Θα πάρετε έναν που θα έχει συγκεκριμένα προσόντα, εκπαιδεύσεις ή ό,τι άλλο θέλετε επάνω σε αυτό, που στο συγκεκριμένο Νομοσχέδιο δεν βρίσκεται. Αυτό λέω. Εάν θέλετε εσείς, εκ των υστέρων να το διορθώσετε, πολύ ευχαρίστως. Τουλάχιστον κάντε το υπό την υπόδειξη των Προεδρικών Διαταγμάτων και των Νομοθετημάτων του παρελθόντος.

Ισχυρίζομαι λοιπόν, ότι δεν είναι αυτός ο λόγος. Απαντώ όμως, ότι αυτό εννοούσα ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαινόντων και των αεροσκαφών στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια, εάν δεν υπάρχουν αυτές οι συγκεκριμένες προβλέψεις. Κάνω μια πολύ απλή ερώτηση. Εάν όντως αυτό γίνεται, ενώ όντως αυτό θέλουμε, εμείς έχουμε ζητήσει μετατάξεις. Στείλτε τους στον κλάδο μας. Το κάνουμε εδώ και έναν αιώνα περίπου. Θα τους εκπαιδεύσουμε και θα τους παρακολουθούμε, συγχωρήστε μου την έκφραση αλλά δεν βρίσκω άλλο τρόπο. Θα είναι αυτοί που μας διαδέχονται, γιατί εμείς θα φύγουμε κάποια στιγμή. Θα είμαστε δηλαδή, αυτοί που θα παρακολουθούμε αυτή τη διαδικασία, ακριβώς για να διασφαλίσουμε αυτή την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβαινόντων στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας.

Δεύτερη τοποθέτηση, απαντώντας στον κ. Υπουργό. Ζήτησε ο κ. Υπουργός εάν θέλουμε κάποια Διεύθυνση ή Υποδιεύθυνση για το κομμάτι αυτό των ΑΦΙΣ. Όχι δεν θέλουμε. Είναι ένα κομμάτι που ανήκει στην εναέρια κυκλοφορία. Εκεί μέσα είναι ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας και ένα μικρό υποσύνολο αυτά τα οποία σας περιγράφω. Διαδεδομένα όμως σε όλο τον κόσμο. Και πολλαπλασιαζόμενο, γιατί ακριβώς είναι low cost. Δηλαδή, δεν κοστίζει και τόσο πολύ, όσο ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας. Δεν θέλουμε. Θέλουμε ένα μικρό τμήμα, να μπορούμε να μιλάμε μέσα εκεί που είμαστε πάντα. Αλλά και αυτό, εάν δεν θέλετε να το δώσετε, εμπιστευόμαστε στο ακέραιο τους συναδέλφους μας- ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Συνεργαζόμαστε σε απόλυτη μορφή, σχεδόν 80 χρόνια τώρα, στις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας. Άρα λοιπόν, απαντώντας με ευθύτητα απέναντί σας. Όχι, κύριε Υπουργέ, δεν θέλουμε για το ΑΦΙΣ κάτι. Εάν θέλετε να μας δώσετε ένα τμήμα, όπως έχουμε αυτή τη στιγμή και οι συνάδελφοι-ελεγκτές το αποδέχονται, ευχαριστούμε πάρα πολύ τους τηλεπικοινωνιακούς. Σας είπα, να συμπληρωθούν αυτές οι Διατάξεις, που μόλις τώρα σας διάβασα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θέλετε να ενημερώσετε τους Βουλευτές, τι κάνετε αυτή την στιγμή; Εάν είναι στην ειδικότητά σας αυτό που κάνετε ή κάνετε και άλλα πράγματα στα αεροδρόμια ΑΦΙΣ; Ενημερώστε, γιατί δεν το ξέρουμε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ): Αυτός ο κλάδος, λειτουργεί ανάμεσα σε δύο κεντρικούς πυλώνες, εάν θέλετε. Τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, με το μικρό υποσύνολο και στα συστήματα, όπως είπατε, αεροναυτιλίας, με την διακίνηση των τηλεπικοινωνιακών δεδομένων, τα οποία τι κάνουν ουσιαστικά; Μόνο για το κέντρο των Αθηνών, ήταν κάπου 80 εκατ. τέτοια μηνύματα. Τροφοδοτούμε τα συστήματα του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ανεβάζοντας κάθε είδους πληροφορία επάνω στα συστήματα και έτσι δίνουν τη δυνατότητα στον ελεγκτή ή στον ΑΦΙΣ, που βρίσκεται στο μικρό αεροδρόμιο, να κάνει πιο γρήγορα. Και με έναν περισσότερο αυτοματοποιημένο τρόπο, τη δουλειά του. Έτσι, αυξάνεται η χωρητικότητα του ελληνικού εναέριου χώρου και με αυτόν τον τρόπο καταφέρνουμε, δεν διεκδικούμε το μέγεθος, είναι ο έλεγχος, ως αλυσίδα, να παίρνουμε τα εύσημα, που μόλις πριν από λίγο ακούγατε. Ένα κομμάτι αυτής της αλυσίδας είμαστε εμείς και οι συνάδελφοί ηλεκτρονικοί, αλλά και όλο το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Ακριβώς αυτό. Είμαστε ένας κλάδος, που κάθεται, με συγκεκριμένη προσοντολογία, εν είδει πολυεργαλείου, στο κέντρο δύο μεγάλων πυλώνων της αεροναυτιλίας, των συστημάτων, όπου έχουμε κυρίαρχο λόγο. Και εμείς, όπως και οι συνάδελφοί ηλεκτρονικοί και στον τομέα air traffic service, ως μικρό υποσύνολο. Όταν λοιπόν, αυτό το καταργήσετε κύριε Υπουργέ, τότε θα έχετε απολύτως τη διακριτότητα. Δηλαδή, εάν εμένα με οδηγήσετε στο CNS και στα συστήματα, τότε εγώ δεν θα έχω τη δυνατότητα του να παρέχω το air flight information service, το μικρό υποσύνολο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ή το ανάποδο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ): Ή το ανάποδο. Πολύ σωστά τα λέτε. Αυτή είναι η διακριτότητα. Και αυτό σας δίνει τη δυνατότητα, να προβλέπετε αυτήν εδώ τη ρύθμιση,, έτσι όπως εσείς την τοποθετείτε εδώ. Την οδηγείτε, αναβαθμίζοντας την σχετικά, οδηγώντας την στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας αρχικά και εάν δεν βρεθούν, τότε ο Διοικητής έχει τη δυνατότητα, να μαζεύει υπαλλήλους. Ούτε καν σε δομή κλάδου δεν την αναθέτει. Σε υπαλλήλους, για να οδηγηθούμε σε αυτό, που μόλις πριν από λίγο είπαμε ως παράδειγμα. Αυτό λοιπόν είναι η πραγματικότητα, έτσι όπως αποτυπώνεται σήμερα. Και ειλικρινά, δεν μπορώ να καταλάβω. Υπάρχει κάποιος λόγος που θέλετε να το πάρετε από εμάς; Εκτός εάν, ο μόνος λόγος είναι αυτό που αναφέρθηκε πριν από λίγο εδώ. Ο ασυρματιστής. Ναι, έχουμε, αλλά έχουμε ανανεώσει σε επίπεδο 60% ήδη, τη διαδικασία αυτή.

Αλήθεια, σε όλους τους υπόλοιπους κλάδους, πριν από τριάντα χρόνια περνάμε τι; Τους ηλεκτρονικούς που μας συνενώνετε, δεν έμπαιναν από ιδιωτικές σχολές; Όπου έδειχναν τη λυχνία με έναν χάρακα σε επίπεδο εκπαίδευσης; Τουλάχιστον, η δική μας σχολή ήταν ο προθάλαμος των Τ.Ε.Ι.. Ήταν τα ΚΑΤΕΕ.. Πήγαμε στη θάλασσα και δουλέψαμε και ζήσαμε τις οικογένειές μας, κύριε Υπουργέ. Έχετε απόλυτο δίκιο. Και ζήσαμε τις οικογένειές μας και βρεθήκαμε σε αυτήν την υπηρεσία και τις ζούμε ξανά με αξιοπρέπεια. Αλλά το εξήντα% του δυναμικού μας είναι πλέον απόλυτα σύγχρονο δυναμικό. Συμπεριλαμβανομένης της ειδικότητας της δική σας, στην κατηγορία ΠΕ. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κύριος Κασιμάτης, Γενικός Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ (Γενικός Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Μου τέθηκε ένα ερώτημα για τον διαχωρισμό, εάν αυτός ο διαχωρισμός είναι εφικτός; Η δική μας άποψη ως Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών, ήταν ότι ο διαχωρισμός θα μπορούσε να γίνει και μέσα στην ίδια την υπηρεσία, χωρίς καν να σπάσει σε δύο υπηρεσίες. Δηλαδή, για την ακρίβεια, θα μπορούσε να υπάρξουν ένας υποδιοικητής κανονισμών εποπτείας και από την άλλη μεριά να υπάρχει ένας υποδιοικητής παρόχων, είτε αυτός είναι διαχείρισης αερολιμένων, είτε είναι πάροχος αεροναυτιλίας, με διακριτούς ρόλους, με συγκεκριμένα cost centers, δηλαδή να έχουν δικό τους προϋπολογισμό και να κινείται ελεύθερα το κάθε κομμάτι. Όμως, από ότι αντιλήφθηκα, ίδιοις όμμασι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν αντίθετη σε κάτι τέτοιο. Και όπως ανέφερα και πριν, γνωρίζω ότι ο Υπουργός και ο κ. Διοικητής έχουν δώσει μεγάλο αγώνα στο εξωτερικό, για να μπορέσουν να κρατήσουν το δημόσιο χαρακτήρα.

Εμείς πιστεύουμε ότι αν υπάρχουν δύο υπηρεσίες δημόσιες, ένα ίδιο καθεστώς με το άλλο, που εμείς υποστηρίζαμε, παρόμοιο, ουσιαστικά θα μπορέσει να λειτουργήσει και όπως φαίνεται και στο νόμο εδώ μέσα. Απλά, πιστεύουμε ότι το κομμάτι της εποπτείας, όπως είναι τώρα, στην υπηρεσία, στην ΑΠΑ που λένε, δεν είναι αρκετά δυνατό στο κομμάτι των αεροδρομίων. Γνωρίζουμε όλοι ότι έχουμε τώρα το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και έχουμε και 14 αεροδρόμια, τα οποία θα ξεκινήσουν τη λειτουργία τους από το νέο έτος. Ήδη, τώρα λειτουργούν επιτροπές, άτυπες για μένα και για το σύλλογό μας, για την πιστοποίηση αεροδρομίων. Ο ευρωπαϊκός κανονισμός 137 του 2014 επιβάλλει την ύπαρξη επιθεωρητών και ειδικών διευθύνσεων για την πιστοποίηση αεροδρομίων. Κάτι τέτοιο προσπάθησε να γίνει σε αυτό το σχέδιο νόμου, έγινε πιστεύουμε μια συρρίκνωση της Διεύθυνσης Αεροδρομίων και ενώ φαίνεται στην αιτιολογική έκθεση ότι υπάρχουν επιθεωρητές αεροδρομίων, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται μέσα στο κείμενο του νόμου, παρά μόνο επόπτες αεροδρομίων, οι οποίοι συντονίζονται από κάποιο γραφείο, το οποίο βρίσκεται δίπλα στο γραφείο διοικητή.

Πιστεύουμε, σύμφωνα με την αρχή της ισονομίας, ισότητας, όπως θέλετε πείτε το, όπως όλες οι διευθύνσεις που έχουν επιθεωρητές, όπως οι επιθεωρητές security, αντίστοιχα υπάρχουν επιθεωρητές στην Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, πτητικών προτύπων, όλοι δρουν και συντονίζονται μέσα από τις διευθύνσεις τους. Έτσι θα έπρεπε και αυτοί οι επιθεωρητές να συντονίζονται από την αρμόδια εποπτική και κανονιστική αρχή αεροδρομίων, η οποία ιδρύεται,, αλλά πιστεύουμε ότι χρειάζεται μια ενίσχυση. Όμοια, επαναλαμβάνουμε, χρειάζεται ενίσχυση και στους περιφερειακούς αερολιμένες, για να μπορέσει να υπάρξει η επιτυχής λειτουργία. Από το 2001 που λειτουργεί ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, υπάρχει αεροπορική αρχή που εδρεύει στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, λειτουργεί επιτυχώς και εκτελεί πλήρως τον εποπτικό της ρόλο. Γιατί πρέπει τώρα που όλοι οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί είναι με το μέρος μας, εμείς να πρέπει να το αποδυναμώσουμε και να το κάνουμε απλώς τμήμα στη Θεσσαλονίκη, στην Αθήνα, στο Ηράκλειο, στη Ρόδο, τουλάχιστον σε αυτούς τους αερολιμένες που έχουμε αρκετά εκατομμύρια επιβάτες; Αυτές είναι οι δικές μας απόψεις. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Το λόγο έχει ο κ. Καλογερόπουλος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών της ΥΠΑ): Σας ευχαριστώ.

Μετά την επιστροφή την προηγούμενη Παρασκευή και του Υπουργού και του Διοικητή από τις Βρυξέλλες και η διαβεβαίωση ότι παραμένουμε στο δημόσιο, όλη την εβδομάδα υπήρχε ένας βομβαρδισμός στο ίντερνετ, όσον αφορά το ότι ξεπουλιέται ο ελληνικός εναέριος χώρος, ή υπηρεσία διασπάται σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Δεν μπορείτε να φανταστείτε όλη την εβδομάδα με αυτό τον βομβαρδισμό και την τρομοκρατία που υπήρχε, δεν υπήρχε καθόλου ηρεμία στην υπηρεσία για να μπορέσουν να δουλέψουν οι εργαζόμενοι σε μια υπηρεσία που αν μη τι άλλο, εάν δεν έχει ηρεμία, δεν μπορεί να δουλέψει.

Επίσης, θέλω να πω κάτι, γιατί σέβομαι όλους τους συναδέλφους οτιδήποτε έργο και αν κάνει ο καθένας και δεν έχω προσωπικά με κανέναν. Όμως, θέλω να υπερασπιστώ και λίγο τον κλάδο μου. Χωρίς συστήματα δεν υπάρχει αεροναυτιλία. Χωρίς συστήματα δεν υπάρχει έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας. Πράγματι, τα συστήματα έχουν κλείσει περίπου είκοσι χρόνια. Έπρεπε να έχουν αντικατασταθεί. Υπάρχουν προβλήματα. Ειδικά τα τελευταία πέντε χρόνια, όσον αφορά τα ανταλλακτικά, γιατί δεν υπάρχει πλέον εργοστασιακή υποστήριξη, υπάρχει μεγάλη έλλειψη και καταβάλλουν οι συνάδελφοί μου υπεράνθρωπες προσπάθειες, παρά την έλλειψη του προσωπικού, η οποία είναι πάρα πολύ μεγάλη και τη γήρανση. Παρά ταύτα, όμως, πρόβλημα στην ασφάλεια των πτήσεων δεν υπάρχει.

Επίσης, θέλω να πω ότι με προτροπή του διοικητή, όχι των εργαζομένων -πρώτη φορά συνέβη αυτό- ότι πρέπει να προχωρήσουμε στην αντικατάσταση των συστημάτων και πράγματι, έχουν προχωρήσει οι προδιαγραφές σε μεγάλο βαθμό και είναι έτοιμο να βγουν σε διαγωνισμό. Θέλω να πω και να τονίσω κάτι άλλο, το οποίο είναι πάρα πολύ σοβαρό. Θέλω να πω ότι τα τελευταία χρόνια εμείς έχουμε ένα αεροπλάνο στη Διεύθυνση Μονάδος Πτητικών Μέσων, η οποία κάνει έλεγχο ραδιοβοηθημάτων από αέρος. Αυτό το αεροπλάνο είχε προβλήματα και είχε πάει για συντήρηση στη Γερμανία. Ξέρετε πόσο είχε μείνει εκεί; Δεκαοκτώ μήνες. Και όταν έγινε η αλλαγή της κυβέρνησης και επιτρέψτε μου, δεν μιλάω πολιτικά, δεν με ενδιαφέρει αυτό, μιλάω γιατί είμαι εργαζόμενος στην υπηρεσία και έχω οικογένεια όπως όλοι μας, 18 μήνες ήταν εκεί και μάλιστα η τελευταία απάντηση των Γερμανών ήταν, τότε που δεν είχε υπογραφεί η συμφωνία, ότι δεν το επιστρέφουμε το αεροπλάνο, θα το κρατήσουμε. Με παρέμβαση του κ. Υπουργού, το αεροπλάνο αυτό γύρισε σε μια μέρα και τον ευχαριστούμε.

Όσον αφορά τη συγχώνευση των κλάδων, θα μου επιτρέψετε, δεν θα δώσω κάποια απάντηση. Όχι ότι δυσκολεύομαι, αλλά θεωρώ ότι ο συνάδελφος Σταυριανουδάκης είπε κάποια πράγματα. Εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα. Όσοι είναι πτυχιούχοι, τους θέλουμε. Η πρόταση, όμως, την οποία έχουμε κάνει στον κ. Υπουργό και στον κ. Διοικητή είναι ότι θέλουμε προσωπικό. Χωρίς προσωπικό δεν θα μπορέσουμε να παραλάβουμε τα νέα συστήματα. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους που συμμετείχαν στο διάλογο και στη διαβούλευση για το νομοσχέδιο. Εμείς οι Βουλευτές θα συνεχίσουμε τη διαδικασία. Ευχαριστούμε πολύ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Κυρία Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, θα ήθελα να προσθέσω κάτι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ορίστε, έχετε το λόγο, κύριε Σταυριανουδάκη.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΥΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)): Κυρία Πρόεδρε, θέλω να αναγνωρίσω στον κ. Υπουργό ότι προώθησε το Διεθνές Τηλεπικοινωνιακό Κέντρο Αθηνών, ένα από τα τρία διαπεριοχικά όλης της Ευρώπης –Αθήνα-Φρανκφούρτη-Μαδρίτη- και το έκανε ο κ. Υπουργός. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε.

*(στο σημείο αυτό η συνεδρίαση διεκόπη προσωρινώς προκειμένου να εξέλθουν τα εξωκοινοβουλευτικά πρόσωπα)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η διακοπείσα συνεδρίαση. Πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση επί των άρθρων, να ψηφίσουμε επί της αρχής του σχεδίου νόμου. Ερωτάται η Επιτροπή αν γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου επί της αρχής.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ.ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Κατά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Επιφύλαξη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Κατά.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΠΟΤΑΜΙΟΥ):Επιφύλαξη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία. Πριν προχωρήσουμε στο δεύτερο μέρος επί των άρθρων τοποθετήσεις εισηγητών και αγορητών, θα δώσω το λόγο στον ανεξάρτητο Βουλευτή, τον κύριο Θεοχάρη για μια τοποθέτηση.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες κύριοι συνάδελφοι, τα είπαμε πριν για το κατεπείγον του νομοσχεδίου ότι είναι απαράδεκτο και προσχηματικό. Κυρίως, γιατί στην ουσία δεν αλλάζουν και πολλά πράγματα με το παρόν νομοσχέδιο. Εξάλλου, το είπε και ο κύριος Κασιμάτης προηγουμένως από τους φορείς, έτσι όπως το κάνατε γινόταν και με δύο Υποδιοικητές μέσα στην ίδια υπηρεσία. Άρα δεν κάνατε καμία ουσιαστική αλλαγή. Τι κάνει η Κυβέρνηση δηλαδή, κόβει μια δημόσια υπηρεσία σε δύο. Καμία άλλη αλλαγή ουσίας για να μην ταράξει κανέναν. Σας βολεύει βέβαια, γιατί φτιάχνετε δύο Διοικητές, δύο υποστηρικτικές δομές για αυτούς τους φορείς, θέσεις όλες εντός της σφαίρας επιρροής του Υπουργού. Ο Υπουργός στην ουσία, θα ορίζει και τους δύο Διοικητές θα παίρνει τη γνώμη βέβαια μιας Επιτροπής, αλλά στην ουσία ο Υπουργός αποφασίζει. Η Επιτροπή Αξιολόγησης απλά θα νομιμοποιεί τις ειλημμένες αποφάσεις του Υπουργού, αφού εκφράζει αιτιολογημένη γνώμη χωρίς ο Υπουργός να δεσμεύεται τίποτα γι’ αυτήν. Δεν περιγράφεται πουθενά διαδικασία της επιλογής, ούτε εξουσιοδοτική διάταξη για το πώς θα οριστούν αυτά τα ακριβή προσόντα και οι διαδικασίες.

Έτσι παραμένει αλώβητος ο ομφάλιος λώρος που συνδέει τις διοικήσεις με το κόμμα, αυτό δηλαδή που είναι η συνταγή της αποτυχίας, της σπατάλης και της διαφθοράς. Δώστε στον ΑΣΕΠ την αρμοδιότητα επιλογής της διοίκησης της ΥΠΑ. Να δεχθούμε καλόπιστα της επιλογή στην ΑΠΑ που είναι μια υπηρεσία πολιτικής να την έχει ο Υπουργός. Το κάνετε για την ΑΠΑ που είναι μια δημόσια αρχή, όμως όχι για την ΥΠΑ, η οποία θα ασκεί επιχειρησιακό και επιχειρηματικό στην πραγματικότητα έργο αφού έχει έσοδα. Βάζει και εδώ τα θεμέλια η Κυβέρνηση μιας νέας διαπλοκής, μιας νέας διαφθοράς καθότι δεν έχει εξηγηθεί νομίζω για ποιο λόγο πρέπει να είναι δημόσια υπηρεσία και όχι ΝΠΙΔ. Η μια υπηρεσία στην πραγματικότητα, είναι καθρέφτης της άλλης, μια υπηρεσία που έχει έσοδα 450.000.000 ετησίως να μην έχει ισολογισμό να ξέρουμε που πηγαίνουν αυτά τα έσοδα. Και ξέρουμε ότι υπάρχουν ήδη ζητήματα αδιαφάνειας στην ΥΠΑ, που θα έπρεπε να ενισχύσουμε τη διαφάνεια αντί γι’ αυτό συσκοτίζουμε ή τουλάχιστον κρατάμε τα πράγματα όπως είναι.

Να υπάρχει σε αυτή την υπηρεσία μια ευελιξία στις προμήθειες για τα ανταλλακτικά και τα μηχανήματα. Παρακολουθήσαμε αυτή την αστεία διαδικασία, να ευχαριστούν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων τον Υπουργό γιατί βοήθησε να πάρουμε μηχανήματα. Αυτή είναι η δουλειά του Υπουργού; Να βοηθάει να αγοραστούν τα ανταλλακτικά; Έτσι ευτελίζουμε τη διαδικασία αυτή και έτσι θέλουμε να συνεχίσουμε να λειτουργούμε; Δύο τεράστιες οργανωτικές δομές απλωμένες αρτηριοσκληρωτικές, εικονικές ανάγκες για νέες θέσεις εργασίας, σε κάθε αεροδρόμιο προβλέπονται τοπικά γραφεία και των δύο οργανισμών. Διπλά γραφεία, διπλοί προϊστάμενοι, δομές υποστήριξης για τους Διοικητές αντίστοιχες των Υπουργών. Ο Διοικητής της ΑΠΑ αλλά και της ΥΠΑ θα επικουρείται από τρείς γραμματείς, δύο δημοσιογράφους, 5 συμβούλους, δύο εκ των οποίων νομικοί και μια Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων και Εσωτερικού Ελέγχου.

Κυρίες κύριοι συνάδελφοι, πείτε μας να μάθουμε και πως θα καλύψετε τα τουλάχιστον 120.000.000 που κοστίζει το νομοσχέδιο στον προϋπολογισμό; Γιατί τυχόν υπόλοιπα των λογαριασμών και το control που μέχρι τώρα αποδίδονταν στον κρατικό προϋπολογισμό, θα παραμένουν και θα μοιράζονται σε αναλογία 80-20 στις δύο υπηρεσίες. Νομίζω ότι δεν βάζουμε τάξη στα κακώς κείμενα. Παράδειγμα είναι το άρθρο 69, «δαπάνη στέγασης μετακινούμενου προσωπικού, 1.000 το Χειμώνα και 1.500 το Καλοκαίρι», ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα με τις σημερινές τιμές, δεν είναι απλώς σπατάλη είναι πρόκληση.

Αργήσατε να μας φέρετε κύριε Σπίρτζη το νομοσχέδιο μας το φέρνετε κατεπείγον, γιατί προφανώς τόσους μήνες κλαίγατε επειδή αναγκαστήκατε να παραχωρήσετε τα περιφερειακά αεροδρόμια. Αυτό που θα έπρεπε να κλαίτε και εσείς και εμείς είναι το γεγονός πως και με αυτό το νομοσχέδιο, χάνεται μια ευκαιρία να αναδιοργανώσετε πραγματικά το πλαίσιο ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και των αεροδρομίων. Που ούτε φυσικά δεν το απεγκλωβίζετε από το σφικτό εναγκαλισμό με το πελατειακό και κομματικό κράτος. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Περνάμε στη διαδικασία της συζήτησης επί των άρθρων του νομοσχεδίου. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά την πρώτη συζήτηση που κάναμε στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής μας και στην ακρόαση των φορέων, νομίζω ότι θα πρέπει να αντιληφθούμε κάποιες φορές ότι, όταν μας συμφέρουν πολιτικά αυτά τα οποία λένε οι φορείς, τότε τα αποδεχόμαστε. Όταν αυτά δεν είναι εκείνα τα οποία επιθυμούμε να ακούσουμε, τότε οι αρμόδιοι φορείς παίζουν έναν διαφορετικό ρόλο. Πραγματικά, εμένα με εξέπληξε ότι ευχαρίστησαν τον Υπουργό, διότι κάποια πράγματα τα οποία έπρεπε να έχουν γίνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια και τα οποία δημιουργούσαν πάρα πολλά προβλήματα, οι άνθρωποι αναγκάστηκαν και είπαν ένα «ευχαριστώ», γιατί λύθηκαν προβλήματα τα οποία δημιουργούσαν θέματα – και ακούστηκε αυτό εδώ – και στην ασφάλεια των πτήσεων.

Η δική μου εκτίμηση, λοιπόν, είναι ότι το νομοσχέδιο αυτό μπορεί να καθυστέρησε, όμως πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι μπορέσαμε και λύσαμε ένα πάρα πολύ μεγάλο θέμα, το οποίο είχε σχέση με την παραμονή και των δύο αυτών φορέων, και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, κάτω από το δημόσιο έλεγχο. Εδώ είναι ένα κορυφαίο πολιτικό θέμα, σε μια περίοδο όπου τα πάντα συζητιούνται να δοθούν στην αγορά και έχουμε δει ποια ήταν τα αποτελέσματα στα οποία οδηγήθηκε αυτή η χώρα. Πραγματικά, μας δημιουργεί εντύπωση για ποιο λόγο προσπαθούμε να μαζέψουμε και να θέσουμε κάτω από κρατικό έλεγχο φορείς που έχουν σχέση με την ασφάλεια, την κυριότητα και κυριαρχία του χώρου αυτού της χώρας μας;

Νομίζω ότι με την προσπάθεια η οποία γίνεται αυτήν τη στιγμή όσο αφορά το θέμα του διαχωρισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με τη σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, δημιουργούνται προϋποθέσεις να πάμε σε ένα σύγχρονο σύστημα λειτουργίας της διαχείρισης της πολιτικής μας αεροπορίας και ό,τι έχει σχέση με αυτό, αλλά και να μπορέσουμε να προσαρμοστούμε σε θέματα και σχέσεις που έχουν να κάνουν τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς που μας επιβάλλει η Ε.Ε.. Είναι μια προσπάθεια η οποία πιστεύω ότι ήταν επιτυχία της Κυβέρνησης, να μπορέσει να λύσει ένα τόσο σοβαρό θέμα και, έστω και με καθυστέρηση, να το φέρει σαν ένα νομοσχέδιο κατεπείγον.

Είδαμε ότι τα περισσότερα προβλήματα και το κορυφαίο θέμα, λύθηκαν την προηγούμενη εβδομάδα. Δηλαδή, την Πέμπτη και την Παρασκευή λύθηκαν όλα αυτά τα θέματα για τα οποία ακούγαμε τους φορείς που πριν μας κατηγορούσαν όσο αφορά τον τρόπο με τον οποίο χειριστήκαμε το θέμα της πολιτικής αεροπορίας, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ήρθαν σήμερα και είδαμε ότι αυτοί οι οποίοι μας έβριζαν την προηγούμενη εβδομάδα, σήμερα άρχισαν να μιλάνε με πολύ καλά λόγια. Πρέπει να κατανοήσουμε ότι αυτή η Κυβέρνηση κάνει και κάποια πράγματα τα οποία είναι προς το δημόσιο συμφέρον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ πιστεύω ότι με τον τρόπο με τον οποίο χειρίζεται αυτήν τη στιγμή το Υπουργείο το θέμα της σύστασης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υ.Π.Α., επιτυγχάνεται η λειτουργική και οργανωτική διάκριση των ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων από την ήδη λειτουργούσα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και η ανάληψη των αρμοδιοτήτων αυτών από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, που αποτελεί μια αυτοτελή, ανεξάρτητη δημόσια υπηρεσία, ώστε να εναρμονίζεται με το ενωσιακό δίκαιο στον τομέα των αερομεταφορών. Όπως είπα και πριν, στόχος είναι να διασφαλιστεί η άσκηση της κανονιστικής και εποπτικής αρμοδιότητας με τρόπο αδιάβλητο, διαφανή και αντικειμενικό.

Όσον αφορά τα άρθρα, το Α΄ κεφάλαιο είναι πάρα πολύ συγκεκριμένο και αναφέρεται στη σύσταση, τον τρόπο διοίκησης και το σκοπό της ανεξάρτητης πια Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Νομίζω ότι διασφαλίζεται εδώ πλήρως, με την ενίσχυση του ρόλου του διοικητή, για να μπορέσει να υπάρξει ένας λειτουργικός, διοικητικός και οικονομικός διαχωρισμός της Αρχής από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τους φορείς αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Το βασικό σκέλος των αρμοδιοτήτων της Αρχής αυτής αποτελεί η συστηματική διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφάλειας και προστασίας των πτήσεων και του αερολιμένα. Η ύπαρξη της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σε κάθε αεροδρόμιο νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντική.

Το κεφάλαιο Β΄ ασχολείται με την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δημιουργείται η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής Υποστήριξης και μια σειρά από διευθύνσεις και γραφεία και δημιουργούνται και οι θέσεις των υποδιοικητών, του Υποδιοικητή του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του Υποδιοικητή του φορέα διαχείρισης των αεροδρομίων και των υδατοδρομίων. Πιστεύω ότι είναι αδιαπραγμάτευτος ο στόχος της εξασφάλισης καθεστώτος διαφάνειας και νομίζω ότι, μέσα από αυτή τη διαδικασία, τηρείται όλο αυτό το σχέδιο το οποίο η Κυβέρνηση αυτήν τη στιγμή έρχεται να λύσει και να βάλει σε τάξη ένα τόσο σημαντικό θέμα το οποίο ταλάνιζε τη χώρα μας εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι, με την προσπάθεια που γίνεται, καλύπτεται επαρκώς το θέμα της επίλυσης του προβλήματος και βάζουμε πια κανόνες που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία του τομέα των αερομεταφορών. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε αύριο στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρία Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, γιατί νομίζω ότι τα βασικά τα είπαμε στην πρώτη συζήτηση. Βέβαια, θα τολμήσω να πω ότι ο Υπουργός δεν έλυσε τις απορίες μας ούτε διασκέδασε τα ερωτηματικά μας για το σκοπό που έχει και για τη σύνθεση αυτού του γραφειοκρατικού μορφώματος, δηλαδή του σπασίματος της Υ.Π.Α. στην ουσία στα δύο. Παρόλα αυτά επειδή πρέπει να είμαστε πρώτα από όλα ειλικρινείς θέλουμε να πούμε ότι κάνετε κάτι θετικό. Κάνετε ένα βήμα θετικό, έωλο είναι η αλήθεια, γιατί στην ουσία αυτό που κάνετε είναι να προσπαθήσετε επί της αρχής να διαχωρίσετε αυτόν που εποπτεύει από αυτόν που εποπτεύεται. Αυτό, όμως, είναι το απλό και όπως πολύ σωστά ειπώθηκε και από τους φορείς και από άλλους Βουλευτές, θα μπορούσατε να το κάνετε και με άλλο τρόπο. Θα μπορούσατε να το κάνετε με μία διεύθυνση μέσα στην Υ.Π.Α., αλλά αν ακόμα και αυτό δεν γινόταν θα μπορούσατε να το κάνετε και με την Αρχή που έχετε δημιουργήσει. Στο περιτύλιγμα θα συμφωνήσουμε, αλλά στην ουσία έχουμε το πρόβλημα και η ουσία είναι ότι η διαδικασία και η δομή που χτίζετε, κύριε Υπουργέ, είναι μια διαδικασία που εμάς μας θέτει πολλά ζητήματα.

Συνεχίζω λέγοντας ότι εδώ ακούσαμε και πανηγυρισμούς, διότι θεωρώ ότι ο Υπουργός, θα μου επιτρέψετε να πω, έκανε ένα πολύ έξυπνο επικοινωνιακό τρικ. Πριν από λίγες εβδομάδες είχε διαρρεύσει με εύσχημο τρόπο ότι εδώ υπάρχει ένας τεράστιος κίνδυνος. Ποιος είναι αυτός ο κίνδυνος; Ο κίνδυνος αυτός ήταν ότι μπορεί να ιδιωτικοποιηθεί ο πάροχος της αεροναυτιλίας. Αυτό, όμως, όπως και πάλι διαπιστώσαμε, δεν συμβαίνει στην Ευρώπη και για να είμαι πιο ειλικρινής συμβαίνει σε λίγες περιπτώσεις. Κατά πάσα πιθανότητα -εγώ εδώ δεν θέλω να κάνω τον συνήγορο του διαβόλου ούτε να δημιουργώ ερωτηματικά- αυτό να ήταν όντως μία απαίτηση των δανειστών, μία απαίτηση της Fraport. Η ουσία είναι, όμως, κύριε Υπουργέ ότι αυτή η απαίτηση δεν υπήρχε στην σύμβαση που υπέγραψε η Ν.Δ.. Ξέρω ότι διαφωνείτε μαζί μου, αλλά εν πάση περιπτώσει αυτό νομίζω ότι και αύριο μπορούμε να το συζητήσουμε.

Γενικότερα, λοιπόν, επαναλαμβάνουμε και λέμε για ένα υδροκέφαλο δαιδαλώδη ρουσφετολογικό μηχανισμό όσον αφορά την Α.Π.Α.. Θεσμοθετείτε ένα σχήμα πρωτοφανές κατά την άποψή μας για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα που με ακρίβεια θα οδηγήσει σε πάρα πολλά προβλήματα τόσο νομικά όσο και οικονομικά. Ένα σχήμα που εμείς βλέπουμε ότι δεν θα είναι οικονομικά βιώσιμο και ένα σχήμα το οποίο δεν γνωρίζουμε και αυτό είναι πολύ βασικό, ποια θα είναι η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από την καταβολή της μισθοδοσίας μέχρι τους μετακλητούς υπαλλήλους καθώς και τις αποζημιώσεις των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α.. Όπως αναφέρει και στην Έκθεση του το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν μπορούμε σε αυτή τη φάση να προσδιορίσουμε την ετήσια δαπάνη και νομίζω ότι αυτό μιλά από μόνο του.

Τώρα αν μου επιτρέπετε μερικά σχόλια στα άρθρα. Οι διατάξεις που έχουμε δει και θεωρούμε ότι παρουσιάζουν πολλές ασάφειες είναι οι ακόλουθες. Όπως είπαμε οι Βουλευτές της Ν.Δ. και εγώ στην πρωτολογία μου βλέπουμε μια ρουσφετολογική διάσταση του νομοσχεδίου και αυτό το βλέπουμε καθαρά, γιατί π.χ. βλέπουμε να συστήνονται τρεις οικονομικές υπηρεσίες στην Υ.Π.Α., διεύθυνση οικονομικής υποστήριξης και συντονισμού (άρθρο 26), διεύθυνση οικονομικής λειτουργίας και συμβάσεων αεροναυτιλίας (άρθρο 26 παρ. 7) και διεύθυνση οικονομικής λειτουργίας και συμβάσεων αερολιμένων.

Το ίδιο μπορεί κανείς να διαπιστώσει και για τις διευθύνσεις ανθρωπίνου δυναμικού που και αυτές γίνονται τρεις. Μιλώ πιο συγκεκριμένα για τα άρθρα 41, 56 και 59. Την ίδια στιγμή μειώνονται οι επιχειρησιακές διευθύνσεις από 16 σε 10, αλλά αυξάνονται οι διοικητικές διευθύνσεις. Με το άρθρο 30 δημιουργείται ένας νέος γραφειοκρατικός μηχανισμός του Εκτελεστικού Συμβουλίου αμφιβόλου αναγκαιότητας στο οποίο συμμετέχει ο διοικητής και 4 εξωτερικά μέλη. Με άλλα λόγια οι δύο υποδιοικητές δεν συμμετέχουν στο Εκτελεστικό Συμβούλιο της υπηρεσίας, στη διοίκηση στην οποία, όμως, συμμετέχουν και δεν έχουν και δικαίωμα ψήφου. Παράλληλα το Συμβούλιο αυτό είναι πενταμελές και σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι το Εκτελεστικό Συμβούλιο συνεδριάζει εγκύρως παρόντων 5 τουλάχιστον εκ των μελών του. Ποιο είναι το νόημα του «τουλάχιστον» εδώ, δεν καταλαβαίνω. Πρακτικά, δηλαδή, συνεδριάζει μόνο αν βρίσκεται σε απαρτία.

Άλλο προβληματικό άρθρο είναι το άρθρο 34 με το νέο γραφείο συμβούλων διοικητή. Αποτελείται λέτε εδώ από 5 μετακλητούς υπαλλήλους. Ποια είναι η αναγκαιότητα σύστασης και στελέχωσης ενός τέτοιου γραφείου δεδομένου ότι αυτή καθ’ αυτή η Υ.Π.Α. στελεχώνεται από ένα πλήρως εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο εκπαιδεύεται συνεχώς. Το εντυπωσιακό μάλιστα είναι ότι δύο τουλάχιστον θέσεις από τις 5 θα καλύπτονται από μετακλητούς λέει υπαλλήλους υπό την ιδιότητα του νομικού συμβούλου και την ίδια ώρα συστήνετε με το άρθρο 39 άλλη διεύθυνση νομικών υποθέσεων. Με το άρθρο 35 συστήνετε γραφείο νομικών συμβούλων του υποδιοικητή αεροναυτιλίας και με το άρθρο 36 γραφείο νομικών συμβούλων του υποδιοικητή αερολιμένων. Στην τελευταία μάλιστα περίπτωση δεν αναφέρεται καν ο αριθμός των μετακλητών υπαλλήλων.

Να πάμε τώρα στο άρθρο 18, στο τμήμα παρακολούθησης και ελέγχου εφαρμογής συμβάσεων παραχώρησης. Αποτελεί και αυτό τμήμα της εποπτικής αρχής τελών αερολιμένων. Μήπως θα ήταν καλύτερο να αποτελεί μία διακριτή γενική συντονιστική διεύθυνση της Α.Π.Α. ή της Υ.Π.Α. μια που το αντικείμενό της δεν περιορίζεται απλώς και μόνο στα τέλη; Εν πάση περιπτώσει θα θέλαμε να ζητήσουμε από τον Υπουργό και νομίζω ότι θα έχουμε την ευκαιρία αύριο να μας εξηγήσει σε ποιες πραγματικές ανάγκες και ευρωπαϊκές επιταγές εδράζεται και μερικές καταργήσεις υπηρεσιών, όπως τη διεύθυνση τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, σε μια χώρα που άλλωστε όλοι γνωρίζουμε ότι έχει και ένα νησιωτικό χαρακτήρα.

Δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ στο άρθρο 71 για τις λεγόμενες μετατάξεις. Θα μου επιτρέψει εδώ ο κύριος Υπουργός να πει ότι η απάντησή του ότι θα γίνουν αυτά όταν γίνει το ΠΔ και αφού βγει το προσοντολόγιο δεν απαντά σε ένα πολύ απλό ερώτημα, γιατί να μην γίνονται μέσω του υπηρεσιακού συμβουλίου. Τι το έχουμε το υπηρεσιακό συμβούλιο, δεν κατάλαβα δηλαδή. Και εδώ μας δίνετε πολλά ερωτηματικά και είναι σαφέστατα στο δικό μας μυαλό ότι αυτό γίνεται πάλι για να βολέψετε ανθρώπους που θέλετε εσείς να βολέψετε, ασχέτως αν αυτοί θα έχουν τα προσόντα ή όχι, αυτό θα το δούμε στην πορεία. Υπάρχει όμως μια δομή εδώ πέρα και μια φιλοσοφία του νομοσχεδίου που ακόμα και ο πιο αδαής, ακόμα και αυτός που θα ήθελε να δει με θετικό μάτι την δημιουργία της Ανεξάρτητης Αρχής ή την αναδιοργάνωση της Υ.Π.Α. βλέπει ότι όλα αυτά γίνονται με στόχο να βολευτούν πάρα πολλοί μετακλητοί υπάλληλοι, να γίνουν διορισμοί, να έρθουν νομικοί, να έρθουν δηλαδή άνθρωποι και να γεμίσουμε υπαλλήλους και να γεμίσουμε ανθρώπους που τελικά δεν ξέρω κατά πόσο θα βοηθήσουν στην λειτουργία και της Υ.Π.Α., αλλά και της καινούργιας Αρχής. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Πριν αναφερθώ στα υπόλοιπα άρθρα του νομοσχεδίου οφείλω να πω ότι απαντήσεις στα καίρια ερωτήματα που θέσαμε δεν λάβαμε. Άρθρα 26 έως 65, κεφάλαιο Β΄ Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Στην ενότητα των προτεινόμενων άρθρων του κεφαλαίου Β΄ από το άρθρο 26 έως και το 65 περιγράφεται, καθορίζεται και αναλυτικώς εξειδικεύεται η αναδιάρθρωση, ο σκοπός και η δομή της Υ.Π.Α.. Ως αποστολή της Υ.Π.Α. ορίζεται η οργάνωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και η διαχείριση και η λειτουργία αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Ακόμα ορίζεται πως η Υ.Π.Α. υπάγεται στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και λειτουργεί ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις των άρθρων 26 έως και 65 του κεφαλαίου Β΄, συγκροτείται το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθορίζονται ο τρόπος διορισμού και οι αρμοδιότητες του Διοικητή της Υ.Π.Α., καθορίζεται ο τρόπος διορισμού και οι αρμοδιότητες του Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας, ο τρόπος διορισμού και οι αρμοδιότητες του Υποδιοικητή Αερολιμένων και Υδατοδρομείων, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των γραφείων διοικητικής υποστήριξης του Διοικητή και των Υποδιοικητών, του γραφείου συμβούλων Διοικητή, των γραφείων Νομικών Συμβούλων των Υποδιοικητών του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, του γραφείου Ποιοτικού Ελέγχου και Συμμόρφωσης, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Νομικών Υποθέσεων και Εσωτερικού Ελέγχου, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής, Οικονομικής και Τεχνικής υποστήριξης, καθορίζονται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των Διευθύνσεων Διοικητικής Υποστήριξης και Συντονισμού, Οικονομικής Υποστήριξης και Συντονισμού, Τεχνικής Συντήρησης, Πολιτικής και Σχεδιασμού Έκτακτης Ανάγκης.

Στην ενότητα των προτεινόμενων άρθρων από το 45 έως και το 57, καθορίζεται η δομή και η διάρθρωση της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και οι αρμοδιότητες των υπαγόμενων σε αυτή Διευθύνσεων και Τμημάτων. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 58, καθορίζεται η δομή και διάρθρωση της Γενικής Διεύθυνσης Αερολιμένων και Υδατοδρομείων και οι αρμοδιότητες των υπαγόμενων σε αυτήν Διευθύνσεων και Τμημάτων. Στην ενότητα των προτεινόμενων άρθρων από το 59 έως και 63, καθορίζεται η δομή και διάρθρωση της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και οι αρμοδιότητες των υπαγόμενων σε αυτή Διευθύνσεων και Τμημάτων. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 65, θα τοποθετηθούμε αύριο, γιατί σε αυτό θα θέλαμε να κάνουμε κάποιες παρατηρήσεις.

Σε ό,τι αφορά τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 26 έως και 30, προκαλείται επί του κρατικού προϋπολογισμού ετήσια δαπάνη από την καταβολή μισθοδοσίας στον νέο Υποδιοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και με μετακλητούς υπαλλήλους αυτής, καθώς και από την χορήγηση αποζημίωσης στα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η εν λόγω δαπάνη, δεν έχει προσδιοριστεί από το επισπεύδων Υπουργείο.

Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο Γ΄, άρθρα 66 έως και 77. Στην ενότητα των προτεινόμενων άρθρων 66 μέχρι και 77, αποτυπώνονται οι μεταβατικές, οι καταγόμενες καθώς και διάφορες άλλες διατάξεις της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με Προεδρικό Διάταγμα, θεμάτων μεταξύ άλλων, σχετικά με τη στελέχωση, διάρθρωση του προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, χρηματοδότηση και οικονομική διαχείριση αυτών, ζητήματα κατανομής, διαχείρισης και απόδοσης των επιδομάτων και των αποζημιώσεων του προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Μια ακόμη παρατήρηση αφορά την δυνατότητα που προβλέπει το άρθρο 66 του παρόντος, σχετικά με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος κατόπιν εισηγήσεως των τριών εμπλεκόμενων Υπουργών, για την ρύθμιση των ζητημάτων που θα προκύψουν από την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων.

Και ερωτώ: Οι αρμόδιοι Υπουργοί, θα προτείνουν την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος κατόπιν απαιτήσεων των διοικητικών Οργάνων της νεοσυσταθείσας Αρχής; Τι είδους διατάγματα θα είναι αυτά; Η Αρχή αυτή θα στελεχώνεται από Έλληνες ή ξένους υπαλλήλους; Οι Υπουργοί θα έχουν τον ρόλο του υποτελή σε αυτή την διαδικασία; Αυτά τα ερωτήματα γίνονται για να καταδείξουν την μεθοδευμένη πρόθεσή σας να διαρρυθμίσετε εκ του πονηρού καίριους τομείς του δημόσιου μέσα στα πλαίσια των μνημονιακών σας υποχρεώσεων. Με το προτεινόμενο άρθρο 75, παρατίθενται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, οι οποίες καταργούνται με την έναρξη ισχύος των διατάξεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Στις ρυθμίσεις των προτεινόμενων άρθρων οι οποίες έχουν σχέση με την μεταφορά, μετάταξη και στελέχωση των δύο Αρχών, κάνουν συχνά την εμφάνισή τους οι προσωποπαγείς θέσεις, καθώς όπως έχει προαναφερθεί, η σύσταση και η δημιουργία νέων δημοσίων δομών εξυπηρετεί την άγρα ψήφων και όπου δεν υπάρχουν θέσεις για να τοποθετηθούν και να βολευτούν οι κομματική οπαδοί και ψηφοφόροι, τότε το διεφθαρμένο σύστημα δημιουργεί συνιστώμενες προσωποπαγείς νέες θέσεις.

Το κείμενο των σχετικών άρθρων 71 και 72, αναφέρει - και το διαβάζω - «… κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού του Φορέα από τον οποίο προέρχεται,, χωρίς να απαιτείται η γνώμη των αρμοδίων οργάνων των φορέων ή εταιρειών και χωρίς ηλικιακό περιορισμό, κατά προτεραιότητα σε... γ) σε συνιστώμενη προσωποπαγή». Από τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 69, προκαλείται επί του κρατικού προϋπολογισμού ετήσια δαπάνη από την καταβολή πρόσθετου ποσού 1.000 έως και 1.500 € αντί του ισχύοντος σήμερα ποσού των 800 €, για την κάλυψη της δαπάνης ξενοδοχείου ή μίσθωσης επιπλωμένης ή μη κατοικίας, στα μετακινούμαι εκτός έδρας στελέχη των Περιφερειακών Αερολιμένων. Από τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 72, προκαλείται επί του κρατικού προϋπολογισμού ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν σύσταση προσωποπαγών θέσεων, στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, για την τοποθέτηση: Πρώτον, Υπαλλήλων που μετατάσσονται - μεταφέρονται στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, άρθρο 71.

Δεύτερον, υπαλλήλων του κλάδου Π.Ε. Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και ΤΕ Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, οι οποίοι υποβάλλουν αίτηση απώλειας της ειδικότητας του ελεγκτή και μετατάσσονται σε κλάδο αντίστοιχο των τυπικών τους προσόντων. Από τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 74, προκαλείται επί του κρατικού προϋπολογισμού ετήσια δαπάνη από την καταβολή αποζημίωσης στους εκπαιδευτές για την απασχόληση τους εκτός ωραρίου εργασίας, στα εκπαιδευτικά προγράμματα της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας. Από τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 65 έως και 76, προκαλείται απώλεια δημοσίων εσόδων από την κατάργηση των διατάξεων του ν. 2682/1999, που προβλέπουν την απόδοση στον κρατικό προϋπολογισμό τυχόν υπολοίπων των λογαριασμών EUROCONTROL, που τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Η εν λόγω απώλεια εκτιμάτε στο ποσόν των 120.000.000 ευρώ περίπου, με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του έτους 2015.

Σε ότι αφορά το κεφάλαιο Δ, δηλαδή, με τα 3 άρθρα του 4ου κεφαλαίου του προτεινομένου σχεδίου νόμου, εισάγονται διάφορες διατάξεις εκτός Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 78, τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν.4070/2012, σχετικά με τις αρμοδιότητες της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων σε θέματα ηλεκτρονικών επικοινωνιών. Εντύπωση προξενεί, πράγματι, το άρθρο αυτό, όπου επί της ουσίας δίνετε η εξουσιοδότηση στην Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών Ταχυδρομείων να ενεργοποιεί τα Τμήματα επιφυλακής των Σωμάτων Ασφαλείας και των Σωμάτων Στρατού, αν κριθεί αναγκαίο. Δηλαδή, μας λέτε, ότι μία Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, μπορεί υπό κάποια έννοια να εξουσιάζει και να δίνει εντολές στον Ελληνικό Στρατό ή την Ελληνική Αστυνομία; Αυτά, ας τα ακούει ο ελληνικός λαός και ας βγάλει τα συμπεράσματά του. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής); Το λόγο έχει ο κύριος Κουτσούκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Πιστεύω να κατάλαβαν οι συνάδελφοι της πλειοψηφίας μετά την συζήτηση που έγινε από την ακρόαση των Φορέων, ότι δεν βλάπτει να νομοθετούμε κανονικά και ότι ο τρόπος με τον οποίο η Κυβέρνηση δουλεύει συστηματικά με τις κατεπείγουσες διαδικασίες, βλάπτει την ίδια την δημοκρατία και την ποιότητα του κοινοβουλευτικού έργου αλλά και του νομοθετικού έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε φανερό και από την συζήτηση που προηγήθηκε, ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν μπορούσε να είναι «δύο σε ένα», έπρεπε να υπάρξει ένας διαχωρισμός του ρυθμιστικού και εποπτικού ρόλου από την παροχή υπηρεσιών. Ακούστηκαν προτάσεις ότι αυτό θα μπορούσε να γίνει και εντός της ίδιας Υπηρεσίας. Επίσης, ακούστηκαν προτάσεις, ότι θα μπορούσε να γίνει με άλλη μορφή, δηλαδή, όχι με την μορφή των Ανεξάρτητων Αρχών, αλλά με μία Γενική ή Ειδική Γραμματεία. Εν πάση περιπτώσει, η Κυβέρνηση «επέλεξε» κατόπιν περήφανης διά-πραγμάτευσης, το συγκεκριμένο τρόπο. Επαναλαμβάνω, ότι εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, ούτε εγώ προσωπικά αλλά ούτε και η παράταξή μου, με τις Ανεξάρτητες Αρχές και ας πάψει ο κ. Σπίρτζης να κοροϊδεύει τον εαυτό του, ότι δεν κάνει Ανεξάρτητη Αρχή.

Ο νόμος που ψηφίζουμε, λέει, Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, με Διοικητή που τον επιλέγουμε με βάση την διαδικασία της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας και από την Διάσκεψη των Προέδρων με την σχετική πλειοψηφία και Εποπτικό Συμβούλιο, το οποίο από ότι φαίνεται - από την συζήτηση που προηγήθηκε - το ζήτησαν οι Θεσμοί. Αυτό μας το είπε, ο Διοικητής, της Υ.Π.Α. και πιστώνετε στην περίφημη διαπραγμάτευση. Θεωρητικά, λοιπόν, δεν θα μπορούσε να είναι κανένας αντίθετος και η δική μας επιφύλαξη συνίσταται, όπως είπα και στην πρωτομιλία μου, στο γεγονός ότι αυτός ο διαχωρισμός γίνεται με δύο υπηρεσίες, οι οποίες έχουν μια περιγραφή δομής αρμοδιοτήτων, χωρίς να συμπληρώνεται από τις απαραίτητες τεχνικές λεπτομέρειες και το προσωπικό, με αποτέλεσμα ούτε το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους να μπορεί να βγάλει συμπέρασμα για το κόστος λειτουργίας, δηλαδή τη δαπάνη που προκαλείται εις βάρος του Προϋπολογισμού. Αυτό, για τη δημιουργία μιας υπηρεσίας τόσο σημαντικής, όπου θα κληρονομήσει μια προηγούμενη υπηρεσία με περίπου δυόμισι χιλιάδες υπαλλήλους, είναι ιδιαίτερα σημαντικό.

Θα προκύψει πρόσθετη δαπάνη; Καλύπτεται η δημιουργία των δύο νέων υπηρεσιών από τις υποδομές σε κτίρια, εξοπλισμό και ανθρώπινο προσωπικό, που λειτουργεί σήμερα; Αυτό πρέπει κάποιος να το πει στους βουλευτές που ψηφίζουν, που νομοθετούν, να το ξέρει και ο ελληνικός λαός. Θα πληρώσουμε ή θα κερδίσουμε από αυτή την υπόθεση; Διότι, όπως είπε ο κ. Αλεβιζόπουλος, απαντώντας στη δική μου ερώτηση, η ΥΠΑ έχει εισπράξει 4,5 δισ. τα τελευταία δέκα χρόνια και θα συνεχίσει να εισπράττει σημαντικά χρήματα από τα έσοδα του eurocontrol. Γι' αυτό το θέμα, ούτε ο Υπουργός μας ενημέρωσε αναλυτικά, ότι έγινε καμία συζήτηση, ούτε υπάρχει στο λογαριασμό εσόδων και εξόδων, που θα όφειλε να στείλει η Κυβέρνηση ως στοιχεία στο Λογιστήριο, για να ενημερώσει με βάση την επιταγή του Συντάγματος τη Βουλή με την Ειδική Έκθεση, εάν έχουμε έσοδα ή έχουμε δαπάνες. Αυτή την παράλειψη να την αγνοήσουμε;

Λέω ορισμένα επιχειρήματα, με τα οποία θέλω να τεκμηριώσω το γεγονός ότι κρατάμε επιφύλαξη και θα περιμένουμε και διευκρινίσεις ή διορθωτικές κινήσεις και αυτό παρασύρει όλη μας τη συμπεριφορά και τη στάση. Επιμέρους ζητήματα κριτικής θα μπορούσαμε να βρούμε πάρα πολλά, ιδιαίτερα σημαντικά. Για παράδειγμα, αυτή η βαριά δομή, που αντί να έχουμε στην Ανεξάρτητη Αρχή μια Διεύθυνση Διοικητικού και Οικονομικού κάνουμε δύο, τι εξυπηρετεί; Έχω παρακολουθήσει τόσα χρόνια τις προσπάθειες να συγχωνεύσουν στις δημόσιες υπηρεσίες τις μονάδες, να εξοικονομήσουν προσωπικό, να τις κάνουν πιο λειτουργικές, όπου συγχωνεύουν ομοειδείς διευθύνσεις και τμήματα. Το ίδιο γίνεται και στην εναπομείνασα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Λέω, λοιπόν, ότι στη δομή, πέραν της σκοπιμότητας να κάνουμε συμβούλους μετακλητούς, για να βολεύουμε κομματικούς φίλους, γιατί αυτά δεν υπακούουν σε κανένα κριτήριο, υπάρχουν και ζητήματα οργανωτικής φύσης, που θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν διαφορετικά.

Επίσης, μια σειρά παρατηρήσεις στα επιμέρους άρθρα, που αφορούν στη δομή, θα μπορούσαν να γίνουν για το επίπεδο των υπηρεσιών σε μεγάλα αεροδρόμια, όπως είναι π.χ. το Ηράκλειο. Το Ηράκλειο, που έχει περίπου 500.000 - 700.000 επιβάτες, πιστεύω ότι δεν μπορεί να έχει υποβαθμισμένη εποπτεύουσα αρχή η αρχή παροχής των υπηρεσιών, γιατί πρόκειται για παροχή ενός μεγάλου έργου. Αποδείχθηκε από τη συζήτηση με τους εκπροσώπους των εργαζομένων στην Πολιτική Αεροπορία ότι αυτή η παρατήρησή μου για τις μετατάξεις έχει πολύ σοβαρή βάση. Ο κ. Υπουργός με τους συναρμόδιους Υπουργούς θα κάνουν ό,τι θέλουν, κανένα κριτήριο, ούτε υπηρεσιακά συμβούλια, ούτε τίποτα. Όποιον φίλο τους θέλουν, δεν ξέρω με τι κριτήριο δικό τους, θα τον μετατάσσουν στην Πολιτική Αεροπορία. Το δε ζήτημα που έθεσα και δεν απαντήθηκε είναι, γιατί δεν υπάρχει πρόνοια στη διαδικασία της στελέχωσης, που να καλύπτει το σύνολο των υπαλλήλων;

Εγώ, δεν κινδυνολογώ, δεν είμαι από εκείνους που λέω ότι ο κ. Σπίρτζης ετοιμάζει απολύσεις, ούτε κινδυνολογώ λέγοντας ότι θα δίναμε το FIR στους ξένους. Αυτά τα έκανε ο ίδιος κατατρομάζοντας τον κόσμο, ο οποίος είδε ότι ο κ. Σπίρτζης ψηφίζει υπερταμείο, μεταφέρει όλες τις ΔΕΚΟ στο υπερταμείο, τους φόβισε και τώρα τον ευχαριστούν. Είναι σαν την καλύβα του Χότζα. Λέω, λοιπόν, από την ώρα που υπάρχει η πολιτική πρόθεση -και συμφωνώ ότι υπάρχει - να αντιμετωπιστούν με τον καλύτερο τρόπο τα ζητήματα του προσωπικού, τότε να τα λύσετε και νομοθετικά. Τώρα που νομοθετούμε. Μην τα αφήνετε στις εξουσιοδοτικές διατάξεις και μην αφήνετε κανέναν να παίζει με τις τύχες του ανθρώπινου δυναμικού. Αν ο εργαζόμενος θα μείνει σ’ αυτό το γραφείο ή αν μείνει στην υπάρχουσα ΥΠΑ ή θα πάει στην καινούργια Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτό δεν μπορεί να το επιτρέψει η Βουλή, πολύ δε περισσότερο οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ που έχουν ευαισθησίες για τα ζητήματα του ανθρώπινου δυναμικού. Κύριε Υπουργέ, εσείς δεν έχετε κανένα λόγο να μην το νομοθετήσετε αυτό. Λοιπόν, με αυτές τις παρατηρήσεις τελειώνω την τοποθέτησή μου στη β΄ ανάγνωση κρατώντας τις επιφυλάξεις που είπα για να τοποθετηθούμε αύριο στην Ολομέλεια και να δούμε τι θα πει ο Υπουργός, αν θα κάνει διορθωτικές κινήσεις και ούτω καθεξής.

ΕΥΑ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής ΚΚΕ): Έχουμε μπροστά μας ένα σχέδιο νόμου που όπως ειπώθηκε από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, από τον Υπουργό καθώς και από τον κ. Διοικητή της ΥΠΑ είναι αποτέλεσμα της μάχης που δώσατε, τις διαβούλευσης που κάνατε με τους θεσμούς με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα, λοιπόν, όσο και να ήθελε ο Υπουργός να κάνει κάτι άλλο συμβιβάστηκε με κάτι διαφορετικό. Είναι έτσι; Φαντάζομαι ότι είναι έτσι.

Πράγματι, τι έρχεται να λύσει αυτό το σχέδιο νόμου; Έρχεται να ενισχύσει τους όρους και τις προϋποθέσεις ελέγχου του εθνικού εναέριου χώρου; Έρχεται να ενισχύσει την ασφάλεια των πτήσεων; Έρχεται να ενισχύσει με προσωπικό και με τεχνικά μέσα την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να είναι πιο αποτελεσματική στη λειτουργία της και στις υπηρεσίες που προσφέρει στα αεροδρόμια της χώρας; Τι πρόβλημα υπήρχε με την ΥΠΑ; Γιατί δημιουργείται η Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ); Ενισχύεται η ΥΠΑ ή υποβαθμίζεται; Θα κυριαρχεί η ΑΠΑ και γιατί; Τι ήταν αυτό που κρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως μη αντικειμενική στάση της ΥΠΑ, όπως είπε και ο Διοικητής της ΥΠΑ, και γέννησε την αναγκαιότητα της ΑΠΑ; Συνδέεται το σχέδιο νόμου με τη νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αερομεταφορές, με την θέσπιση νέων κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορία, με την υπο-ίδρυση του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Δεν μας τα λέτε αυτά. Όμως, νομίζω ότι συνδέεται.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, με τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων πιστοποίησης, εποπτείας από κάθε κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σ’ αυτό τον Οργανισμό που ιδρύετε; Συνδέεται αυτό; Άραγε αυτός ο διαχωρισμός δεν σημαίνει ότι όλο αυτό είναι παραχώρηση κυριαρχικών δικαιωμάτων; Ή μήπως η Ευρωπαϊκή Ένωση προσφέρει σταθερότητα και εγγύηση της εθνικής κυριαρχίας; Αλήθεια οι ίσες αποστάσεις που κράτησε η Ευρωπαϊκή Ένωση στις δηλώσεις Ερντογάν που αμφισβήτησε τη Συνθήκη της Λωζάνης, δηλαδή τα σύνορα της χώρας, καθώς και το θέμα που έθεσε ο Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο τσαμικό ζήτημα δεν αποδεικνύει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και το ΝΑΤΟ είναι δυνάμεις αστάθειας και πολέμου; Αυτοί δεν αλλάζουν τα σύνορα με το αίμα των λαών; Τι σταθερότητα μπορεί αυτές να διασφαλίσουν; Εμείς, λέμε ότι είναι δυνάμεις αστάθεια και πολέμου. Υπηρετούν τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων. Είναι σε αντιθέσεις και ανταγωνισμούς. Άρα, όλο αυτό που έρχεται σήμερα, εδώ, έρχεται να ενισχύσει αυτή την δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη στρατηγική που έχει. Παράλληλα, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όπως αναφέρει η εισηγητική έκθεση προσαρμόζεται με τα άρθρα στην εφαρμογή των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού καθώς και στη συνολική στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι ακριβώς η στήριξη των μονοπωλιακών ομίλων και της διασφάλισης νέων δρόμων κερδοφορίας.

Είναι γνωστό ότι οι υπάλληλοι της ΥΠΑ θα λειτουργούν τα 14 αεροδρόμια που παραχωρήθηκαν μέχρι να τα παραλάβει η Fraport. Η εταιρία, ξέρετε κύριε Υπουργέ, με ανακοίνωση της κάλεσε τους υπαλλήλους της ΥΠΑ να υποβάλλουν αίτηση αν ενδιαφέρονται να δουλέψουν γι’ αυτή. Και είναι γνωστό τώρα ότι όλα αυτά τα έσοδα που είχε η ΥΠΑ από τα 14 αεροδρόμια τώρα πια θα τα έχει ο καινούργιος ιδιοκτήτης. Μετά την παραχώρηση των αεροδρόμιων που θα γίνει, όπως ειπώθηκε, αρχές του 2017, ο Διοικητής της ΥΠΑ αυτός θα κρίνει και με απόφαση του αν υπάρχει πλεονάζον προσωπικό στις ΥΠΑ και τι θα γίνει αυτό. Μέσα σε έξι μήνες, λέει, πρέπει να μεταφερθεί σε υπηρεσίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Κάνετε τώρα την ΑΠΑ, θα τη στελεχώσετε και μετά, αφού παραλάβει η Fraport τα 14 αεροδρόμια, αυτοί οι εργαζόμενοι των ΥΠΑ που υπηρετούν εκεί, πού θα πάνε μετά; Θα πάνε σε άλλους τομείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Δεν διασφαλίζονται αυτοί ότι θα παραμείνουν και θα στελεχώσουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Απολύτως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Δεν προκύπτει αυτό. Τέλος πάντων, πέρα απ' αυτό, το πώς θα πάνε εκεί, πώς θα στελεχωθεί από μετατάξεις που λέτε, είναι και αυτοί όμως που υπηρετούν και θα φύγουν μετά από την Fraport. Το νομοσχέδιο, κατά την εκτίμησή μας, υπηρετεί την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτές, βάζει τις βάσεις της ιδιωτικοποίησης, με ό,τι αυτό σημαίνει για τα ζητήματα που παραπάνω αναδείξαμε, δηλαδή, της εθνικής κυριαρχίας, της ασφάλειας των πτήσεων, του ελέγχου του εθνικού εναέριου χώρου, της αύξησης του κόστους για τους επιβάτες. Πόσο πληρώνουν τώρα στα αεροδρόμια αυτά τα 14 που παραχωρήσατε; Αμέσως αμέσως νομίζω το κόστος ανέβηκε 15 €; 15 € που παίρνει η Fraport για την κάθε πτήση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν είναι ακριβώς έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Τέλος πάντων, θα μας το πείτε. Ανεβάζει, λοιπόν, το κόστος για τους επιβάτες και βέβαια για τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στις ΥΠΑ, τα οποία δεν διασφαλίζονται, γι' αυτό εμείς και με αυτή τη δεύτερη ανάγνωση ψηφίζουμε όχι και αύριο θα είμαστε πιο αναλυτικοί στα άρθρα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η κα Μάρκου, Ειδική Αγορήτρια από το «Ποτάμι», έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «Ποταμιού»): Μετά την τοποθέτηση του Υπουργού, αλλά και των φορέων, παραμένουν σημεία του νομοσχεδίου τα οποία απαιτούν βελτιώσεις και συμπληρώσεις, ιδίως στο θέμα των αρμοδιοτήτων. Έχουν έρθει και σε εμάς υπομνήματα, υποθέτω έχουν κατατεθεί και εδώ για απαραίτητες συμπληρώσεις. Όπως είπα και πριν ο διαχωρισμός των δύο αντικειμένων που έχει σήμερα η ΥΠΑ είναι κάτι που επιβάλλεται από τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Ως προς αυτό δεν τίθεται θέμα, το ζητούμενο όμως, είναι εάν ο διαχωρισμός που κάνατε, με τον τρόπο που αυτός γίνεται, θα είναι τελικά αποτελεσματικός και λειτουργικός. Το θέμα είναι πολύ σημαντικό. Αφορά την εθνική ασφάλεια, αλλά και την εθνική οικονομία. Δεν είναι μια άσκηση επί χάρτου, αλλά είναι ένα σύστημα που πρέπει να λειτουργεί με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

Θυμάστε κ. Υπουργέ, που συζητούσαμε για το θέμα του αεροδρομίου των Ιωαννίνων πέρυσι, που ακόμη δεν έχει λυθεί; Ανάλογα προβλήματα είτε σε υποδομές, είτε σε εξοπλισμό αντιμετωπίζουν πολλά ακόμη περιφερειακά αεροδρόμια. Το ερώτημα, λοιπόν, είναι αν η νέα αυτή οργάνωση που προτείνετε μπορεί να αντιμετωπίσει αυτά τα ζητήματα που εκκρεμούν. Όσον αφορά την πληθώρα των δομών, είναι απλά μαθηματικά με βάση το νομοσχέδιο. Παρόλα αυτά, επειδή επικαλείστε την ICAO θα θέλαμε να μας πείτε ποιοι είναι οι Κανονισμοί που επιβάλλουν τη δημιουργία πέντε αυτοτελών γραφείων και 65 τμημάτων στην ΑΠΑ και τη δημιουργία 19 διευθύνσεων στην ΥΠΑ. Γενικά δημιουργεί εύλογη απορία το γεγονός ότι το θέμα του οργανογράμματος αναλύεται σε τόσο μεγάλη λεπτομέρεια καταλαμβάνοντας το 90% του νομοσχεδίου, ενώ τα θέματα της στελέχωσης και του προσωπικού παραπέμπονται να ρυθμιστούν με προεδρικά διατάγματα.

Κύριε Υπουργέ, είπατε στην τοποθέτησή σας ότι έχετε οικονομικά στοιχεία που αποδεικνύουν τη μείωση της δαπάνης και των δομών. Αν μπορείτε να τα καταθέσετε για να ενημερωθούμε και εμείς, αν και κανονικά έπρεπε να έχουν ήδη κατατεθεί στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους Δεν απαντήσατε για τη σύσταση των θέσεων μετακλητών υπαλλήλων και γιατί πρέπει κάθε οργανισμός να έχει και τμήμα νομικής υποστήριξης και επιπλέον νομικούς συμβούλους του διοικητή, μας είπατε, για τις οικονομικές υπηρεσίες. Δεν μας είπατε ακόμη για την επιλογή των γενικών διευθυντών, όπου υπάρχει διάσταση ανάμεσα στις ρυθμίσεις σε κάθε περίπτωση. Παραμένει το ερώτημά μου στο θέμα της οικονομικής αυτοτέλειας των δύο οργανισμών και την κατανομή των εσόδων από EURO CONTROL μεταξύ τους. Επειδή το θέμα αυτό ρυθμίζεται και από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τελικά αυτά τα ποσά που πρέπει να πηγαίνουν;

Τέλος, γνωρίζουμε ότι εκκρεμεί από τα προαπαιτούμενα το θέμα του ΕΚΜΕΑΡ, γνωρίζετε να μας πείτε εάν πρόκειται να έρθει αυτή η ρύθμιση με τροπολογία; Ελπίζουμε πως όχι. Όπως, είπα και πριν διατηρούμε επιφυλάξεις για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): σας ευχαριστώ κυρία πρόεδρε. Δεν θα τα εξαντλήσω. Ακούσαμε όλοι με πολύ μεγάλη προσοχή τους εκπροσώπους των φορέων και θα ήθελα να σταθώ σε δύο φαινόμενα, τα οποία παρατηρήσαμε σήμερα. Το πρώτο φαινόμενο ήταν όταν έφθασε η ώρα για να ρωτήσουν τους εκπροσώπους των φορέων, ένας συνάδελφος να υποβάλλει ερώτηση και αντί να υποβάλλει την ερώτηση προσπάθησε να κάνει προτροπή στους εκπροσώπους των φορέων θέτοντας κάποια ζητήματα, τα οποία δεν φαίνονται πουθενά μέσα στο νομοσχέδιο, προσπαθώντας να προκαλέσει αναστάτωση. Έρχομαι τώρα στο δεύτερο θέμα μου. Αντί να προκληθεί αναστάτωση, όλοι οι φορείς τοποθετήθηκαν θετικά όσον αφορά στο νομοσχέδιο. Είχαμε την περίπτωση και να σταθούν θετικά, αλλά και σε κάποια πράγματα να επαινέσουν και τον κ. Υπουργό. Επομένως, μετά από την ακρόαση των εκπρόσωπων των φορέων σήμερα, ακόμη και από τις όποιες επιφυλάξεις που έχει κάποιος ή απορίες κ.λπ., τουλάχιστον για εμένα άρθηκαν όλες αυτές οι επιφυλάξεις και οι απορίες.

Βλέπουμε να χωρίζεται η ΥΠΑ σε δύο υπηρεσίες, σε δύο φορείς. Βλέπουμε ότι όλοι είχαν θετική άποψη, γιατί πλέον ο εποπτεύων δεν είναι και εποπτευόμενος, αυτό που συνέβαινε τόσα χρόνια και που ήταν πραγματικά παράδοξο. Αυτό δεν υπάρχει πουθενά. Αυτός που εποπτεύει να είναι και εποπτευόμενος. Επομένως, στάθηκαν σε αυτό το κομμάτι όλοι θετικά. Στο άλλο το κομμάτι το πολύ σημαντικό, γιατί μιλάμε για αεροπορικές συγκοινωνίες, η ασφάλεια, όλοι επεσήμαναν ότι όχι μόνο δεν είχε τίποτα να χάσει το κομμάτι ασφάλεια, αντιθέτως αναβαθμίζεται και αυτός ο τομέας της ασφάλειας. Αυτό που θα ήθελα πάλι να σταθώ, γιατί είναι σημαντικό, είναι η προσπάθεια που έκαναν κάποιοι, έξω από αυτό το χώρο, που διέσπειραν διάφορες φήμες ότι ξεπουλιέται ο εναέριος χώρος, ότι έχει παραδοθεί η διαχείριση του FIR σε κάποιους φορείς, οι οποίοι δεν ελέγχονται, ακόμη και σε αυτό το κομμάτι λύθηκε η απορία. Ο έλεγχος του εναέριου χώρου της Ελλάδας παραμένει στο δημόσιο. Δεν έχει αλλάξει τίποτα και μάλιστα σας επαίνεσαν και για αυτό, κύριε Υπουργέ.

Δεν έχω τίποτε άλλο να πω, μόνο θετικά μπορεί να σταθεί κάποιος σε αυτό το νομοσχέδιο. Οι ΑΝΕΛ στηρίζουν και επί των άρθρων το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Εμείς ευχαριστούμε. Κλείνουμε από τους εισηγητές και αγορητές με τον κ. Σαρίδη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ενωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι το παρόν σχέδιο νόμου δεν είναι απλώς ένα διαδικαστικό βήμα στην πορεία ολοκλήρωσης της αξιολόγησης, αντιθέτως ασχολείται με ένα πολύπλοκο ζήτημα που μπορεί να έχει σοβαρή αντανάκλαση σε θέματα ευρύτερης από το αντικείμενό του σημασίας. Η Ελλάδα δεν έχει την τύχη να συνορεύει με το Βέλγιο ή με την Ουγγαρία και κάθε θέμα που αγγίζει ζητήματα διαχείρισης του εναέριου χώρου της, ακόμα και στην έμμεση πολιτική του διάσταση, πρέπει να εξετάζεται με μεγάλη προσοχή. Ιδιαίτερος προβληματισμός -θα θέλαμε να επιμείνουμε σ' αυτό- όπως προκύπτει από το νομοσχέδιο, από τα ζητήματα που αφορούν τη διαδικασία επιλογής προσωπικού και κυρίως από τα οικονομικά μεγέθη, υπάρχει ένας ιδιαίτερος προβληματισμός, καθώς όπως αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους στην Έκθεσή του, το οικονομικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί αφού το επισπεύδων Υπουργείο, δεν έστειλε -η αλήθεια να λέγεται- τα σχετικά στοιχεία.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές η κατάσταση που επικρατεί αυτή τη στιγμή στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι πράγματι αποκαρδιωτική και απογοητευτική, δεν πιστεύω ότι διαφωνεί κάποιος πως είναι απαραίτητη και επείγουσα μια αλλαγή. Το γνωρίζαμε όλοι, όποιος κι αν μελετήσει στην πορεία της ΥΠΑ, γρήγορα θα καταλάβει πως τελούσε σε καθεστώς απαξίωσης, ενώ εύκολα να διαπιστώσει πώς χάθηκαν πολύ ευρωπαϊκοί πόροι που θα μπορούσαν να είχαν αξιοποιηθεί. Τα πράγματα λειτουργούσαν και λειτουργούν κυρίως, για να μη πω αποκλειστικά, επειδή οι εργαζόμενοι των οποίων οφείλω να σημειώσω πως τα εργασιακά τους δικαιώματα διασφαλίζονται από τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, όπως προκύπτει και από τις δεσμεύσεις του Υπουργού, ξεπερνούν καθημερινά τον εαυτό τους, καλύπτοντας τα πολύ σημαντικά λειτουργικά κενά που δημιουργεί η έλλειψη πόρων και ανθρώπινου δυναμικού.

Ο διαχωρισμός που επέρχεται με τη δημιουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, χρειάζεται δύο επισημάνσεις, πρώτον, πρέπει να διευκρινίσουμε πως δημιουργείται μια Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή η οποία θα έχει Διοικητή που ορίζεται με συγκεκριμένο τρόπο και θα έχει την εποπτεία και τον έλεγχο της αεροναυτιλίας. Δεν δημιουργούμε μια εκτός δημόσιου ελέγχου Ανεξάρτητη Αρχή ή ακόμα χειρότερα μια Ανώνυμη Εταιρεία. Ήταν εδώ και καιρό απαραίτητη η δημιουργία ενός φορέα, ρυθμιστή του οικονομικού περιβάλλοντος των αερομεταφορών, καθώς πράγματι όπως όλοι οι συνάδελφοι επισήμαναν στις εισηγήσεις τους, οι παραχωρήσεις σε ξένους επενδυτές των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, σε συνδυασμό με το γεγονός πως το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος είναι αποτέλεσμα μικτού ιδιοκτησιακού καθεστώς, καθώς πρόκειται για ΣΔΙΤ, αλλά και οι προοπτικές για τα υδατοδρόμια και το Καστέλι, δημιουργούν ένα σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς των αεροδρομίων, που απαιτεί στο όνομα της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος να ασκείται η πολιτική και η ελεγκτική λειτουργία ως ανεξάρτητη και δημόσια.

Θα ήθελα να πω κάτι επί των οκτώ σημείων που ανέφερε ο κ. Υπουργός, ο διαχωρισμός ελεγκτή και ελεγχόμενου ήταν πράγματι απαραίτητος, όσο ήταν και εθνικά σημαντικότατο να παραμείνει σε δημόσιο έλεγχο η διαχείριση του Εθνικού Εναέριου Χώρου. Αυτό το γεγονός κ. Υπουργέ το περιγράφεται σαν επιτυχία σας, προϋποθέτει όμως για να είναι επιτυχία σας, ότι ασκήθηκε πίεση από τους θεσμούς. Ασκήθηκε όντως πίεση από τους θεσμούς κ. Υπουργέ; Όσον αφορά τα ζητήματα για τη διασφάλιση των χιλιάδων θέσεων εργασίας που κατά την μετάβαση στη νέα κατάσταση θα μπορούσαν να κινδυνεύσουν, η αλήθεια πως μένουμε στη δέσμευση σας πάνω σε αυτό, σε πρώτη φάση και ένας από τους λόγους της επιφύλαξης για την Ολομέλεια, είναι ακριβώς γι' αυτό.

Τα υπόλοιπα σημεία περί εξορθολογισμού δομών που θα εξοικονομήσει πόρους για τη διασφάλιση των επενδύσεων, μένει να τα δούμε και αυτά. Δεν εμπνέουν σιγουριά οι διαβεβαιώσεις ότι στηρίζονται στους 153 της Κυβέρνησης, οι οποίοι όμως ψήφοι δεν φτάνουν για να έρθουν και να παραμείνουν υγιείς οι επενδύσεις. Συμφωνούμε πως γίνονται βήματα ώστε να μη συνεχιστεί η υφιστάμενη απαξίωση στα ραντάρ και στον ηλεκτρονικό εξοπλισμό και πώς διευρύνονται ουσιαστικά οι αρμοδιότητες της ΥΠΑ στα υδατοδρόμια, αφήνοντας επιτέλους ελπίδες που τα υδατοδρόμια θα μπορούσαν να αποτελέσουν μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, φιλικής προς το περιβάλλον και προς τους πολίτες και πόλο έλξης επενδύσεων υπεραξίας.

Κλείνοντας την τοποθέτησή μου, θα συμφωνήσω με αυτό που ακούστηκε, πώς δηλαδή όσοι γνωρίζουν τι σημαίνει FIR των Αθηνών, έχουν λόγο να είναι ανακουφισμένοι, καθώς το ζήτημα της λειτουργίας του FIR Αθηνών, είναι κρίσιμο για την Εθνική μας Ασφάλεια και επιμένω στον Αθηνών, γιατί ξέρετε, υπάρχει και η Κωνσταντινούπολη και η Άγκυρα και η Ρώμη και δε λέω τίποτα άλλο, πάνω σε αυτό. Όσοι γνωρίζουν το ρόλο της Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι σήμερα, αντιλαμβάνονται τη σημασία αυτού του σχεδίου Νόμου. Η ΥΠΑ, με διευρυμένες αρμοδιότητες, παραμένει μέσα στο Υπουργείο, με ότι σημασία έχει αυτό για τα εθνικά συμφέροντα της λειτουργίας της ΥΠΑ. Για λόγους αρχής, δηλώνω πάλι την επιφύλαξη της Ένωσης Κεντρώων και την τοποθέτηση της στην τελική τοποθέτηση επί της αρχής και επί των άρθρων, στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Σαρίδη. Το λόγο έχει ο Υπουργός κύριος Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αγαπητοί κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Καταρχάς, πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να αναφερθώ στην τοποθέτηση του κυρίου Θεοχάρη και θα ήθελα να πω ότι η ημιμάθεια, είναι πραγματικά χειρότερη από την αμάθεια. Δεν γίνεται ο κύριος Θεοχάρης, που είναι «το παιδί» της Ευρώπης και των θεσμών, να καταγγέλλει τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την EASΑΙR, το Eurocontrol. Για όνομα του Θεού. Όλα αυτά που έχουμε καταθέσει, δεν τα βγάζουμε από το μυαλό μας. Καταρχάς να τον ενημερώσουμε, αν και λείπει, φαντάζομαι ότι θα τα δει, ότι οι διοικητές στο δημόσιο, υπάρχουν σε δύο υπηρεσίες μόνο και αυτό δείχνει και τη σπουδαιότητα του θέματος που συζητάμε, αλλά και το που υπάρχουν σε σχέση με τα εθνικά θέματα. Υπάρχουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στην Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών. Δεν έχουμε αλλού.

Το δεύτερον, είναι ότι έγινε αποδεκτό από όλους τους αρμόδιους φορείς και έγινε αντιληπτό και για την εθνική διάσταση. Και όταν λέω αρμόδιους φορείς, εννοώ τους αρμόδιους φορείς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την EASΑΙR, το Eurocontrol κ.λπ.. Δεν συνεργαστήκαμε, δεν ήταν πολιτική διαπραγμάτευση μόνο. Έχει και τεχνοκρατικά χαρακτηριστικά, κυρίως. Και θα έλεγα ότι αυτό είναι μια συνεργασία που πραγματικά, μπορεί να κράτησε πολλούς μήνες, αλλά έγινε από όλους τους φορείς, με υπευθυνότητα, γι' αυτό, για δεύτερη φορά, ευχαριστώ όσους μετείχαν σε αυτή τη συνεργασία, και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ήταν με καλή διάθεση και με διάθεση επίλυσης και κατανόησης των προβλημάτων και των ιδιαιτεροτήτων που έχουμε στην Ελλάδα. Αυτό δεν γίνεται αντιληπτό από τον κύριο Θεοχάρη.

Και τρίτον, είναι ότι, τα όποια κλαδικά ζητήματα υπάρχουν, γιατί η πλειοψηφία των προβλημάτων που κατέθεσαν οι εργαζόμενοι, ή των ενστάσεων τους, θα λυθούν με το Προεδρικό Διάταγμα που θα καθορίζει και το προσοντολόγιο και τις αρμοδιότητες του κάθε ένα. Αλλά, εδώ είναι πολύ συνάδελφοι που έχουν περάσει από θέσεις ευθύνης. Υπάρχει πουθενά στο Νόμο προσοντολόγιο και αρμοδιότητες; Όλων Προεδρικά Διατάγματα είναι, σε όλο το δημόσιο. Δηλαδή, μου κάνει εντύπωση που μπαίνει αυτό το θέμα. Όλα, στους οργανισμούς των Υπουργείων, τους οργανισμούς των φορέων, παντού. Το δεύτερο είναι ότι καταρχάς, να πούμε ότι επιβεβαίωσαν οι εκπρόσωποι των φορέων, άρα δεν ήταν κινδυνολογία, τη δραματική κατάσταση που βρήκαμε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Και δεν είναι πλάκα αυτό. Το κατέθεσαν οι ίδιοι που συμμετέχουν σε αυτά τα όργανα. Δεν είναι πλάκα ότι οι υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας άλλων χωρών, διεκδικούσαν, με την κατάντια και το χάλι και την απαξίωση που βρήκαμε την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, μέρος του εθνικού εναέριου χώρου. Ούτε είναι πλάκα, το πως γινόταν η συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων με τις θυσίες των εργαζομένων.

Και βέβαια, να ευχαριστήσω, παρότι διαφωνώ απόλυτα με τον Πρόεδρο των Ελεγκτών και τους ελεγκτές και τους τηλεπικοινωνιακούς και τους ηλεκτρονικούς και όλη την ΥΠΑ, για τα αποτελέσματα που είχαμε φέτος. Που ξεπέρασαν όλες τις προβλέψεις καθυστερήσεων, που είχαν προβλέψει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε σχέση με τα προβλήματα που έχει. Και αυτό δείχνει και την καλή συνεργασία και το καλό κλίμα που υπάρχει. Ακούμε διάφορα άλλα, οι πολίτες που μας παρακολουθούν στο τέλος θα γελάν. Είκοσι πέντε μέρες τώρα η κυβέρνηση, βάλλεται από όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, την ίδια ώρα που κάνει τέτοιο είδους διαπραγματεύσεις, σε τέτοια θέματα και σήμερα ανακάλυψε η αντιπολίτευση, ότι δήθεν «περάσαμε» στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ότι θα γινόταν ιδιωτικοποίηση, ενώ δεν υπήρχε τέτοιο θέμα, μπορέσαμε και το «περάσαμε»- λες και εάν πάρουμε εμείς ένα τηλέφωνο γίνεται αυτό που γίνεται, όταν παίρνουν άλλα κόμματα- κι έτσι σκορπίστηκε ανησυχία. Αγαπητοί συνάδελφοι, ανησυχία υπήρχε για την ΥΠΑ χρόνια τώρα. Αλλά μην μας τρελάνετε τώρα, ότι παίρνουμε ένα τηλέφωνο και διαχέουμε τις ειδήσεις έτσι. Για όνομα του Θεού! Δηλαδή θα γελάνε όλοι, ακόμα και οι πέτρες.

Το τρίτο, είναι ότι είναι ένα θετικό βήμα, λέει η Ν.Δ. αλλά είναι έωλο. Θα μπορούσε να λυθεί με μια «Διεύθυνση» μέσα στην ΥΠΑ, για το κομμάτι που διαχωρίζουμε. Αυτή ήταν η πρότασή μας, η πρώτη πρότασή μας στη μελέτη που σας είπα, Μάιο, που μας ρωτούσατε, τι κάναμε τους μήνες, αυτή ήταν. Δεν έγινε δεκτό, και δεν έγινε δεκτό, είναι κατανοητό γιατί δεν έγινε δεκτό, γι' αυτό μίλησα για συνεργασία με τα ευρωπαϊκά όργανα, ώστε να βρούμε μια λύση που θα είναι κοινά και από αμοιβαία αποδεκτή για να «περπατήσει». Δεν έχουμε, επίσης, πραγματικά κανένα δογματισμό. Εάν κάποιος φορέας ή η αντιπολίτευση καταθέσει κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις που θα είναι σ' αυτή την κατεύθυνση, να τις αλλάξουμε. Δεν λέμε ότι εμείς έχουμε κανένα «αλάθητο», αλλά αυτό να μην λήφθηκε ως αδυναμία. Είναι άλλο οι προτάσεις για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου, και είναι άλλο να επικοινωνούμε άλλα πράγματα ή να προσπαθούμε να καλύψουμε στενά συντεχνιακά συμφέροντα - εγώ δεν είμαι κατά των συντεχνιών- που δεν συμβάλουν στο κοινό καλό.

Θα ήθελα να δώσω μερικά παραδείγματα. Εάν δεν είσαστε ικανοποιημένοι από τον τρόπο που διατυπώνονται μέσα μερικά θέματα, για την πλήρη διασφάλιση των θέσεων εργασίας, εγώ σας λέω ότι είναι και όπως είναι διατυπωμένο, γιατί η Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας δεν καταργείται. Παραμένει, υπάρχει άρα και οι εργαζόμενοι εκεί είναι πλήρως διασφαλισμένοι, είναι δημόσιοι υπάλληλοι και παραμένουν δημόσιοι υπάλληλοι. Το θέμα που τίθεται, είναι για την νέα υπηρεσία που γίνεται, είναι ποιοι και με ποια κριτήρια θα μετακινηθούν και ποιοι θα πάρουν μετατάξεις. Αν θέλετε σε αυτό να βάλουμε μια νομοτεχνική βελτίωση, επιφυλασσόμαστε, ώστε αύριο να είναι κατατεθειμένη. Άρα, είναι πλήρως διασφαλισμένες και τις θέσεις εργασίας και το ασφαλιστικού και εργασιακό καθεστώς τους. Καλό είναι να μην μπαίνουν τέτοια θέματα.

Και όσον αφορά την ρουσφετολογική πολιτική, ξεκινήσαμε το παλιό τροπάριο των διοικήσεων των φορέων. Εκεί έγινε πολύ μεγάλη συζήτηση και με τα ευρωπαϊκά όργανα προκειμένου να διασφαλισθεί, ότι οι Διοικητές και το Εποπτικό Συμβούλιο θα έχουν διαδικασίες οι οποίες πραγματικά διασφαλίζουν και την ποιότητα και την ανεξαρτησία των ανθρώπων που θα επιλεγούν. Όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, η Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας χειρίζεται, το είπαμε και πριν, θέματα εθνικά ευαίσθητα. Επομένως, θεσπίστηκε και το Εποπτικό Συμβούλιο για να χειρίζεται θέματα που δεν έχουν να κάνουν με τέτοια θέματα, έχουν να κάνουν και κατοχυρώνουν το να έχουμε ίδια αντιμετώπιση, π.χ. στο ένα αεροδρόμιο που ανήκει στο Δημόσιο και στο άλλο που ανήκει σε κάποιον παραχωρησιούχο. Αυτές οι αρμοδιότητες θα είναι στο Εποπτικό Συμβούλιο, θα υπάρχουν όμως και αρμοδιότητες που θα είναι απευθείας στο Διοικητή, γιατί και πρέπει να είναι και καταλαβαινόμαστε όλοι πάρα πολύ καλά, ποια είναι η γραμμή διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων.

Μιλήσατε και κάνατε κριτική για τον τρόπο επιλογής. Να προτείνετε εσείς έναν τρόπο επιλογής. Μια πρόταση ήταν δεν τη συμμεριστήκαμε και μετά από πολύ μεγάλη συζήτηση καταλήξαμε σε αυτή την πρόταση με τα στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ήταν να υπάρχει μια 5μελής επιτροπή, την πλειοψηφία θα την είχαν οι ευρωπαϊκοί φορείς, οι ξένες υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας και άλλοι. Δηλαδή όποιοι κάνουν κριτική να μας λένε και το μοντέλο που προτείνουν. Εμείς βάλαμε μια επιτροπή που θα έχει και τα εχέγγυα καλής λειτουργίας και ανεξαρτησίας αλλά θα διασφαλίζει και 5 πράγματα με τη λειτουργία των δημόσιων φορέων αυτού του τύπου. Πιστεύω ότι με τον τρόπο αυτό διασφαλίζονται και τα δύο. Μιλήσατε για συμβούλους και μετακλητούς, μη μιλάτε σε εμάς για συμβούλους και μετακλητούς ειδικά για την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας να δούμε ο νυν διοικητής πόσους συμβούλους έχει και πόσους μετακλητούς στο θεσμικό πλαίσιο να δούμε πόσοι υπήρχαν στο παρελθόν, να δούμε πόσοι υπήρχαν με διάφορες σχέσεις εργασίας. Τώρα δεν υπάρχουν ούτε υποδιοικητές, δεν έχουν ορισθεί επειδή κάνουμε αγώνα να κάνουμε κομματικό κράτος όπως καταγγέλλετε, δεν έχουμε ορίσει ούτε υποδιοικητές, άρα σας παρακαλώ να μην λαϊκίζουμε γιατί ο υποδιοικητής της πολιτικής αεροπορίας και του νέου φορέα χρειάζεται να έχει μετακλητούς, χρειάζεται να έχει νομικούς.

Σε άλλες χώρες οι αερομεταφορές και οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας είναι ξεχωριστά υπουργεία ή γενικής γραμματείας. Είναι ένα ειδικό αντικείμενο, σύνθετο αντικείμενο και πολυδιάστατο αντικείμενο , πόσο μάλλον σε εμάς. Επιφυλάσσομαι για τις προτάσεις που έκαναν οι φορείς. Τις ανέφερε ο κ. Κουτσούκος. Αν σε κάποια αεροδρόμια χρειάζονται τμήματα ή διευθύνσεις να το δούμε μέχρι αύριο ή να το δούμε και στο μέλλον να πάρουμε μια εξουσιοδότηση αν χρειαστεί πραγματικά να το θεραπεύσουμε. Θα παρακαλέσω να κάνετε τον κόπο να μπείτε μέσα από την ιστοσελίδα του διαδικτύου στις υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας των ευρωπαϊκών χωρών, να δούμε ποιο είναι το δαιδαλώδες σχήμα, το γαλλικό ή το ελληνικό; Χρειάζεται μια μέρα για να διαβάσεις τη δομή των αντίστοιχων υπηρεσιών της Γαλλίας. Μόλις τελειώσουμε μπορούμε να το δούμε για να μην διαφωνούμε. Και άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Εμείς αυτό που επιχειρούμε να μειώσουμε τις δομές έχουμε 25% μείωση σε σχέση με τις χειμερινές δομές, παρότι σήμερα δεν έχουμε μέσα στην ΥΠΑ ξεχωριστή δομή σε σχέση με το φορέα που διαχωρίζεται, δηλαδή τον εποπτικό και τον κανονιστικό ρόλο, οι υπηρεσίες δεν είναι διαχωρισμένες, είναι κάτω από τις ίδιες διευθύνσεις, τα ίδια τμήματα, είναι τελείως ενιαία. Επομένως κυρία Πρόεδρε με νομοτεχνικές βελτιώσεις οι αλλαγές πριν πάνε στην Ολομέλεια αύριο θα τα καταθέσουμε με τη λογική που είπαμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Προχωρούμε τώρα σε ψηφοφορία επί των άρθρων.

Ερωτάται η Επιτροπή γίνονται δεκτά τα άρθρα 1 ως 79 ως έχουν;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Επιφυλασσόμαστε κυρία Πρόεδρε.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Καταψηφίζουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Επιφυλασσόμαστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Επιφυλασσόμαστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία): Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Επιφυλασσόμαστε κυρία Πρόεδρε.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Καταψηφίζουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Επιφυλασσόμαστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Επιφυλασσόμαστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία): Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έγινε δεκτό επί των άρθρων κατά πλειοψηφία.

Γίνεται δεκτό και στο σύνολό του;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις». έγινε δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρο και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Σηφάκης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Ανδριανός Ιωάννης, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Σταμάτης Δημήτριος, Ζαρούλια Ελένη, Σαχινίδης Ιωάννης, Κουτσούκος Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μάρκου Αικατερίνη, Λαζαρίδης Γεώργιος και Σαρίδης Ιωάννης.

Στο σημείο αυτό περί ώρα 19.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**