**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 13 Μαΐου 2025, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.05΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Ταχιάος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Κομνηνάκα Μαρία, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα.

 Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την «Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας».

Στη συνεδρίαση παρίσταται εκ μέρους της Κυβέρνησης ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Ταχιάος.

Ξεκινάμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στους Εισηγητές, με πρώτο τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας τον κ. Καλογερόπουλο. Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για 15 λεπτά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.Αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, τον τίτλο τον ανέφερε η κυρία Πρόεδρος της Επιτροπής.

Η Βουλή των Ελλήνων καλείται να κυρώσει τη Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, που υπογράφτηκε στην Μπραζίλια, στις 6 Φεβρουαρίου 2023,η οποία και θα έχει την ισχύ που ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος.

Η ενσωμάτωση διεθνών συμφωνιών που χρήζουν νομοθετικής κύρωσης στην Ελληνική έννομη τάξη πραγματοποιείται με τυπικό νόμο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 28 και την παράγραφο 2 του άρθρου 36 του Συντάγματος.

Σκοπός λοιπόν, είναι η ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο χωρών μεταξύ τους. Αναβάθμιση της αεροπορικής συνεργασίας τους. Η θέσπιση και η λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντιστοίχων Επικρατειών των δυο χωρών και πέραν αυτών. Η ρύθμιση ζητημάτων ανταγωνισμού, απαγόρευσης κρατικών επιδοτήσεων, που «νοθεύουν» την αγορά και επιβάλλουν διαφάνεια στις οικονομικές σχέσεις. Η εν γένει αναβάθμιση των αεροπορικών σχέσεων της χώρας μας με τη Βραζιλία, η ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ των δύο πλευρών, ώστε να καταστεί πιο επιχειρησιακή η αεροπορική τους συνεργασία. Η διασφάλιση των εθνικών μας συμφερόντων σε ευρύτερο διεθνές πλαίσιο.

Ειδικότερα ο σκοπός και οι ως άνω περιγραφόμενες εκφράσεις σε αυτό, επιτυγχάνονται μέσω των δικαιωμάτων κίνησης που παρέχουν οι συμβαλλόμενοι ο ένας στον άλλον, όπως περιγράφεται στο άρθρο 2. Συγκεκριμένα, δικαίωμα υπερπτήσης του εδάφους του άλλου συμβαλλομένου μέρους -πρώτη ελευθερία. Δικαίωμα προσγείωσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλομένου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς -δεύτερη ελευθερία. Δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλομένου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται από τον πίνακα διαδρομών της Συμφωνίας, η αποβίβαση -τρίτη ελευθερία- και η επιβίβαση -τέταρτη ελευθερία- διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Παράλληλα, προβλέπει τη δυνατότητα πολλαπλού διορισμού αεροπορικών εταιριών από κάθε πλευρά εναρμονισμένες με το Κανονιστικό Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, αναφέρεται ότι εκτός των διορισμένων εταιρειών, όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, απολαμβάνουν το δικαίωμα υπερπτήσης και στάθμευσης για μη εμπορικούς σκοπούς -πρώτη και δεύτερη ελευθερία. Ενώ γίνεται ρητή αναφορά στην εξαίρεση του δικαιώματος ενδομεταφοράς, δηλαδή του δικαιώματος ή του προνομίου που εκχωρεί το κράτος -Κράτος–Δικαιοπάροχος- στους αερομεταφορείς του άλλου κράτους -Κράτος–Δικαιοδόχος, να προσφέρουν υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του εδάφους του Δικαιοπαρόχου Κράτους και του εδάφους της τρίτης χώρας. Αυτό τι αφορά; Αφορά και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών και τους εργαζόμενους αυτών. Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων, τους καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δύο Κρατών.

Προσδοκώμενα οφέλη από τη Συμφωνία είναι βραχυπρόθεσμα, καθώς επιτυγχάνεται η αεροπορική σύνδεση των δύο χωρών μέσω εμπορικών συνεργασιών. Δηλαδή, μέσω σύναψης συμφωνιών χρήσης κοινού κωδικού μεταξύ αερομεταφορέων και των δύο πλευρών και οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν δρομολόγια στη χώρα μας. Εξυπηρετούνται γενικότερα, τουρισμός, εμπορευματική κίνηση, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Έμφαση δίδεται στην ασφάλεια των πτήσεων με διατάξεις για την ανταλλαγή πληροφοριών, συνεργασία σε περίπτωση απειλών ή παράνομων ενεργειών με την ταυτόχρονη εφαρμογή διεθνών προτύπων. Μακροπρόθεσμα, εξασφαλίζεται η ανάπτυξη του διμερούς εθνικού πλαισίου αερομεταφορών που θα αποφέρει την ανάπτυξη διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Βραζιλίας.

Δημιουργούνται μέσω της δυνατότητας σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αερομεταφορέων των δύο πλευρών και αερομεταφορέων τρίτων χωρών οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Βραζιλίας. Αναμένεται να ενισχυθεί η συνεργασία των δύο χωρών καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών σχέσεων εμπορικών και οικονομικών.

Αυτά είχα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι να σας αναφέρω και ευχαριστώ για το χρόνο σας κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):**  Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου την «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας».

Η Συμφωνία υπογράφηκε το Φεβρουάριο του 2023 και μετά από δύο χρόνια έρχεται να επικυρωθεί από τη Βουλή. Παρόμοιες Συμφωνίες στο πρόσφατο παρελθόν είναι αυτή με την Κίνα το 2024 καθώς και οι αντίστοιχες με Αίγυπτο, Κατάρ, και Χιλή το 2022. Θα είχε ενδιαφέρον με αφορμή την παρούσα κύρωση της συμφωνίας με τη Βραζιλία να μας παρουσιαστεί από την Κυβέρνηση ένας απολογισμός αυτών των Συμφωνιών. Επιτεύχθηκε ο στόχος τους; Υπάρχει ικανοποίηση για τα μέχρι τώρα αποτελέσματα; Εντοπίστηκαν προβληματικά σημεία για τα οποία ίσως απαιτούνται αλλαγές;

Είναι προφανές ότι γενικά σε τέτοιου τύπου διεθνείς συμφωνίες όσον αφορά στην ανταλλαγή αεροπορικών υπηρεσιών είναι δύσκολο να προκληθούν αντιδράσεις, καθώς, λίγο ή πολύ συμβάλλουν στην εξωστρέφεια, στην ανάπτυξη του τουρισμού και στη διευκόλυνση συμπολιτών μας για τις μετακινήσεις τους. Βέβαια, είναι πολλές οι χώρες με τις οποίες δεν έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερες σχέσεις σε μια σειρά από τομείς, όπως είναι οι μεταφορές, η έρευνα και η τεχνολογία, το εμπόριο και οι επενδύσεις, ο πολιτισμός και ο αθλητισμός. Οπότε, εύλογα κατά καιρούς μπορεί να προκύψουν πεδία συνεργασίας με νέες χώρες.

Το ζήτημα όμως είναι αυτές τις συμφωνίες να έχουν θετικό αντίκτυπο στην πατρίδα μας. Γι’ αυτό από πλευράς μας, δίνουμε έμφαση σε ζητήματα απολογισμού των μέχρι τώρα συμφωνιών, ώστε να έχουμε μια ουσιαστική βάση για να αντλήσουμε στοιχεία και να είμαστε βέβαιοι ότι κινούμαστε προς την θετική κατεύθυνση χωρίς να υπάρχει λόγος για δεύτερες σκέψεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάποια από τα άρθρα της Συμφωνίας με τη Βραζιλία αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων και την αεροπορική ασφάλεια και γι’ αυτό κρίνω σκόπιμο να θέσω ορισμένα θέματα με απολύτως υπεύθυνο τρόπο. Στο δημόσιο διάλογο που πολλές φορές επαναλαμβάνεται η φράση για «Τέμπη στον αέρα» η οποία αφορά ουσιαστικά την επανάληψη μιας αντίστοιχης τραγωδίας -ένα ενδεχόμενο που είναι πραγματικά σοκαριστικό. Η χρήση της φράσης «Τέμπη στον αέρα» αποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα γιατί χρησιμοποιείται από ανθρώπους που γνωρίζουν καταστάσεις και ουσιαστικά προσπαθούν με αυτόν τον τρόπο, κύριε Υπουργέ, να σας κινητοποιήσουν για να βρεθούν λύσεις όσον αφορά στην ασφάλεια των μεταφορών.

Είναι πραγματικά αδιανόητο δύο και πλέον χρόνια μετά το δυστύχημα στα Τέμπη, να υπάρχει κίνδυνος να ξαναζήσουμε μια παρόμοια τραγωδία είτε πρόκειται για σιδηροδρομικές, είτε για αεροπορικές, είτε για ακτοπλοϊκές μεταφορές. Ειδικότερα για τις αεροπορικές μεταφορές παρουσιάζονται πολύ σοβαρά προβλήματα, ελλείψεις και κενά τα οποία προκύπτουν μέσα από επίσημες ανακοινώσεις των εργαζομένων και των σωματείων τους. Τα ζητήματα που τίθενται αφορούν στην υποστελέχωση και σε σοβαρές ελλείψεις σε προσωπικό αλλά και προβλήματα σε συστήματα ασφαλείας και υποδομές.

Αυτό που αναμένεται από την πλευρά της Κυβέρνησης είναι να υπάρξει σαφής απάντηση για την κατάσταση που επικρατεί στις αεροπορικές μεταφορές. Πρέπει να διασφαλιστεί η ομαλότητα στο συγκεκριμένο τομέα και γι’ αυτό οφείλετε να κινηθείτε με άμεσο τρόπο προς αυτή την κατεύθυνση, λαμβάνοντας υπόψη τις πολύ σοβαρές επισημάνσεις των εργαζομένων. Τα κρίσιμα ερωτήματα αφορούν στη στελέχωση των υπηρεσιών, αν είναι επαρκής αριθμός των εργαζομένων και με ποιον τρόπο θα καλυφθούν τα κενά που υπάρχουν. Επίσης, όσον αφορά στον εξοπλισμό, θα πρέπει να υπάρχει ξεκάθαρη εικόνα για το αν μπορεί να καλύψει τις σύγχρονες ανάγκες ή αν είναι απαρχαιωμένος, και κυρίως, πότε και με ποιον τρόπο θα αναβαθμιστούν τα συστήματα ασφαλείας.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τα ζητήματα που αφορούν στις αεροπορικές μεταφορές έχουμε προχωρήσει σε κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις οι οποίες, δυστυχώς, δεν έχουν απαντηθεί. Όπως δεν έχουν απαντηθεί και οι ερωτήσεις μας σχετικά με το μετρό της Θεσσαλονίκης με 30/10/2024 η πρώτη κατάθεση ερώτησης και 24/12/2024 η επανακατάθεση. Σε ένα μετρό της Θεσσαλονίκης, όπου τις προηγούμενες ημέρες υπήρχε για άλλη μια φορά, έντονος προβληματισμός με την αφορμή περιστατικού, με δύο συρμούς να κινούνται στην ίδια γραμμή. Χθες ανακοινώσατε, ότι αλλάζει η ημερομηνία παράδοσης στη γραμμή της Καλαμαριάς.

Μια άλλη περίπτωση κύριε Υπουργέ, είναι το οδικό δίκτυο Δράμα – Αμφίπολη, 26/3, απάντησε το Υπουργείο σας ότι θα έχουμε προσωρινό ανάδοχο το πρώτο τρίμηνο του 2025. Σήμερα πήραμε απάντηση από το Υπουργείο σας, μετά από επανακατάθεση, ότι προσωρινός ανάδοχος θα υπάρχει στο τέλος του 2025. Αυτό που βλέπω ως νέος Βουλευτής από το νομό Δράμας, κύριε Υπουργέ είναι ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, σε μεγάλα έργα, κινείται και λειτουργεί αποσπασματικά και επικοινωνιακά. Σαφείς απαντήσεις ζητάει ο κόσμος.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε συζητήσει πάρα πολλές φορές και θα ήθελα να δώσετε πραγματικά σαφείς απαντήσεις για όλα τα μεγάλα έργα που υπάρχουν σήμερα στον τόπο μας. Περιμένουμε την απάντηση για το μετρό της Θεσσαλονίκης, περιμένουμε τις απαντήσεις για τις αεροπορικές μεταφορές, περιμένουμε απαντήσεις, οι οποίες θα είναι συγκεκριμένες και όχι, θα αλλάζουν ανάλογα το πότε κατατίθεται η ερώτηση για τους δρόμους του νομού Δράμας. Θεωρούμε κύριε Υπουργέ, ότι στην Κυβέρνηση υπάρχει συνέχεια και γι’ αυτό εμείς θα συνεχίσουμε την επανακατάθεση ερωτήσεων και αναφορών, για να συνεχίσουμε να ελέγχουμε την Κυβέρνηση. Είναι καθήκον μας η αναζήτηση απαντήσεων και η άσκηση του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου στην Κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προέδρος της Επιτροπής):** Ωραία και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε και συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, τον κ. Ιωάννη Δελή και εσείς κύριε συνάδελφε, για 15 λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος):** Ωραία, ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Η Συμφωνία την οποία συζητούμε, πρόκειται φυσικά για μία συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών, στη βάση της αρχής της αμοιβαιότητας του Ελληνικού Κράτους, με τη Βραζιλία. Έχουν προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια και άλλες τέτοιες συμφωνίες με τη Χιλή, την Αίγυπτο, τη Σαουδική Αραβία, το Κατάρ, τη Μαλαισία.

Βέβαια όπως, είναι γνωστό στη χώρα μας εδώ και χρόνια, δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μόνο οι ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες βεβαίως, επιδοτούνται συχνά - πυκνά και με αρκετά εκατομμύρια ευρώ μάλιστα, από το Ελληνικό Κράτος. Μέσα στην πανδημία είναι χαρακτηριστικό, ότι επιδοτήθηκαν με πολλά εκατομμύρια και επιδοτήθηκαν και έκαναν απολύσεις, την ίδια στιγμή.

Έτσι, λοιπόν, όπως και όλες οι αντίστοιχες παλαιότερες συμφωνίες, έτσι και η σημερινή εξυπηρετεί πρώτα και κύρια τα συμφέροντα αυτών των εταιρειών, των ιδιωτικών αεροπορικών της Ελλάδας και της Βραζιλίας και στη συνέχεια βέβαια, τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του Ελληνικού Κεφαλαίου όπως, είναι το εμπορικό. Αυτό το διαλαλεί, το διακηρύσσει και η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει τη Συμφωνία, η οποία λέει επί λέξη το εξής: Αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών και τους εργαζόμενους σε αυτές, τις αρχές πολιτικής αεροπορίας των δύο χωρών, πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στο χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων, τους καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δύο κρατών. Κοντολογίς και με αυτή την αεροπορική Συμφωνία, το Ελληνικό Κράτος όχι, μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές και κατά δεύτερο λόγο, φυσικά στον τουρισμό και το εμπόριο. Αλλά επιπλέον, μεριμνά και εγγυάται το Ελληνικό Κράτος και για την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών αεροπορικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό. Παραδείγματος χάρη, με το άρθρο 10, στο οποίο προβλέπεται αμοιβαία απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς και οποιαδήποτε φορολογία.

Στην Ειδική Έκθεση δε, που συνοδεύει τη Σύμβαση - Συμφωνία αναγράφεται και το εξής: Αυτή η ανωτέρω απώλεια εσόδων, λόγω της απαλλαγής από δασμούς και οποιαδήποτε φορολογία, θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού. Ποια είναι τώρα η βασική και κύρια πηγή των εσόδων του προϋπολογισμού;

Μα φυσικά είναι το πορτοφόλι των λαϊκών οικογενειών κατά 95%, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία. Το κράτος λοιπόν, σύμφωνα και με τα κείμενα των Συμφωνιών, μεριμνά, όπως λέει και το αναγράφει και η ίδια η Συμφωνία-Σύμβαση, μεριμνά και για την τήρηση των κανόνων του λεγόμενου υγιούς και θεμιτού καπιταλιστικού ανταγωνισμού, στο συγκεκριμένο βεβαίως, κλάδο των αεροπορικών μεταφορών. Αν δεχτεί κανείς εδώ, ότι μπορούν να υπάρξουν τέτοιοι κανόνες και όχι ο κανόνας του δικαίου του ισχυρότερου. Ο μόνος άλλωστε κανόνας, ο οποίος λειτουργεί πραγματικά στη ζούγκλα του αδυσώπητο καπιταλιστικού ανταγωνισμού, για τα κέρδη.

Στην αεροπορική Συμφωνία που συζητάμε, γίνεται επίσης, λόγος και για την ασφάλεια των πτήσεων και θέλουμε να σταθούμε λιγάκι σε αυτό. Δε θα αναφερθώ στα αλλεπάλληλα αεροπορικά δυστυχήματα διεθνώς και σε χώρες μάλιστα ανεπτυγμένες παραδείγματος χάρη, στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ωστόσο, δεν περνά απαρατήρητο ότι τα τελευταία χρόνια στις Ηνωμένες Πολιτείες για παράδειγμα, καταγράφεται μια αύξηση συνεχής των λεγόμενων “near misses”, δηλαδή, ατυχημάτων που αποφεύγονται την τελευταία στιγμή κυριολεκτικά και προειδοποιούν για νέες τραγωδίες στα αεροδρόμια εκεί των Ηνωμένων Πολιτειών. Η πλειοψηφία αυτών των περιπτώσεων, σχετίζεται με τον αυξημένο φόρτο σε συνδυασμό με τις αποδεκατισμένες Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας.

Ακόμη και αν αυτά ακούγονται κάπως μακρινά, ας δούμε τι καταγγέλλουν στη χώρα μας οι εδώ εργαζόμενοι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Ενώ η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται σταθερά και υπάρχουν μέρες που ξεπερνά τις 4,5 χιλιάδες πτήσεις, το πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού διογκώνεται ιδιαίτερα, σε κρίσιμες μονάδες, όπως στο κέντρο ελέγχου περιοχής Αθηνών - Μακεδονίας, που παρακολουθεί και τις περισσότερες πτήσεις εντός του FIR. Σε αυτό τον τομέα Αθήνας – Μακεδονίας, η κίνηση διπλασιάστηκε σε σύγκριση με το 2004 πριν από 20 χρόνια, αλλά το προσωπικό μειώθηκε στο μισό την ίδια στιγμή, με ελάχιστες προσλήψεις τα τελευταία χρόνια και δεν αποτελεί νομίζουμε, λύση και απάντηση στο πρόβλημα της υποστελέχωσης, η υποκατάσταση της φυσικής παρουσίας εργαζομένων στους πύργους ελέγχου με συστήματα απομακρυσμένου ψηφιακού ελέγχου. Διότι, αυξάνουν εκτός των άλλων και τον κίνδυνο κυβερνοεπιθέσεων, που μπορούν να αλλοιώσουν την εικόνα του μόνιτορ του ελεγκτή. Υπάρχει αυτή η δυνατότητα, για τους χάκερ, όπως τους λένε.

Όσο για τα υλικοτεχνικά μέσα, τα ραντάρ και τα συστήματα απεικόνισης των δεδομένων, καθώς και τα συστήματα επικοινωνιών μεταξύ των εργαζομένων -η υλικοτεχνική υποδομή- είναι απαρχαιωμένα. Είναι πάνω από 20 ετών και δεν αντιστοιχούν στις σύγχρονες δυνατότητες και ανάγκες. Με τέτοιες φυσικά συνθήκες δουλειάς και ασφάλειας των πτήσεων, είναι χαρακτηριστική η αγωνιώδης προειδοποίηση των εργαζομένων για τα «Τέμπη του αέρα».

Όσο για τους εργαζόμενους των αεροδρομίων που φυσικά είναι αόρατοι, κυριολεκτικά αόρατοι για όλες αυτές τις συμφωνίες αυτού του είδους, εδώ στους εργαζόμενους στα αεροδρόμια κυριαρχεί, «σπάει κόκαλα» η τεράστια υποστελέχωση σε όλες τις εταιρείες στο αεροδρόμιο για τις αποσκευές, για τα check-in, παντού. Κάτι που φυσικά, σημαίνει εντατικοποίηση, εξαντλητικά ωράρια χωρίς διάλειμμα, υπερωρίες, ρεπό τα οποία δουλεύονται και καλά τα λέμε ρεπό. Ακανόνιστες βάρδιες, που σμπαραλιάζουν τις προσωπικές ζωές των εργαζομένων και αυξάνουν βεβαίως, σε συνδυασμό και με την ελλιπή εκπαίδευση και τον ελαττωματικό και ασυντήρητο εξοπλισμό, αυξάνουν και τα εργατικά ατυχήματα, αλλά και τις επαγγελματικές ασθένειες.

Τούτων δοθέντων, λοιπόν και με βάση όλα όσα είπαμε, καταψηφίζουμε τη Συμφωνία την αεροπορική με τη Βραζιλία, όπως το ίδιο πράξαμε και με τις προηγούμενες, αντίστοιχες αεροπορικές συμφωνίες.

Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κυρία Μαρία Αθανασίου, η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ- ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»).

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»**): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Η υπό κύρωση Συμφωνία αποσκοπεί στην περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών Ελλάδας και Βραζιλίας, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών με την καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών από τις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες τους. Η Βραζιλία αποτελεί τη 10η μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο σε δυναμικό αγοράς και την 9η σε αγοραστική δύναμη. Επίσης, είναι η 5η μεγαλύτερη σε έκταση χώρα στον κόσμο και 5η σε πληθυσμό. Η Βραζιλία είναι η μεγαλύτερη οικονομία της Λατινικής Αμερικής και η 9η μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, όσον αφορά το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Αποτελεί επίσης, τη 2η μεγαλύτερη οικονομία της Αμερικανικής Ηπείρου μετά τις ΗΠΑ. Το ΑΕΠ το 2023 ανήλθε στα

2,12 τρισεκατομμύρια δολάρια. Επίσης, είναι η μεγαλύτερη και πολυπληθέστερη χώρα της Λατινικής Αμερικής στη Νότια Αμερική. Άρα, μιλάμε για τεράστια οικονομικά μεγέθη παρά τα επίσης τεράστια κοινωνικά και οικονομικά χάσματα μεταξύ του πληθυσμού της.

Σύμφωνα με περσινές δηλώσεις του Υπουργού Εξωτερικών της Βραζιλίας, οι δύο χώρες έχουν εμπορικές σχέσεις που αγγίζει το μισό δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως. Επίσης, 60.000 τουρίστες επισκέφθηκαν πέρυσι την Ελλάδα. Ωστόσο, τονίζει ότι υπάρχουν περιθώρια για περαιτέρω αύξηση. Χαρακτηρίζεται ως αναδυόμενη οικονομία με τεράστιους φυσικούς και πλουτοπαραγωγικούς πόρους με νεανικό εργατικό δυναμικό. Αποτελεί μια αγορά 203 εκατομμυρίων καταναλωτών, διαθέτοντας μια σημαντική και ανερχόμενη μεσαία τάξη. Ο τομέας των υπηρεσιών και η βιομηχανία αποτελούν άνω του 90% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ ο αγροτικός τομέας συμβάλλει με 6,5% περίπου.

Η Βραζιλία όσον αφορά στο εξωτερικό της εμπόριο έχει πλεόνασμα. Οι εξαγωγές υπερβαίνουν τις εισαγωγές της. Οι εξαγωγές της Βραζιλίας ανήλθαν το 2023 σε 339,7 δισ. δολάρια έναντι 334,1 δις δολαρίων το προηγούμενο έτος. Αντίστοιχα, οι εισαγωγές αγαθών ανήλθαν σε 240, 8 δισ. δολάρια έναντι των 272,6 δισ. δολαρίων το 2022. Το 2023 το εμπορικό ισοζύγιο ήταν πλεονασματικό και έφτασε στο ύψος των 98,8 δισ. δολαρίων. Αντίθετα, είναι ελλειμματική όσον αφορά το ισοζύγιο εμπόριο υπηρεσιών. Οι εξαγωγές υπηρεσιών ανήλθαν σε 45,2 δισ. δολάρια, ενώ οι εισαγωγές έφτασαν τα 82,8 δισ. δολάρια το 2022. Το εμπορικό πλεόνασμα υπερκαλύπτει το έλλειμμα στο ισοζύγιο υπηρεσιών, με συνέπεια να εμφανίζεται πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας με το εξωτερικό.

Η Βραζιλία εξάγει κυρίως πετρελαιοειδή ή αγροτικά προϊόντα, καφέ, σόγια, βόειο κρέας, πρώτες ύλες και ορυκτά όπως σίδηρο και χάλυβα. Ακόμη, εισάγει κυρίως μηχανολογικό εξοπλισμό, οχήματα, λιπάσματα, χημικά, φαρμακευτικά μεταξύ άλλων. Το εμπόριο αγαθών Ελλάδος - Βραζιλίας κινείται σε χαμηλά επίπεδα εξαιτίας της γεωγραφικής απόσταση των δασμολογικών εμποδίων και των γενικότερων εμπορικών περιορισμών. Επίσης, εμφανίζεται εμπορικό έλλειμμα σε βάρος της χώρας μας, το οποίο αποδίδεται πρώτον και κυρίως, στο γεγονός ότι η Βραζιλία κατέστη εναλλακτικός προμηθευτής προϊόντων τα τελευταία χρόνια που η χώρα μας προμηθευόταν από άλλους εμπορικούς εταίρους πρώτες ύλες όπως ζάχαρη. Δεύτερον, εξαιτίας της ανατίμησης των βραζιλιανών αγροδιατροφικών προϊόντων όπως σόγια, καφές, λόγω της κρίσης της εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά και της περιορισμένης εσοδείας εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής.

Εντούτοις, η Βραζιλία αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της χώρας μας σε όλη τη Νότια και Κεντρική Αμερική, καθώς το διμερές εμπόριο αγγίζει τα 500 εκατομμύρια ευρώ. Το εμπόριο αγαθών Ελλάδος - Βραζιλίας κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Η Ελλάδα εισάγει κυρίως σόγια και καφέ και εξάγει μεταξύ άλλων ακτινίδια, φαρμακευτικά προϊόντα, ελαιόλαδο. Αν ληφθεί υπόψη το διμερές εμπόριο υπηρεσιών, στο οποίο η Ελλάδα εμφανίζει μεγάλο πλεόνασμα λόγω της ναυτιλίας, οι διμερείς οικονομικές σχέσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία. Είναι λοιπόν προφανές ότι οι διμερείς εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών, λόγω της απόστασης αλλά και της διαφοράς των μεγεθών, εξυπηρετούνται περισσότερο από τη ναυτιλία. Ενώ, η αεροπορική σύνδεση εξυπηρετεί περισσότερο τουριστικούς ή επιχειρηματικούς σκοπούς.

Στο άρθρο 1, ορίζεται ότι κυρώνεται η Συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, η οποία υπογράφηκε στη Βραζιλία πρωτεύουσα της χώρας στις 6 Φεβρουαρίου του 2023.

Στο άρθρο 2, αναγνωρίζονται τα δικαιώματα που παραχωρεί το ένα μέρος στο άλλο για τη διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους. Μάλιστα προβλέπεται η δυνατότητα πολλαπλού διορισμού αεροπορικών εταιρειών και από τα δύο μέρη, για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές. Το παρόν προβλέπει τα εξής δικαιώματα για τη διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Να ίπτανται χωρίς προσγείωση πάνω από την επικράτεια του μέρους που του παραχωρεί δικαιώματα, να σταθμεύουν στην επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς και να σταθμεύουν στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρόμων της συμφωνίας για αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Ένα σημείο στο οποίο χρειάζεται να σταθούμε, είναι το ποιες αεροπορικές εταιρείες θα αποκτούν αυτά τα προνόμια και αν αυτές πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις και κριτήρια αξιοπιστίας.

Στο άρθρο 5, προβλέπεται η αναγκαιότητα της τήρησης των νόμων και των κανονισμών του ενός μέρους, σχετικά με την είσοδο, παραμονή ή την αναχώρηση των αεροσκαφών του στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρος. Ωστόσο ως προς την τήρηση των νόμων, ορίζεται ότι θα πρέπει να ισχύει το ίδιο και για την είσοδο, την άδεια, την παραμονή ή διέλευση, την αποδημία ή μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα και να εφαρμόζονται από την διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Αναφέρεται επίσης ότι οι αποσκευές και τα εμπορεύματα που είναι σε άμεση διέλευση, θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και το άρθρο 10, απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία, με το οποίο προβλέπεται η απαλλαγή στο πλαίσιο της αμοιβαιότητας για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των μερών από περιορισμούς εισαγωγής, από δασμούς, από ειδικούς φόρους κατανάλωσης, από τέλη επιθεώρησης, λοιπούς φόρους και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων κ.λπ., που χρησιμοποιούνται από τις αεροπορικές εταιρείες κατά την άσκηση των υπηρεσιών που έχουν συμφωνηθεί. Επίσης, η Ελλάδα δεν εμποδίζεται να επιβάλει χωρίς διακρίσεις φόρους, εισφορές τέλη, κλπ., επί των καυσίμων που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος εταιρείας της Βραζιλίας, εάν εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων στην επικράτειά της ή στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το κριτήριο εν προκειμένω θα πρέπει να είναι το οικονομικό όφελος για την πατρίδα μας και το να αποφύγουμε οποιαδήποτε επιβάρυνση. Ο προβληματισμός μας αυτός βασίζεται σε προηγούμενα αντίστοιχα δεδομένα.

Αφορμή λαμβάνουμε από το άρθρο 11, θεμιτός ανταγωνισμός. Σε αυτό το άρθρο, προβλέπεται μεταξύ των μερών να υπάρχει θεμιτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον, ούτως ώστε οι αεροπορικές εταιρείες των μερών να ανταγωνίζονται δίκαια και ισότιμα. Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα για δημόσιες επιδοτήσεις υπό προϋποθέσεις και με συνθήκες διαφάνειας. Προβλέπεται επίσης, η δυνατότητα γραπτών παρατηρήσεων και προσφυγής σε δημόσιους φορείς και διαβουλεύσεις. Σε περίπτωση μη επίλυσης του υπό διαβούλευση θέματος, υπάρχει η δυνατότητα αναστολής των δικαιωμάτων. Επιπροσθέτως, προβλέπονται και ρυθμίσεις για την τήρηση των αντιμονοπωλιακών νόμων.

Ερχόμαστε στο σημείο του προβληματισμού μας, που είναι οι ίδιες οι επιδοτήσεις και κατά πόσο μπορεί αυτές να είναι διαφανείς. Για παράδειγμα, η βασική κρατική ενίσχυση στην Aegean ποσού 120 εκατομμυρίων ευρώ, δεν της χορηγήθηκε στο πλαίσιο ανακεφαλαιοποίησης της όπως συνέβη με άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες - ανάμεσά τους και η Lufthansa - αλλά ως μια άμεση επιχορήγηση, προκειμένου να καλυφθούν οι ζημιές που προκάλεσαν στον αερομεταφορέα τα περιοριστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας τα οποία λήφθηκαν το 2020. Σύμφωνα δε με σχετικά δημοσιεύματα, το ελληνικό δημόσιο εξέρχεται από την υλοποίηση του σχεδίου κρατικής ενίσχυσης της Aegean, προκειμένου να ξεπεράσει τις βαριές συνέπειες της πανδημίας Covid19, με ζημιά σχεδόν 35 εκατομμυρίων ευρώ. Από τα 120 εκατομμύρια ευρώ που παρείχε το δημόσιο στην κορυφαία αεροπορική εταιρεία της χώρας ως χορηγία για να αντιμετωπίσει τις ζημιές που προκλήθηκαν από τα έκτακτα μέτρα για την πανδημία, θα πάρει πίσω μόνο τα 85,4 εκατομμύρια ευρώ.

Κύριοι συνάδελφοι κύριε Υπουργέ, η θέση της Ελληνικής Λύσης για σύναψη διμερών εμπορικών συμφωνιών επ’ ωφελεία της χώρας μας είναι εκπεφρασμένη και προφανής. Το κριτήριο θα πρέπει να είναι η ωφέλεια, η οποία θα προκύψει για την πατρίδα μας, εμπορική, οικονομική, αλλά και πολιτισμική. Θεωρούμε ότι η θωράκιση των σχέσεων με τη μακρινή Βραζιλία είναι χρήσιμη, αλλά και αν συνδυαστεί με οργανωμένη και υπεύθυνη εκστρατεία προώθησης του πολιτισμικού και τουριστικού προϊόντος της πατρίδας μας, ακόμα κι αν η Βραζιλία διαθέτει και προωθεί παρόμοιας φύσεως τουριστικά προϊόντα, μιας και είναι προικισμένη με ορισμένες από τις ωραιότερες τουριστικές ακτές παγκοσμίως. Ωστόσο θεωρούμε ότι η πολιτιστική μας κληρονομιά με τον παγκόσμιο χαρακτήρα και ακτινοβολία της, μπορεί να ελκύσει επισκέπτες και από τη Βραζιλία με αυξανόμενη αριθμητικά πορεία. Η συνέχεια στην Ολομέλεια, η Ελληνική Λύση επιφυλάσσεται.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ.

Τον λόγο η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. της Νέας Αριστεράς, η κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Με το σχέδιο νόμου κυρώνεται η Συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βραζιλία, η οποία υπογράφηκε στη Βραζιλία στις 6 Φεβρουαρίου του 2023 και όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, έχει σκοπό να ενισχύσει την αεροπορική σχέση των δύο χωρών μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας τους.

Έχουμε συζητήσει –το είπαν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι- Συμφωνίες με παρόμοιο περιεχόμενο, Κίνα, Κατάρ, Χιλή, γενικώς με πάρα πολλές χώρες ανά καιρούς, οπότε δεν έχω να κάνω και ιδιαίτερα σχόλια σε ό,τι αφορά τη Συμφωνία καθαυτή.

Θα σταθώ μόνο λίγο στα άρθρα 7 και 8 που αναφέρονται στην ασφάλεια πτήσεων (safety) και στην αεροπορική ασφάλεια (security). Στο κείμενο δεν αποτυπώνεται ξεκάθαρα πώς η παρούσα Συμφωνία μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια. Σημειώνω ότι στη Βραζιλία δεν υπάρχει υποχρέωση διαχωρισμού εποπτικής - ρυθμιστικής αρχής και παρόχου υπηρεσιών. Το ίδιο ισχύει και για τα δικαιώματα των επιβατών. Δεν γίνεται σαφές πώς θα διασφαλιστούν στην πράξη, αφού αυτό το κάνει η ΑΠΑ κάθε χώρας. Στη χώρα μας το ζήσαμε κατά την πανδημία, όταν η κυβέρνηση νομοθέτησε τη χορήγηση κουπονιών Vouchers ως τη μόνη εναλλακτική του επιβάτη σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης του, αντί για επιστροφή χρημάτων. Δεν υπήρχε κάποια εποπτική αρχή να παρέμβει για να εφαρμοστούν οι σχετικοί κανονισμοί.

Φυσικά είπα για τη Βραζιλία, αλλά ακόμη και στην Ελλάδα, που ο διαχωρισμός έχει γίνει πλέον, έτσι όπως λειτουργεί η ΑΠΑ καμία εγγύηση για την ασφάλεια δεν έχουμε. Αναφέρομαι βεβαίως για πολλοστή φορά στην κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών, η οποία έγινε με Υπουργό τον κ. Καραμανλή με το ν.4757/2020.

Η Αθηνοκεντρική ΑΠΑ με το ελάχιστο προσωπικό της αδυνατεί να επιτελέσει το οποιοδήποτε εποπτικό έργο στους ελληνικούς αερολιμένες. Δεν άλλαξε κάτι επί του προκατόχου σας κ. Υπουργέ, του κ. Σταϊκούρα –περίμενα ότι θα είναι και ο Υπουργός Μεταφορών σήμερα, για να πω την αλήθεια, ωστόσο θα του τα μεταφέρετε- και υποθέτω ότι η συγκεκριμένη καταστροφική πολιτική, γιατί περί αυτού πρόκειται, θα συνεχιστεί και με αυτή την πολιτική ηγεσία.

Έχουμε καταθέσει πλήθος ερωτήσεων για το θέμα. Έχουμε κάνει δηλώσεις, το αναφέρουμε συνέχεια σε όλα τα νομοσχέδια των αερομεταφορών και δεν έχει αλλάξει απολύτως τίποτα. Οι περισσότερες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αν και δεν έχουν το νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας, έχουν θεσπίσει περιφερειακές εποπτικές μονάδες των αντίστοιχων υπηρεσιών εντός των αερολιμένων. Γιατί για παράδειγμα στη Φρανκφούρτη να υπάρχει η γερμανική αεροπορική αρχή στα αεροδρόμια; Η απάντηση είναι, ότι εκεί δεν την διώχνουν δια του Υπουργού.

Στην Ελλάδα, όπως φαίνεται, θεωρούμε πως η Fraport είναι κατάλληλη για να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις προς όφελος των ελληνικών συμφερόντων. Στην Ελλάδα του 2025, που σύμφωνα με έκθεση της European Travel Commission διατηρεί την 4η θέση στις προτιμήσεις των Ευρωπαίων για διακοπές, τα επίπεδα αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας βρίσκονται στο 74,9%, όταν σε αντίστοιχες χώρες, για παράδειγμα στη Γαλλία είναι στα 97,4% και μάλιστα το 2020, το 93% στη Γερμανία το 2021, το 90% στην Ιταλία το 2022. Αυτά είναι όλα στοιχεία του ICAO.

Στην Ελλάδα των 42 αεροδρομίων, το Υπουργείο Μεταφορών αποφάσισε η ΑΠΑ να συγκροτείται από 120 άτομα, ενώ προβλέπονται 172 οργανικές θέσεις. Την ίδια στιγμή στην Πορτογαλία των 11 αεροδρομίων η αντίστοιχη αρχή έχει 250 άτομα. Καταλαβαίνουμε λοιπόν, ότι μια τέτοια πρόβλεψη προσωπικού για την ελληνική ΑΠΑ θέτει ζητήματα ασφάλειας στις αερομεταφορές της χώρας.

Αυτά συμβαίνουν ενώ η παρουσία της ΑΠΑ στα αεροδρόμια είναι συμβατική υποχρέωση τόσο της Fraport όσο και των υπολοίπων ιδιωτικών φορέων διαχείρισης. Μάλιστα στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται περαιτέρω η παραχώρηση γραφείων σε κάθε παραχωρημένο αεροδρόμιο για τη στέγαση των παραπάνω αρχών. Τι έκανε όμως, πρόσφατα η Fraport; Έστειλε έγγραφο στην ΥΠΑ με το οποίο ζητά την απόδοση σε αυτήν των 14 γραφείων όπου είναι εγκατεστημένοι οι αερολιμενικοί υπάλληλοι της ΥΠΑ, ενώ, παράλληλα, ανακοίνωσε ότι θα αφαιρέσει τις μπλε κάρτες εργαζομένων από τους παραπάνω υπαλλήλους προκειμένου οι τελευταίοι να μην έχουν πλέον πρόσβαση στους ελεγχόμενους χώρους των 14 αερολιμένων.

Παρόμοιες ενέργειες γίνονται συνέχεια από την Fraport, προφανώς με την έγκριση ΥΠΑ – ΑΠΑ, αλλά, ας είμαστε ειλικρινείς, οι διοικήσεις τους απλά υποθέτουμε, ότι εφαρμόζουν την πολιτική του Υπουργείου σε σχέση με τη μη κρατική παρουσία στα αεροδρόμια.

Η παντελής έλλειψη ελέγχων, η μη εφαρμογή των αερολιμενικών διατάξεων και η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων, αποτελούν τέλειο κοκτέιλ για τη δημιουργία ζητημάτων ασφαλείας στις αερομεταφορές. Κάτι που άλλωστε επιβεβαιώνεται και στην πράξη, αφού από την κατάργηση των αεροπορικών αρχών, συμβάντα λαμβάνουν χώρα συνεχώς και η ΑΠΑ είναι ανύπαρκτη. Σε αντίστοιχη συζήτηση είχα αναφέρει αρκετά συμβάντα, τα οποία θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Φυσικά, δεν είναι μόνο οι αερολιμενικοί που καταγγέλλουν την πολιτική της Κυβέρνησης, αλλά σχεδόν όλοι οι κλάδοι του τομέα αεροναυτιλίας.

Να πούμε για τους ηλεκτρονικούς μηχανικούς ασφάλειας εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ, οι οποίοι με αφορμή το θάνατο ενός 47χρονου εργαζόμενου, καταγγέλλουν την ΥΠΑ για υποστελέχωση, ελλείψεις και προβλήματα στα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας, αλλά και γενικότερα προβληματική λειτουργία της Υπηρεσίας. Έχουμε καταθέσει ως Νέα Αριστερά και σχετική αναφορά γι’ αυτό.

Ταυτόχρονα τονίζουν, ότι οι ανακοινώσεις της διοίκησης της ΥΠΑ περί προμηθειών νέων συστημάτων, είναι ανακριβείς αλλά έτσι κι αλλιώς τα έργα για τα νέα συστήματα δεν προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί πριν το 2029. Υπογραμμίζουν ότι εδώ και χρόνια, κομβικά ραντάρ σάρωσης του εναέριου χώρου δεν λειτουργούν ή υπολειτουργούν και άρα, όλα επαφίονται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Καμπανάκι, όμως, για την ασφάλεια των αερομεταφορών στη χώρα μας, χτυπούν και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Επισημαίνουν την υποστελέχωση του κλάδου, η οποία είναι σε τέτοιο επίπεδο, που δεν επιτρέπει την εξυπηρέτηση της ζήτησης της αεροπορικής κίνησης. Τονίζουν ότι ο εξοπλισμός επιτήρησης και επικοινωνιών της Αθήνας είναι απαρχαιωμένος. Ειδικότερα, αναφέρουν ότι το σύστημα προειδοποίησης εμπλοκών, είναι μη επιχειρησιακό με αποτέλεσμα, ο εκάστοτε ελεγκτής να μην λαμβάνει ειδοποίηση από το σύστημα, αν αεροσκάφη βρίσκονται σε πορεία σύγκρουσης. Άρα, η αποφυγή συμβάντων εξαρτάται αποκλειστικά από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Επίσης και ο Σύλλογος Οικονομικών Υπαλλήλων της ΥΠΑ, καταγγέλλει καθεστώς τεχνητής πτώχευσης της Υπηρεσίας, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Αναφέρονται στην εκμηδένιση των εσόδων της ΥΠΑ από το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, το ΤΕΑΑ, με το ν. 4757/2020. Επιπλέον, στην ανάγκη προμήθειας νέων συστημάτων ραντάρ κάλυψης του εθνικού εναέριου χώρου, διαδικασία που έχει κολλήσει εδώ και χρόνια λόγω δικαστικών εμπλοκών, η οποία όμως, ακόμη και αν αύριο ξεμπλόκαρε, αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει στην ΥΠΑ το κονδύλι των 30 εκατομμυρίων ευρώ που θεωρητικά, θα είχε εξασφαλιστεί από το ΤΕΑΑ. Υποστηρίζουν τέλος, ότι η Υπηρεσία βρίσκεται σε δυσχερή θέση για να καλύψει τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις έναντι προμηθευτών, να συνεχίσει διαγωνιστικές διαδικασίες προηγούμενων ετών, να συντηρήσει τις εγκαταστάσεις των 22 περιφερειακών αεροδρομίων που βρίσκονται υπό τον έλεγχο της ΥΠΑ και να ανταπεξέλθει σε έκτακτες ανάγκες.

Το κοινό στις καταγγελίες των ηλεκτρονικών, των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και οικονομικών υπαλλήλων της ΥΠΑ, είναι ότι σε όλα αυτά η διοίκηση παραμένει απαθής στην καλύτερη περίπτωση, ενώ στη χειρότερη, επιτίθεται σε όσους αναδεικνύουν τα κρίσιμα αυτά ζητήματα.

Ποια είναι η απάντηση της Κυβέρνησης σε όλα αυτά; Έχει ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για την παραχώρηση και των τελευταίων 22 περιφερειακών κρατικών αερολιμένων, τους οποίους λειτουργεί η ΥΠΑ. Αντί, η Κυβέρνηση να αναβαθμίσει και να αναπτύξει τις εν λόγω υποδομές στρατηγικής σημασίας, οι οποίες κατασκευάστηκαν με δημόσιους πόρους, τις οδήγησε σε σταδιακή υποβάθμιση για να τις εκποιήσει έναντι πινακίου φακής σε επίδοξα επιχειρηματικά συμφέροντα. Κι αυτό, όχι ως προϊόν εκβιασμού και μνημονιακών δεσμεύσεων, αλλά ως κυβερνητική επιλογή του επιτελικού κράτους.

Eνώ η εμπειρία της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αερολιμένων, μέσω της κοινοπραξίας της γερμανικής Fraport με τον Όμιλο Κοπελούζου, αλλά και του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, έδειξε ότι τέτοιες παραχωρήσεις δε διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον. Αντιθέτως, έχουν οδηγήσει σε αυξήσεις τελών πτήσεων, αισχροκέρδεια σε προϊόντα και υπηρεσίες στα αεροδρόμια, επιβάρυνση των τοπικών κοινωνιών και αποξένωση του δημοσίου ελέγχου στην αεροπορική σύνδεση σε νησιωτικές περιοχές, θίγοντας τον πυρήνα της κρατικής αρμοδιότητας.

Αυτή είναι η κατάσταση στις αερομεταφορές στη χώρα μας και εν μέσω κρίσιμων ζητημάτων που άπτονται της ασφάλειας, εμείς συζητάμε σήμερα μια αεροπορική συμφωνία για την οποία δεν είμαστε αρνητικοί, αλλά δεν είναι αυτό το θέμα. Το κράτος έχει καθήκον να εγγυηθεί το βέλτιστο δυνατό επίπεδο ασφαλείας στον αεροπορικό χώρο και δυστυχώς, οι πολιτικές της Κυβέρνησης τα τελευταία 6 χρόνια, είναι πολύ μακριά από αυτό.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :**  Κι εμείς σας ευχαριστούμε κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της «Νίκης», ο κ. Κομνηνός Δελβερούδης.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα Συμφωνία αφορά στις αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ της χώρας μας και της Βραζιλίας και αποσκοπεί, κατά τα αναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση, στην ενίσχυση της συνολικής αεροπορικής σχέσης των δύο χωρών, μέσω της αναβάθμισης της αεροπορικής συνεργασίας τους.

Να επισημάνω και εγώ αρχικά, ότι η Συμφωνία αυτή έχει υπογραφεί από τις 6 Φεβρουαρίου του 2023, γεγονός που δημιουργεί το εύλογο ερώτημα, για ποιο λόγο η συμφωνία αυτή έρχεται προς συζήτηση στη Βουλή μετά από δύο και πλέον χρόνια. Η τεράστια αυτή καθυστέρηση -θα μου επιτρέψετε να πω- ότι δείχνει φανερά την προχειρότητα και τη μη σοβαρή προσέγγιση της Κυβέρνησης και εν προκειμένω, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε θέματα διεθνούς συνεργασίας και διασφάλισης συμφερόντων της Ελλάδος σε διεθνές επίπεδο, καθώς θα μπορούσαν να έχουν μεσολαβήσει σημαντικά γεγονότα, τα οποία ενδεχομένως να είχαν μεταβάλει ουσιαστικά τα δεδομένα και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες υπεγράφη η παρούσα Συμφωνία. Θα θέλαμε να μας δώσετε μια απάντηση σε αυτό, κύριε Υπουργέ, νομίζω έχει τη σημασία του.

Πέραν αυτού όμως, οι πολιτικές σχέσεις των δύο χωρών είναι παραδοσιακά καλές, ενώ η Ελληνική Ομογένεια στη Βραζιλία ανέρχεται περίπου σε 20.000 Έλληνες, οι οποίοι διαμένουν κυρίως στον Άγιο Παύλο- Σάο Πάολο κατά τους Βραζιλιάνους. Η Βραζιλία επίσης, είναι η μεγαλύτερη και πολυπληθέστερη χώρα της Λατινικής Αμερικής, η 10η μεγαλύτερη Οικονομία στον κόσμο σε δυναμικό αγοράς και η 9η σε αγοραστική δύναμη. Σημαντικό είναι και το γεγονός, ότι υπάρχει έντονο το ενδιαφέρον των Βραζιλιάνων για την Ελλάδα, όπως διαπιστώθηκε στη Διεθνή Έκθεση Τουρισμού που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο στο Σάο Πάολο της Βραζιλίας. Συνεπώς, στη βάση αυτή εμείς επιθυμούμε να συνεχίσουμε να έχουμε καλές σχέσεις με τη Βραζιλία σε κάθε επίπεδο, όπως είναι ο τουρισμός, το εμπόριο, ο πολιτισμός και οι αεροπορικές μεταφορές και γενικότερα, η ενίσχυση των διμερών μας σχέσεων.

Ωστόσο, διατηρούμε σημαντικές επιφυλάξεις ως προς το περιεχόμενο της παρούσας Συμφωνίας. Θυμόμαστε ότι πρόσφατα κυρώθηκε και η Συμφωνία πολιτιστικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, κατά τη συζήτηση της οποίας επίσης διατυπώσαμε τις επιφυλάξεις μας, όχι για τις σχέσεις μας με τη Βραζιλία, αλλά για το περιεχόμενο και τότε, του κειμένου της Συμφωνίας. Ομοίως και στην περίπτωση της κύρωσης της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ Ελλάδος και της Κίνας.

Το ίδιο ισχύει και στην παρούσα Συμφωνία, καθώς διαπιστώνεται δυστυχώς, ότι γίνεται χρήση προδιατυπωμένων κειμένων των συμφωνιών, με ομοιότητες στους επιμέρους όρους, αν όχι και με το ίδιο περιεχόμενο. Η απαράδεκτη αυτή τακτική ενέχει τον κίνδυνο να προκληθούν σοβαρά ζητήματα σε επίπεδο ασφάλειας της χώρας μας. Ενώ διαπιστώνεται για άλλη μια φορά, ότι οι όποιες παρατηρήσεις, επισημάνσεις και επιφυλάξεις, που έχουν διατυπωθεί σε αντίστοιχες Επιτροπές, δεν εισακούγονται από το Υπουργείο σας, με αποτέλεσμα να επαναλαμβάνονται οι ίδιες αστοχίες και ασάφειες.

Εν προκειμένω, στην εν λόγω Συμφωνία προκύπτουν πολλά ερωτήματα, σε σχέση με τα δικαιώματα που παρέχονται, όχι στην Βραζιλία, αλλά σε άλλες τρίτες χώρες. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 2 προβλέπεται ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, όχι μόνο δηλαδή οι διορισμένες εταιρείες που προβλέπονται στο άρθρο 3, απολαμβάνουν το δικαίωμα υπερπτήσης και στάθμευσης για μη εμπορικούς σκοπούς στο έδαφος του έτερου συμβαλλόμενο κράτους- πρώτη και δεύτερη ελευθερία. Αυτή η παροχή όμως των δικαιωμάτων, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9- και δη στις παραγράφους 6 και 7- δίνει τη δυνατότητα στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, να εκμεταλλεύονται την αγορά μέσω συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας, όχι μόνο με εταιρείες των ίδιων των συμβαλλόμενων μερών, αλλά και με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών. Δηλαδή, με χώρες με τις οποίες η Ελλάδα ενδέχεται και να μην έχει καλές σχέσεις ή να έχει ακόμα και εχθρικές σχέσεις και οι οποίες εταιρείες θα μπορούν να πραγματοποιούν πτήσεις πάνω από στρατιωτικές εγκαταστάσεις, από Βάσεις και χώρους στρατηγικής και εθνικής σημασίας για τη χώρα μας. Μάλιστα, στην παράγραφο 6 αναφέρεται ότι οι συμφωνίες αυτές, μπορούν να υπόκεινται σε έλεγχο από τις αρμόδιες Αρχές. Ενώ ένας τέτοιος έλεγχος, θα πρέπει να είναι υποχρεωτικός και όχι δυνητικός ως προαπαιτούμενο και προφανώς να διενεργείται από το έτερο συμβαλλόμενο κράτος, με δικαίωμα άρνησης του τελευταίου σε μια τέτοια συνεργασία.

Στην παράγραφο 7, προβλέπεται και η δυνατότητα για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του κάθε συμβαλλόμενου κράτους να μπορούν να μισθώνουν αεροσκάφη από οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία. Δηλαδή και από τρίτες χώρες, όπως λέει ρητά. Επίσης, αναφέρεται ότι η πλήρης μίσθωση αεροσκάφους, δηλαδή με πλήρωμα από τρίτη χώρα, θα είναι έκτακτη και μόνο αν δεν απαγορεύεται να λειτουργεί η εταιρεία αυτή εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή και της Βραζιλίας και μετά από έγκριση του ετέρου συμβαλλόμενου κράτους. Ωστόσο και πάλι δεν καλύπτει την περίπτωση μίσθωσης αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα από τρίτη χώρα. Ούτε και αναφέρει ρητά, στην περίπτωση μίσθωσης με πλήρωμα, ότι αν η Ελλάδα δεν εγκρίνει την μίσθωση αυτή, τότε θα απαγορεύεται η λειτουργία του αεροσκάφους και θα παύσει η ισχύς της μίσθωσης. Είναι προφανείς οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν για ζητήματα εθνικής ασφάλειας της χώρας μας, με τέτοιου είδους προδιατυπωμένες Συμφωνίες, οι οποίες αφήνουν «παράθυρα συνεργασίας» με τρίτες χώρες, χωρίς φυσικά την έγκριση της Ελλάδας, μέσω του ετέρου συμβαλλόμενου μέρους -εν προκειμένω της Βραζιλίας.

Επίσης, στο Παράρτημα Πίνακα Διαδρομών, στις σημειώσεις, προβλέπεται η δυνατότητα για δικαίωμα κίνησης πέμπτης ελευθερίας. Δηλαδή, για μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ σημείων στην επικράτεια του ετέρου συμβαλλόμενου μέλους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών. Εφόσον το συμφωνήσουν οι αεροπορικές Αρχές των μερών και όχι δηλαδή, με κύρωση Συμφωνίας μεταξύ τους. Ενώ, αν καταλαβαίνω καλά, κάτι τέτοιο εξαιρείται ως δυνατότητα στο άρθρο 2 της Συμφωνίας, σύμφωνα και με την Αιτιολογική Έκθεση. Παρ’ όλα αυτά, υπάρχει στα ψιλά γράμματα της Συμφωνίας αυτό.

Επίσης, για την ενίσχυση των εθνικών μας συμφερόντων, θα έπρεπε στο άρθρο 4 να προβλέπεται η άμεση ανάκληση χωρίς διαβουλεύσεις της συνεργασίας του ετέρου συμβαλλόμενου μέρους με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών, όταν προκύπτουν ζητήματα εθνικής ασφάλειας με τις χώρες αυτές.

Τέλος, διατυπώνουμε επιφύλαξη και ως προς το άρθρο 5, σε σχέση με τον απλοποιημένο έλεγχο, στις περιπτώσεις άμεσης διέλευσης, όπου δεν εξέρχονται οι επιβάτες και τα εμπορεύματα στο χώρο του αερολιμένα του ετέρου συμβαλλόμενου κράτους. Θα έπρεπε –νομίζουμε– και σε αυτές τις περιπτώσεις να προβλέπεται πλήρης έλεγχος από τις αρχές του αεροδρομίου, ιδίως όταν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις διάπραξης αδικημάτων.

Δεν θα πω περισσότερα, σήμερα.

Επιφυλασσόμαστε, ως ΝΙΚΗ, για την Ολομέλεια όπου θα καταθέσουμε τις θέσεις μας για το θέμα αυτό.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Κομνηνάκα Μαρία, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Συνεχίζουμε την εξέταση του σχεδίου νόμου, δίνοντας τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Πλεύσης Ελευθερίας την κυρία Τζώρτζια Κεφαλά. Έχετε τον λόγο, κυρία συνάδελφε, ορίστε.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Να ξεκινήσουμε λέγοντας, πως σίγουρα η Συμφωνία είναι φιλική προς την απελευθέρωση των αγορών και προς την ενίσχυση του τουρισμού και την πιθανή μείωση των τιμών που μπορεί να προκύψουν από αυτή τη Συμφωνία, αλλά ενέχει και κάποιους κινδύνους. Θα τους πω αρχικά, συνοπτικά για να οριοθετήσουμε λίγο τη συζήτηση:

Πρώτον. Πιστεύουμε ότι δε διασφαλίζει συμμετρία ευκαιριών ανάμεσα στα δύο κράτη της Συμφωνίας, που έχουν τελείως διαφορετικές αεροπορικές δυνατότητες.

Δεύτερον. Δεν περιλαμβάνει επαρκή προστατευτικά μέτρα για τις ελληνικές εταιρείες.

Τρίτον. Λείπει η πρόβλεψη για την ελάχιστη οριοθέτηση της ελληνικής παρουσίας στην αγορά της Βραζιλίας -εγγυήσεις για επενδύσεις, ανταποδοτικότητα ή τεχνολογική συνεργασία.

Τέταρτον. Δεν υπάρχει εκτίμηση στην Έκθεση Οφέλους ή Κόστους, ενώ αναγράφεται και πιθανή απώλεια εσόδων από τη θέσπιση απαλλαγών από δασμούς και φόρους, αλλά και από διάφορες μετακινήσεις -όπως αναφέρει- στελεχών που θα εκτιμούν διάφορες καταστάσεις, οι οποίες θα προκύπτουν στην πορεία. Θα εξηγήσω τι εννοώ.

Στο άρθρο 2, που αναφέρει την παροχή των δικαιωμάτων, η Συμφωνία προβλέπει την πλήρη χορήγηση ελευθεριών πτήσης -τα δικαιώματα τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας- που σημαίνει πως οι αερομεταφορείς της Βραζιλίας θα μπορούν να εκτελούν πτήσεις από Βραζιλία προς Ελλάδα και πέραν αυτής, προς τρίτες χώρες και το αντίστροφο -αν έχουμε καταλάβει καλά. Οι ελληνικές εταιρείες που έχουν πιο περιορισμένο δίκτυο, υποδομές λιγότερες και λιγότερη διεθνή παρουσία, δε θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν ισότιμα τα ίδια δικαιώματα οδηγώντας σε ασύμμετρο ανταγωνισμό υπέρ των βραζιλιάνικων αερομεταφορέων. Να σημειώσουμε εδώ βέβαια το εσωτερικό μας θέμα, που και άλλοι συνάδελφοι ανέφεραν, της υλικοτεχνικής υποδομής που βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση και τις προειδοποιήσεις για μεγάλο κίνδυνο στις αερομεταφορές. Πράγμα που βέβαια, ενισχύεται από την υποστελέχωση της ΑΠΑ και την υπέρμετρη κούραση των εργαζομένων. Μιλάμε για διεύρυνση, χωρίς να λύνουμε όμως και κάποιο υφιστάμενο πρόβλημα. Θα ήταν πιο ασφαλές ίσως, να βάζαμε μία πρόβλεψη ρήτρας σταδιακής εφαρμογής της Συμφωνίας με αξιολόγηση μετά από δύο έτη εφαρμογής. Να δούμε και πώς θα πάει. Η αύξηση του ανταγωνισμού και η είσοδος νέων αεροπορικών εταιρειών στην αγορά, φέρνουν τον κίνδυνο του over capacity όπως λέγεται, δηλαδή της υπερπληρότητας. Όταν η προσφορά είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση οδηγεί σε χαμηλούς συντελεστές πληρότητας, δηλαδή περισσότερες άδειες θέσεις, πιέσεις των τιμών προς τα κάτω, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να γεμίσουν τις θέσεις σημειώνεται μειωμένη κερδοφορία και κατά συνέπεια συγχωνεύσεις ή πτωχεύσεις. Τα έχουμε δει πολλές φορές ακόμα και σε χώρες, όπως οι ΗΠΑ, αλλά και στην Ευρώπη σε πολλές διαδρομές.

Στο άρθρο 13, δεν απαιτείται προκαταβολική έγκριση δρομολογίων για αριθμό πτήσεων παρά μόνο απλή κοινοποίηση. Η Ελλάδα δε διατηρεί μηχανισμό ελέγχου για την αποτροπή υπερβολικής παρουσίας βραζιλιάνικων πτήσεων που θα μπορούσαν να εκτοπίσουν την Aegean ή άλλους ελληνικούς παρόχους και αναφέρω την Aegean διότι δυστυχώς δεν έχουμε εθνικό αερομεταφορέα. Στην ευρωπαϊκή, αλλά και στην εγχώρια αγορά των ΗΠΑ, πολλές διαδρομές έχουν συναντήσει ανάλογα προβλήματα παράλληλα με τον ανταγωνισμό εταιριών χαμηλού κόστους. Σε διεθνείς διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, όπως η Βραζιλία με την προσθήκη νέων αεροσκαφών μεγάλου μεγέθους από διάφορες αεροπορικές εταιρείες μπορεί να δημιουργηθεί προσωρινή υπερπληρότητα.

Στο άρθρο 9, οι αεροπορικές εταιρείες της κάθε χώρας μπορούν να ιδρύουν γραφεία, να προσλαμβάνουν προσωπικό, να συνάπτουν συμφωνίες εδάφους και λοιπά χωρίς περιορισμούς. Η Συμφωνία δεν προβλέπει ποσοτικά ή ποιοτικά αντισταθμιστικά μέτρα. Οι βραζιλιάνικες εταιρείες ενδέχεται να εκμεταλλευτούν πλήρως την εμπορική ελευθερία χωρίς ουσιαστική ελληνική παρουσία στη Βραζιλία. Η Βραζιλία βρίσκεται σε μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης, όπως γνωρίζουμε, η Latam Airlines βρίσκεται σε ηγετική θέση και μπορεί να εισάγει και νέους τύπους αεροσκαφών στην αγορά. Το μέγεθος της αεροπορικής αγοράς της Βραζιλίας βρίσκεται στα 3,6 δις το 2024, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης αισίως στο 6,20%. Ο όμιλος IMAC αναφέρει πως αναμένεται μέχρι το 2033 να φθάσει στα 6,7 δις με αυξανόμενη ζήτηση εγχώριων δρομολογίων, κυβερνητικές επενδύσεις σε υποδομές και εκσυγχρονισμό του στόλου. Άρα, στη Βραζιλία σκοπεύουν να απλωθούν και πολύ καλά κάνουν, όμως θα πρέπει να μπει κάποιος έλεγχος, κάποιες δικλείδες ασφαλείας, ώστε να μην πνιγούν οι δικές μας εταιρείες. Η Ελλάδα έχει μόλις ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης στο 3,30% με 1,36 δισ. έσοδα, πράγμα καλό, δεδομένης και της αύξησης 8,8% στον αριθμό επιβατών στο πρώτο τρίμηνο του 2025, που δείχνει πως ανακάμπτουμε γρήγορα με την εγχώρια κίνηση. Η εγχώρια κίνηση είναι σχετικά στάσιμη, από όσο γνωρίζουμε, αλλά τα διεθνή ταξίδια που είναι και ουσιαστικά ο μοναδικός μοχλός ανάπτυξης και υπόσχονται πολλά, προφανώς δεν μπορούμε να τα εκμεταλλευτούμε στην παρούσα κατάσταση. Πρέπει να διασφαλίσουμε την ανταγωνιστικότητα, των εταιριών μας και βλέπουμε πως μαζί με τη φοροαπαλλαγή και την απαλλαγή δασμών του άρθρου 10, την πλήρη απαλλαγή δηλαδή από δασμούς και φόρους για ανταλλακτικά, καύσιμα, εξοπλισμό κλπ., χωρίς να υπάρχει αυστηρός τελωνειακός έλεγχος, ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί για αποφυγή φόρων ή παράκαμψη κανονισμών.

Η Ελλάδα θα χάσει πιθανώς, φορολογικά έσοδα χωρίς εγγυήσεις και αμοιβαιότητα. Η οριζόντια απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φόρους για εξοπλισμό και υλικά, ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί καταχρηστικά, ιδίως από εταιρείες τρίτων χωρών μέσω της Βραζιλίας. Να πούμε ότι δεν προβλέπεται μηχανισμός καταγγελίας ή επόπτευση σε περίπτωση, που κρατικά επιδοτούμενοι φορείς αλλοδαπής εφαρμόσουν πολιτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, πράγμα που σημαίνει ότι χρειαζόμαστε εποπτεία από ανεξάρτητη αρχή, κάτι που δεν προβλέπεται στη συγκεκριμένη Σύμβαση, αλλά ούτε γενικότερα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να κάνω μια αναφορά για την νέα ΚΥΑ του εθνικού μηχανισμού αεροδιάσωσης «Θεοφάνης Ερμής Θεοχαρόπουλος» που βγήκε πρόσφατα, η οποία όμως, δεν έχει ελεγκτικούς μηχανισμούς και ουσιαστικά δε μας παρουσιάζει ένα αυτόνομο εθνικό μηχανισμό αεροδιάσωσης. Απλώς, θα προσθέσουμε κάποια ελικόπτερα στον ήδη υπάρχοντα μηχανισμό, που ουσιαστικά δε θα οδηγεί σε πρωτογενή αεροδιακομιδή, αλλά στις παλιές γνωστές ταχύτητες.

Να αναφέρουμε επιπλέον, πως τις συγκεκριμένες μέρες χάσαμε ακόμη ένα παιδί, ένα μικρό Γερμανό, ένα τετράχρονο στους καταρράκτες Νέδα και η αναφορά της πυροσβεστικής ήταν ως εξής: Κατά τις μεσημεριανές ώρες συνέβη το δυστύχημα και κατά τις απογευματινές τελείωσε η επιχείρηση. Με αυτόν τον τρόπο πραγματικά όχι μόνο δε θα προλαβαίνουμε, ούτε καν να μεταφέρουμε τη σορό δε θα προλαβαίνουμε. Αν είναι δυνατόν, αντί να μιλάμε για συγκεκριμένες ώρες και το πρώτο μισάωρο που πρέπει να επέμβει κάποιος σε ένα βαριά τραυματισμένο, αναφερόμαστε γενικότερα σε κάποιες συγκεκριμένες ομάδες ωρών της ημέρας. Καταλαβαίνετε ότι αυτό δεν μπορεί να συμβαίνει, είναι απαράδεκτο. Αντί να το φτιάξουμε, θα επιστρέψουμε στις παλιές τακτικές, στους ίδιους ανθρώπους που απλά δε θέλουν να αφήσουν το μηχανισμό να εξελιχθεί και να δημιουργηθεί κάτι καινούργιο. Αν ήταν στη Γερμανία αυτό το παιδί θα είχε σωθεί, διότι υπάρχει η «Χερμς» και υπάρχουν πάνω από 80 βάσεις ελικοπτέρων.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, θα τα πούμε εκτενέστερα και στην ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κυρία συνάδελφε. Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Κ.Ο. των «ΣΠΑΡΤΙΑΤΩΝ», κύριος Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ, ειδικός αγορητής της Κ.Ο. των «ΣΠΑΡΤΙΑΤΩΝ»:** Ευχαριστώ κύρια Πρόεδρε.

Η συμφωνία αυτή που έχει υπογραφεί το Φεβρουάριο του 2023, έρχεται να μπει σε ισχύ και θα επιφυλαχτούμε για να έχουμε λόγο στην ολομέλεια, αλλά είμαστε θετικοί όπως είναι ευνόητο. Επειδή γνωρίζω και προσωπικά πολλά δεδομένα για την Βραζιλία, λόγω του ότι πολλά χρόνια της ζωής μου τα πέρασα εκεί, μπορώ να πω ότι είναι μια συμφωνία που θα προκαλέσει μόνο καλό στη χώρα. Υπάρχουν πάρα πολλές χιλιάδες Βραζιλιάνοι οι οποίοι έρχονται κάθε χρόνο στην Ελλάδα. Να σας πω κάποτε, ότι η «Vasp» είχε κατευθείαν πτήσεις για Αθήνα. Είναι ένα θέμα το οποίο θα μπορούσαμε να θίξουμε εδώ με τους αερομεταφορείς, τους δύο μεγάλους. Γιατί το κακό με την πτώχευση της «Varig», η οποία ήταν μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο, είναι ότι οι Βραζιλιάνοι έχασαν τα slots σε όλα τα μεγάλα αεροδρόμια του κόσμου. Είχαν slots, δηλαδή θέσεις παρκαρίσματος στις καλύτερες ώρες και στα καλύτερα αεροδρόμια του κόσμου. Ήταν μία τεράστια εταιρία η οποία πήγαινε παντού. Δεν υπήρχε μέρος που δεν πήγαινε απευθείας. Όταν πτώχευσε, τα πήραν πίσω οι χώρες αυτές, άλλα τα δημοπράτησαν και δυστυχώς τώρα δουλεύουν οι ιδιωτικές εταιρείες με codes sharing. Το άκουσα πριν να αναφέρεται για ξένες εταιρείες. Θα συζητάμε για Βραζιλιάνο αερομεταφορέα, αλλά στην Ελλάδα θα έρχεται ο αντίστοιχος ευρωπαίος που μοιράζει τον κωδικό, δηλαδή η Air France, η Lufthansa, όλοι αυτοί οι οποίοι κάνουν τη συναλλαγή μαζί τους. Είναι κάτι που δεν μπορούμε να αποφύγουμε καθώς έχει αυτή τη στιγμή πάνω από 20 εταιρείες στη Βραζιλία, δεν έχει όμως εθνικό αερομεταφορέα μετά από την πτώχευση της «Varig». Το ζητούν πολύ οι Έλληνες που είναι πάνω από 40.000 στη Βραζιλία, δεν είναι 20. Το ζητούν πολύ αυτό, να υπάρξει δηλαδή μια ζεύξη εδώ και χρόνια απευθείας. Γιατί σκεφτείτε ότι απευθείας είναι 12 ώρες και μέσω σταθμού είναι από 19 έως και 30 ώρες.

Να σας πω ότι μέχρι πριν λίγα χρόνια, υπήρχε μεγάλη εισαγωγή ψαριού στην Ελλάδα απευθείας από τη Βραζιλία, γιατί έχει εκπληκτικά ψάρια, τα οποία αγόραζαν εδώ οι ιχθυέμποροι και μάλιστα και έμποροι αυτοκινήτων εδώ, έκαναν εισαγωγή ψαριού. Μην πω ονόματα τώρα, πολλούς τόνους. Αυτό γίνεται βέβαια, μόνο με την απευθείας πτήση εμπορικών ή άλλων αεροσκαφών που τα φέρνουν, γιατί έφερναν και επιβατηγά κάποιους τόνους στις αποθήκες τους.

Η Βραζιλία εξάγει τα πάντα. Το θέμα είναι οι δασμοί που υπάρχουν, γιατί η Ευρώπη είναι εχθρική προς οτιδήποτε εισάγεται από τη Νότια Αμερική, ακόμη και από το καλό το κρέας, το οποίο έχουν στην Ουρουγουάη, γιατί είναι η Βραζιλία. Η Ευρώπη είχε βρει ένα σωρό προσχήματα και τώρα λίγο είχε ανοίξει, αλλά και πάλι είναι πανάκριβο.

Υπάρχουν μηχανήματα. Η Βραζιλία παράγει τα πάντα. Δεν εισάγει η Βραζιλία, εξάγει. Είναι μια χώρα η οποία μπορεί να βοηθήσει σε οτιδήποτε μπορούμε να φανταστούμε και μην ξεχνάμε αεροπλάνα Embraer, σε όλη την Ευρώπη πετούν βραζιλιάνικα. Πολεμικό υλικό; Βραζιλιάνικο. Παράγει τα πάντα. Αυτοκίνητα; Η AutoLatina, η Fiat, έφτιαχναν κατά εκατοντάδες χιλιάδες αυτοκίνητα στη Βραζιλία και τα πήγαιναν στην Ιταλία και τα πουλούσαν σε άλλες χώρες σαν Ιταλικά. Όχι μόνο τα Fiat και οτιδήποτε άλλο.

Να πούμε ότι είναι μια χώρα με τεράστια τεχνολογία που θα μπορούσαμε παράλληλα με αυτά, να αντλήσουμε. Δε θα σταθώ στο πρόγραμμα Proálcool που το 80% των αυτοκινήτων της Βραζιλίας έχει λύσει και το πρόβλημα της ρύπανσης και κυκλοφορούν καίγοντας οινόπνευμα, το οποίο παράγεται από ζαχαροκάλαμο. Εδώ, εμείς δεν έχουμε ζαχαροκάλαμο, αλλά θέλω να επισημάνω πως τεχνολογικά από το 1965 και μετά το zucchellino kopicheki, η Βραζιλία έχει αυτοκίνητα που κινούνταν με οινόπνευμα και δεν υπάρχει ρύπανση πουθενά.

Δε θέλω να αναφερθώ και σε άλλα από τα καλά που έχει. Τα οφέλη για μένα είναι μόνο προς την Ελλάδα. Εμείς δεν έχουμε να προσφέρουμε πιστεύω πολλά. Αυτό που θα έχουμε να προσφέρουμε σίγουρα είναι ο αμφίδρομος τουρισμός, γιατί είπαμε ο τουρισμός είναι πάρα πολύ μεγάλος προς την Ελλάδα και μπορούν να χρησιμοποιήσουν την Ελλάδα, εάν υπάρξει αυτή η ζεύξη απευθείας σαν ενδιάμεσο προορισμό. Γιατί οι βραζιλιανοί, πηγαίνουν με ενδιάμεσους προορισμούς στη Μέση Ανατολή. Έχει πάρα πολλούς Λιβανέζους πολλούς από το Ισραήλ, έχει πάρα πολλούς Ούγγρους. Είναι μια χώρα που έχει δημιουργηθεί από μετανάστες και έτσι, αναγκαστικά καταλαβαίνουμε ότι είμαστε χαμένοι στο θέμα αυτό στο ότι δηλαδή δεν έχουμε απευθείας πτήσεις όπως έχει η Ιταλία, η οποία μάλιστα έχει κάθε μέρα απευθείας πτήση. Έχει η Γερμανία, έχει η Ισπανία, έχει η Πορτογαλία, όλες οι χώρες έχουν. Μόνο η Ελλάδα δεν έχει και πάνε στην Τουρκία, καθώς έχει απευθείας πτήσεις Κωνσταντινούπολη, με Σαν Πάολο και με Ρίο ντε Τζανέιρο. Έχουν πτήσεις οι Ευρωπαίοι στη Φορταλέζα, στη Βόρειο Βραζιλία πάνε κατευθείαν, χωρίς να πάνε στο κέντρο. Θέλω να πω ότι μπορούν να αναπτυχθούν αυτά. Πρέπει να είμαστε φιλικοί προς αυτή την προσπάθεια και είμαι σίγουρος ότι όλες οι άλλες λεπτομέρειες που αν αναλυθούν σε όλη τους την έκταση, θα μας προσφέρουν τα περισσότερα οφέλη που δε φαίνονται και τώρα, αλλά μπορούμε να προσδοκούμε.

Εμείς σίγουρα τί προσδοκούμε από αυτή τη συνεργασία; Μια τουριστική και μία εμπορική, στο βαθμό που μπορεί να υπάρξει συνεργασία. Δε θέλω να πω κάποια άλλα πράγματα. Τα άλλα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια κτλ. είναι θέματα που νομίζω θα τα λύσουν οι ειδικοί και θα συζητήσουμε και περισσότερα στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής ):** Ωραία, δίνουμε τώρα τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ στον κύριο Χαράλαμπο Μαμουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ –ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Καταρχάς να πούμε ότι μια πάγια τακτική εν είδει τοποθέτησης για ζητήματα κυρώσεων τέτοιου χαρακτήρα μας βρίσκει σύμφωνους, αλλά τοποθετούμαι εκ προοιμίου ότι θα επιφυλαχθούμε εις τρόπον, ώστε να μας δοθεί η δυνατότητα και στην Ολομέλεια να τοποθετηθούμε.

Νομίζω ότι είναι μια Κύρωση, η οποία έλαβε χώρα το 2023. Έρχεται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο δύο έτη μετά, με μια χώρα, η οποία αναμφίβολα είναι μια αναδυόμενη δύναμη, αριθμεί 212 εκατομμύρια πληθυσμού. Είναι κατά την άποψή μας, η Κίνα της Αμερικής για να αντιληφθούμε το μέγεθος και τη δυναμική που την διέπει.

Νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικό βέβαια, μέσα από αυτή τη Συμφωνία εφόσον ολοκληρωθεί και εδραστεί μία προσέγγιση απευθείας σύνδεσης της Ελλάδας με την Βραζιλία, τα οφέλη θα είναι πολλά και ετερόκλητα.

Δε θέλω να πούμε περισσότερα επί του τεχνικού πεδίου - νομίζω ότι θα έχουμε τη δυνατότητα για αυτό στο επίπεδο της Ολομέλειας την Πέμπτη - κι έτσι, επαναλαμβάνω την επιφύλαξη μας επί του θέματος.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κι εμείς.

Έχουμε ολοκληρώσει τον κύκλο των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Έχει ζητήσει τον λόγο για να τοποθετηθεί, από τη Νέα Δημοκρατία, ο κ. Δημήτρης Μαρκόπουλος.

Έχετε για 5 λεπτά τον λόγο, κ. συνάδελφε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πολύ σύντομα θέλω να πω ότι είναι προφανώς, πολύ σημαντική η Κύρωση μιας τέτοιας σύνδεσης και θα πρέπει να κοιτάξουμε κι εμείς από τη δική μας την πλευρά και την υπόθεση της Αργεντινής, καθώς η Αργεντινή έχει πάρα-πάρα πολλούς Έλληνες. Είναι κοντινά σχετικά τα μεγέθη στη Λατινική Αμερική με τη Βραζιλία, αλλά και η Αργεντινή έχει πάρα πολλούς Έλληνες και μπορεί να συνδέσει καλύτερα με την ισπανόφωνη Λατινική Αμερική και το υπόλοιπο ελληνικό στοιχείο, σε όποιες χώρες διαμένουν. Η Βραζιλία έχει τα Πορτογαλικά ως γλώσσα, έχει μια διαφορά στην κουλτούρα από τις υπόλοιπες χώρες της Λατινικής Αμερικής.

Να πούμε και μια επισήμανση, μια και τέθηκε το ζήτημα των μεταφορών, ότι εχθές υπήρξαν κάποιες θετικές εξελίξεις σε ό,τι αφορά στη συνάντηση του Πρωθυπουργού με την Ιταλίδα Πρωθυπουργό για τα θέματα μεταφορών. Κάποιοι άφησαν μια κακή συμφωνία με τους Ιταλούς. Υπάρχει μια προσπάθεια θεραπείας. Μετά βέβαια, προφανώς, τα τραγικά όλα όσα συνέβησαν στα Τέμπη.

Μια επισήμανση: Δεν άκουσα κάποια σχόλια από τους συναδέλφους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων για το σημερινό πόρισμα, το οποίο όλοι περιμέναμε με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Ένα πόρισμα το οποίο πολλοί είχαν επικαλεστεί ως προς το τι θα δείξει. Όμως, δεν άκουσα κάποιο σχόλιο για το γεγονός.

Σαν μια πρώτη τοποθέτηση, επειδή υπήρχε μια προσμονή. Βλέπουμε ότι όλα τα ειδησεογραφικά πρακτορεία, όλες οι ειδησεογραφικές σελίδες μιλάνε για μία εξέλιξη. Νομίζω, ότι θα είχε ενδιαφέρον να την ακούσουμε, γιατί πολλοί το έχουν επικαλεστεί. Φαίνεται ότι οι ειδήσεις είναι συγκεκριμένες. Αυτό σαν σχόλιο και όχι σαν επίκριση. Επειδή πολλοί το ανέφεραν στο δημόσιο λόγο, έχουμε μια πρώτη εικόνα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία.

Τον λόγο τώρα δίνουμε στον Υφυπουργό Μεταφορών, τον κ. Νικόλαο Ταχιάο, για την εισήγησή του επί του νομοσχεδίου.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για 10 λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Καλησπέρα. Στη σημερινή συζήτηση εκπροσωπώ την Κυβέρνηση αναπληρώνοντας τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Δήμα, του οποίου αρμοδιότητα είναι τα θέματα, τα οποία αφορούν στην Αεροναυτιλία και εποπτεία των φορέων της.

Νομίζω ότι ακόμα και η πλειοψηφία των μελών της Αντιπολίτευσης, η οποία εξέφρασε επιφυλάξεις ή αντιρρήσεις ως προς την Κύρωση της Σύμβασης που εισάγεται στη Βουλή, κατανοεί ότι πρόκειται για μία διαδικασία, η οποία προχωράει και εξελίσσεται σύμφωνα με τα διεθνή έθιμα και όπου οι κανόνες εισάγονται, είναι κανόνες αμοιβαιότητας, τους οποίους αποδέχονται όλα τα μέρη, προκειμένου να υπάρχουν αεροπορικές συνδέσεις.

Επίσης, νομίζω ότι και η πλειοψηφία κατανοεί πως η ανάπτυξη σχέσεων ακόμα και η αεροπορική σύνδεση με τη Βραζιλία είναι μια πολύ σοβαρή υπόθεση, καθώς πρόκειται για μία τεράστια χώρα, για μια αχανή χώρα, η οποία να μην ξεχνάμε ότι βλέπει και σε δύο ωκεανούς. Είναι μία χώρα η οποία πραγματικά, έχει πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και έχει και μια πολύ μεγάλη βιομηχανική παραγωγή. Ταυτόχρονα, έχει μία τάξη η οποία έχει δημιουργηθεί και μπορεί να ενισχύσει πάρα πολύ σημαντικά και τον τουρισμό στην Ελλάδα, λόγω της διαφοράς των εποχών που υπάρχει ανάμεσα στα δύο ημισφαίρια. Γεγονός που είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Όλοι το αντιλαμβανόμαστε αυτό. Βεβαίως, κατανοώ ότι και η Αντιπολίτευση μεταφράζει και ερμηνεύει τη θεσμική της ιδιότητα, με την υποχρέωση να εκφράζει αντιρρήσεις στα σχέδια, τα οποία εισάγει η Κυβέρνηση. Ακόμα κι αν αυτά είναι πανομοιότυπα με όσα και η ίδια θα εισήγε, εάν επρόκειτο για δική της Διακυβέρνηση.

Άρα, στο πλαίσιο αυτό ακούστηκε κατ’ αρχάς το θέμα του μετρό της Θεσσαλονίκης. Κακώς ακούστηκε αυτό, αλλά αυτό είναι μια άλλη υπόθεση. Θα σας πω το εξής. Νομίζω ότι οι ερωτήσεις σας έχουν απαντηθεί και εάν δεν έχουν απαντηθεί στη Βουλή, κακώς δεν έχουν απαντηθεί. Αλλά, νομίζω ότι έχουμε απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις. Αυτό το οποίο συνέβη προχθές στη Θεσσαλονίκη δεν είναι ότι βρέθηκαν δύο συρμοί στην ίδια γραμμή. Είναι ότι ήταν ορατοί οι προπορευόμενοι συρμοί από τους συρμούς οι οποίοι βρίσκονταν στην ουρά, σε μία διαδικασία που αφορούσε τη μετακίνηση ενός κενού συρμού προς το αμαξοστάσιο. Έπρεπε αυτός ο συρμός που εκινείτο στην αρχή προς το νέο σιδηροδρομικό σταθμό, να πάει στο cross over, δηλαδή, στη διασταύρωση για να αλλάξει γραμμή. Αυτό, είχε ως αποτέλεσμα

Στην άλλη γραμμή, να διακοπεί η κυκλοφορία για να μπορέσει ο συρμός να προχωρήσει στο cross over. Αυτή είναι μια πολύ τυπική διαδικασία, έγινε απολύτως αυτόματα στο αυτόματο mode λειτουργίας, κάτι που το ίδιο το σύστημα επιτρέπει. Αυτό θα είναι κάτι που στο μέλλον θα είναι σύνηθες, όταν θα ανέβουν οι χρονοαποστάσεις μεταξύ των συρμών. Επιτρέπει δηλαδή, να πλησιάζουν οι συρμοί σε μία απόσταση που μπορεί να φτάσει ακόμα και τα 15 μέτρα χωρίς να υπάρχει κανένας κίνδυνος. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί και σε ένα μετρό το οποίο έχει οδηγό, απλώς δε θα το αντιλαμβανόταν κανένας από τους επιβάτες, γιατί μπροστά δε θα είχε ορατότητα.

Στη Θεσσαλονίκη δεν συνέβη αυτό. Είναι μια τυπική διαδικασία. Στο μέλλον όταν οι χρονοαποστάσεις θα μειωθούν στα 90 δευτερόλεπτα, είναι σίγουρο ότι οι προπορευόμενοι συρμοί θα είναι ορατοί από τους οπίσθιου. Επίσης, είναι σίγουρο ότι θα υπάρχουν σημεία της γραμμής, όπου θα υπάρχει queue, δηλαδή, μία ουρά η οποία θα αναμένει να πάρει το πλήρες για να πάει στο σταθμό να αποβιβάσει ή να επιβιβάσει κόσμο. Είναι κάτι που πρέπει οι Θεσσαλονικείς να το συζητήσουν. Πάντως, δεν υπάρχει κανένα, μα κανένα πρόβλημα ασφαλείας στο Μετρό της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, όσες φορές δημιουργήθηκαν περιστατικά, ήταν επειδή ενεργοποιήθηκαν πρωτόκολλα ασφαλείας. Καμιά φορά και με force alarm, δηλαδή, με εσφαλμένο συναγερμό ο οποίος ήταν αποτέλεσμα κάποιας δυσλειτουργίας ή αστοχίας του συστήματος.

Από εκεί και πέρα όμως, για να μπορέσω να πάω στην ουσία του θέματος που συζητάμε, επιτρέψτε μου να πω ότι σε πολλά από αυτά που άκουσα δεν αντιλαμβάνομαι την οικονομική λογική των ομιλητών. Δεν καταλαβαίνω δηλαδή, πώς η αντίληψή τους για το πώς λειτουργεί η αεροπορική αγορά και πώς λειτουργούν οι διεθνείς οικονομικές σχέσεις, ανταποκρίνεται στις θέσεις τις οποίες έχουν πάρει στο Κοινοβούλιο. Τουλάχιστον, όσον αφορά στον πολιτικό τους χρωματισμό. Εάν έχουν αντίληψη του πώς λειτουργούν τα πράγματα στη διεθνή αγορά.

Θα σας πω κάτι πάρα πολύ απλό. Ας υποθέσουμε, ότι πραγματικά αυτή η Συμφωνία στην πορεία λειτουργεί ετεροβαρώς και έρχονται περισσότερες βραζιλιάνικες εταιρείες και αποβιβάζουν κόσμο στην Ελλάδα. Αυτό, λοιπόν, δε θα μας άρεσε; Γιατί θα έπρεπε να υπάρχει μια αμοιβαιότητα και να πηγαίνει ισάριθμους Έλληνες στη Βραζιλία; Η αγορά των αεροπορικών εταιρειών, θα τα ρυθμίσει αυτά.

Εκείνο το οποίο κάνει αυτή η Συμφωνία, είναι ότι έρχεται και προσπαθεί να εισαγάγει μια τάξη σε όσα αφορούν στη διασύνδεση των δύο χωρών. Μία τάξη, η οποία εναρμονίζεται με όλα όσα ισχύουν και για το σύνολο των εταιρειών που δραστηριοποιούνται από και προς τη χώρα μας, μέσα από διακρατικές συμφωνίες και φυσικά αυτό προς όφελος και της ελληνικής οικονομίας.

Ξέρετε, μείνατε σε μία παράγραφο. Αυτή την περίφημη παράγραφο, που αφορά στους δασμούς και στα τέλη και στην τυχόν απώλεια εσόδων. Είναι λίγο της μόδας τώρα να συζητάμε περί των δασμών - ελέω Τράμπ, βέβαια - και να τους έχουμε λατρέψει τους δασμούς και τις φοβερές απώλειες που θα έχουμε από τί; Από το να χαλάσει, δηλαδή, ένας κινητήρας ενός αεροπλάνου το οποίο θα σταθμεύσει στην Αθήνα και θα πρέπει να εισαχθεί ένας άλλος κινητήρας για να το αντικαταστήσει ή επειδή, αν ανοίξει εδώ γραφεία η αεροπορική εταιρεία, τα γραφεία τα οποία θα εισαγάγει στην Ελλάδα, αν εισαγάγει, δε θα πληρώσουν δασμούς.

Νομίζω ότι είναι αστείο να το συζητάμε αυτό, ως απώλεια εσόδων και να το μεγιστοποιήσουμε ως ένα οικονομικό θέμα. Αυτό με συγχωρείτε, ούτε ο Τραμπ δε θα το κάνει.

Δεν είχα την παραμικρή αμφιβολία ότι θα ακουγόταν η λέξη «Τέμπη» στον αέρα. Είναι πολύ της μόδας αυτή τη λέξη. Εγώ θα παρακαλούσα, να φωνάξετε στην Επιτροπή σας αυτούς που τα λένε και να τους θέσετε την εξής ερώτηση -καθώς είναι άνθρωποι οι οποίοι εμπλέκονται στα ζητήματα της αεροναυτιλίας. Πείτε μου σας παρακαλώ πετάμε με ασφάλεια ή πετάμε χωρίς να υπάρχει ασφάλεια; Εσείς οι οποίοι εργάζεστε στην αεροναυτιλία, εσείς δηλαδή, δεν εγγυάστε την ασφάλεια; Σας λέω λοιπόν, ότι η απάντηση δε θα ήταν αρνητική, γιατί υπάρχει μια υπερβολή προφανώς επ’ αυτού. Υπάρχει μια υπερβολή. Η αλήθεια πραγματικά είναι, ότι συστήματα τα οποία είναι παρωχημένα και ανήκουν σε προηγούμενη γενιά, υπάρχουν στην Ελλάδα. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο μπορούμε να το αμφισβητήσουμε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Κύριε υπουργέ σας έχουν καταγγείλει δημόσια ότι υπάρχει πρόβλημα εκεί. Γιατί λέτε να τους ρωτήσουμε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κατ’ αρχάς, εγώ δεν έχω διακόψει κανέναν. Δεύτερον, δεν έχετε μιλήσει έως τώρα. Το συνηθίζετε όμως γενικώς.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, το συνηθίζετε κύριε συνάδελφε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το συνηθίζετε πάρα πολύ γενικώς. Σας έχω παρακολουθήσει.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Όταν μιλάτε υποθετικά, ενώ υπάρχουν δεδομένα;

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε συνάδελφε. Να ζητήσετε τον λόγο και τότε θα μπορείτε να παρέμβετε. Δε σας διακόπτει κανείς όταν μιλάτε. Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Σας απαντάμε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα δεν χρειάζεται να μου απαντήσετε. Αν θέλετε να μιλήσετε να ζητήσετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Κάνετε και ρητορικό ερώτημα, αλλά δεν μπορώ να σας απαντήσω.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Υπάρχουν οι ρητορικές ερωτήσεις και υπάρχουν και οι πραγματικές. Εκτός διαδικασίας, δεν έχω κάνει σε κανέναν ερώτηση και μάλιστα σε έναν άνθρωπο που δεν είναι καν ομιλητής. Επιτρέψτε μου. Το συνηθίζετε πάρα πολύ αυτό. Το ρόλο του βοηθού εισαγγελέως το έχετε αναλάβει όλοι στο κόμμα σας. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

Το θέμα της συνδικαλιστικής παρουσίας με την ουσιαστική παρουσία εργαζομένων, οι οποίοι εργάζονται σε έναν τομέα είναι πάρα πολύ διαφορετικό. Είναι πολύ διαφορετικό. Είμαι σίγουρος, ότι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζουν πάρα πολύ καλά ότι η εργασία τους, διασφαλίζει τις πτήσεις, τις υπέρ πτήσεις και τις προσεγγίσεις και απογειώσεις στα ελληνικά αεροδρόμια. Με προβλήματα; Βεβαίως, με προβλήματα.

Σε αυτό εδώ το θέμα, θέλω να πω το εξής. Η κυρία Πέρκα, η οποία υπήρξε Γενική Γραμματέας Μεταφορών της κυβέρνηση του Σύριζα, γνωρίζει πάρα πολύ καλά ότι το 2019 βγήκαμε από μια τεράστια κρίση. Μια τεράστια κρίση, η οποία έφερε υποχρηματοδότηση πάρα πολλών υποδομών και επίσης όχι μόνο υποδομών, αλλά και φορέων του δημοσίου. Η οποία κρίση, δεν επέτρεψε για μία δεκαετία τουλάχιστον να αναβαθμιστούν συστήματα τα οποία έπρεπε να αναβαθμιστούν.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* 2025 έχουμε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Συμφωνώ. Ξέρετε πολύ καλά όμως, επίσης από την εμπειρία σας - γιατί αυτή η προσπάθεια ξεκίνησε από τις κυβερνήσεις του Κυριάκου Μητσοτάκη. Ξέρετε πάρα πολύ καλά από την εμπειρία σας, ότι η ωρίμανση έργων τα οποία δεν είχαν σχεδιαστεί, η ωρίμανση έργων τα οποία δεν είχαν προγραμματιστεί και δεν είχαν διασφαλίσει χρηματοδοτήσεις, δεν είναι κάτι το οποίο γίνεται σε ένα χρόνο. Μάλιστα, υπό τις συνθήκες από τις οποίες ξεκίνησε, όταν έπρεπε να λυθούν άλλα προβλήματα τα οποία προηγουμένως κάποιοι εξόρκισαν, όπως αυτό της διάσωσης μιας αεροπορικής εταιρείας, -πλειών αεροπορικών εταιρειών γιατί και η Sky είχε ζητήσει αποζημίωση – που ήταν μια πρακτική που ακολουθήθηκε πανευρωπαϊκά. Ξέρετε ότι υπάρχουν εταιρείες αεροπορικές οι οποίες κατέρρευσαν με τον κορονοϊό και δόξα τω Θεώ το γλιτώσαμε αυτό στην Ελλάδα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* …

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να το συζητήσουμε στην Ολομέλεια. Αυτό είναι το θέμα του μηχανισμού, το οποίο θέσατε. Αλλά, επί της αρχής μιλώ και επί της αρχής το ξέρετε ότι η διάσωση μιας εταιρείας, ήταν μία πάρα πολύ σημαντική υπόθεση. Άρα, στις προτεραιότητες εκείνης της εποχής, εγώ τι έχω να προσθέσω; Εγώ έχω να προσθέσω έναν κολοσσιαίο έργο αυτή τη στιγμή, το οποίο εκτελείται από την ΥΠΑ και έχει προϋπολογισμό και διασφαλισμένες πιστώσεις του ύψους των 313 εκατομμυρίων ευρώ. Δε θα πω για όλα τα συστήματα γιατί, θα μπερδευτούμε πάρα πολύ στη Βουλή και κυρίως οι πρακτικογράφοι που θα πρέπει να μεταφέρουν στα πρακτικά αυτά τα διάφορα ακρωνύμια των συστημάτων. Αλλά θα σας πω, για το πιο βασικό σύστημα το PALLAS, όπου έχουν προχωρήσει πάρα πολύ οι διαδικασίες για την προμήθεια του. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό σύστημα. Είναι αυτό το οποίο τονίζουν και οι ίδιοι οι αερολιμενικοί, οι συνδικαλιστικές τους εκπροσωπήσεις. Είναι ένα έργο προϋπολογισμού 78.300.000 ευρώ που αυτή τη στιγμή προχωράει. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο για τα αεροδρόμιά μας. Θα φέρει μια πολύ μεγάλη αναβάθμιση. Είναι αυτό το οποίο λένε, ότι αποτελεί μια παρωχημένη εκδοχή με τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί σήμερα.

Επίσης, αυτή τη στιγμή προχωράει η προμήθεια και η αναβάθμιση συνολικά 15 τοποθεσιών, όπου είναι εγκατεστημένα ή πρόκειται να εγκατασταθούν ραντάρ. Ένα δίκτυο, το οποίο θα έρθει και θα αντικαταστήσει τα παρωχημένα ραντάρ που υπάρχουν στην Ελλάδα και το οποίο προχωράει πάρα πολύ γρήγορα. Πιστεύουμε ότι μέχρι το 2027, μέχρι το τρίτο τρίμηνο του 2027, θα έχουν εγκατασταθεί αυτά τα ραντάρ ώστε να καλύπτουν, όλο τον ελλαδικό χώρο.

Η μικρή εμπειρία που έχω από την προμήθεια των αεροναυτιλιακών συστημάτων, είναι ότι δεν είναι μια εύκολη υπόθεση. Δεν είναι μια εύκολη υπόθεση για πολλούς λόγους. Ο ένας λόγος είναι ότι πρόκειται για διαδικασίες στις οποίες υπάρχει πολύ έντονος ανταγωνισμός των συμμετεχουσών εταιρειών, με αποτέλεσμα πολλές από αυτές να κρίνονται στα δικαστήρια. Η εμπειρία μου αφορά στην αεροναυτιλία του Καστελίου, στην αντικατάσταση των συστημάτων ναυτιλίας που υπάρχουν στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που έχει συναφθεί για τη δημιουργία του ΔΑΗΚ.

Επίσης, το δεύτερο πρόβλημα είναι ότι στα συστήματα αεροναυτιλίας, υπήρξε για μεγάλο διάστημα μια μεγάλη υστέρηση, λόγω της κρίσης που υπήρξε με τα ηλεκτρονικά και ειδικά με τα microchips. Γεγονός, που δεν έχει εντελώς εξομαλυνθεί, διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι πρόκειται για πολύ σύνθετα ηλεκτρονικά συστήματα, τα οποία πρέπει να τύχουν και πολύ σημαντικών δοκιμών.

Νομίζω ότι θα έχουμε την ευκαιρία στην Ολομέλεια, να κάνουμε μία λίγο πιο εκτενή παρουσίαση των όσων αφορούν στα συστήματα αεροναυτιλίας και στις μεγάλες αλλαγές που γίνονται στην ΥΠΑ. Θα εισαχθεί πολύ σύντομα, μέσα στο καλοκαίρι -αν δεν απατώμαι- το νέο νομοσχέδιο που αφορά στη δομή της ΥΠΑ, όπου αλλάζουν πάρα πολλά πράγματα.

Γιατί το τρίπτυχο για την ασφάλεια ποιο είναι; Ποια είναι η στελέχωση; Είναι στελέχη. Είναι συστήματα. Περίπου σας απάντησα γι’ αυτό. Δεν μπορούσα να κάνω μια εκτενέστερη ανάλυση. Είναι και οι διαδικασίες. Οι διαδικασίες, ξέρετε, βγαίνουν από Διεθνείς Κανονισμούς τους οποίους αναγκάζεται και ακολουθεί και η ελληνική πλευρά. Στη στελέχωση υπάρχουν τα εξής σημαντικά βήματα. Πρώτον, έχει εισαχθεί με τροπολογία, το άρθρο 62 του νόμου του ΑΣΕΠ. Το εν λόγω άρθρο, έχει επιτρέψει να γίνεται μία διαδικασία πρόσληψης προσώπων, τα οποία θα επιλεγούν για τη στελέχωση της ΥΠΑ δηλαδή, ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, με τη συμμετοχή του Eurocontrol. Εκεί, έχουν επιτευχθεί πολύ σοβαρά ποσοστά επιτυχίας τα οποία, είναι πολύ υψηλότερα από αυτά που υπάρχουν κατά μέσο όρο στις υπόλοιπες χώρες από τον παγκόσμιο μέσο όρο.

 Έτσι, πολύ σύντομα, δηλαδή από το 2025 και μέχρι το 2026, θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι θέσεις των αεροελεγκτών της ΥΠΑ και συνολικά ο αριθμός των προσώπων που θα απασχοληθούν, θα είναι 716 άτομα. Όσες είναι οι οργανικές θέσεις της ΥΠΑ. Άρα, το θέμα της υποστελέχωσης δεν πρόκειται να επανασυζητηθεί μετά από το πολύ σημαντικό βήμα που έγινε για τις προσλήψεις, οι οποίες αυτή τη στιγμή είναι σε εξέλιξη, βάσει του άρθρου 62 του νόμου του ΑΣΕΠ που σας ανέφερα προηγουμένως.

Νομίζω ότι έχουν γίνει πάρα πολύ σημαντικά βήματα στην αεροναυτιλία. Θα έχουμε την ευκαιρία να τα συζητήσουμε και στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου. Τα βήματα αυτά βεβαίως δεν είναι αμέσως ορατά, αλλά είναι βήματα προς την ασφάλεια των πτήσεων. Η ουσία είναι η εξής. Επειδή αυτή η υπόθεση τέμνει στον αέρα, ακούγεται διαρκώς και επειδή γενικώς, η λέξη «Τέμπη» έχει μπει στη συζήτηση ως μία διαρκής απειλή στην ασφάλεια για οποιαδήποτε μετακίνηση η ουσία είναι ότι στο τρίπτυχο που σας ανέφερα, είναι πολύ σημαντικός και ο ανθρώπινος παράγοντας.

Ο ανθρώπινος παράγων, είναι αυτός ο οποίος ποτέ δε θα εκλείψει ούτε στην αεροναυτιλία. Οι ελληνικές αεροπορικές αρχές, ενώ η ΑΠΑ, η ΥΠΑ και φυσικά και το Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, άρα και η Ελληνική Κυβέρνηση, μεριμνούν ώστε να υπάρχει συνεχής βελτίωση και των διαδικασιών και των στελεχών με διαρκή εκπαίδευση, αλλά και φυσικά για την αλλαγή των συστημάτων, ώστε να πιάσουμε τα ύψιστα δυνατά επίπεδα ασφαλείας. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Στο ερώτημα «εάν πετάμε με ασφάλεια;». Νομίζω, ότι η απάντηση είναι πως όσο ο ανθρώπινος παράγων λειτουργεί με τον τρόπο εκείνο, που είναι ο πλέον προβλεπόμενος από τις διαδικασίες, ακόμα και με τα σημερινά συστήματα τα οποία διαθέτει η χώρα μας, η ασφάλεια των πτήσεων είναι δεδομένη.

Θα έλεγα το εξής. Δεν είναι καλό για το ελληνικό κράτος - δεν λέω για την ελληνική κυβέρνηση, γιατί σ’ αυτό δεν θα συμφωνούσατε - να εισάγονται συνεχώς, με την υπερβολή την οποία εισάγονται, ζητήματα ασφαλείας σε ό,τι αφορά τις μετακινήσεις. Βλέπετε, πως προβλήματα τέτοια υπάρχουν σε όλες τις χώρες του κόσμου. Αναφέρατε προηγουμένως τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όπου πραγματικά έχουμε δει επανειλημμένα αεροπορικά δυστυχήματα. Δηλαδή, είδαμε το δυστύχημα του ελικοπτέρου το οποίο συγκρούστηκε με ένα αεροπλάνο στην Ουάσιγκτον, αν δεν κάνω λάθος. Αυτό ξέρετε γιατί έγινε; Λόγω του ανθρώπινου παράγοντα, διότι η πιλότος του ελικοπτέρου έβλεπε άλλο αεροπλάνο και μετέφραζε άλλο αεροπλάνο ως αυτό πάνω στο οποίο πιθανολογείται ότι θα μπορούσε να συγκρουστεί. Κι όμως, ήταν ένα λάθος ανθρώπινο που οδήγησε στην τραγωδία την οποία ζήσαμε.

Πρέπει να γίνει σαφές ότι στην Ελλάδα έχουμε πάρα πολύ μικρό αριθμό ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Νομίζω, ότι αυτό είναι κάτι το οποίο δεν έγινε τυχαία. Η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα είναι πάρα πολύ σημαντική. Θα αναγνωρίσω στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ότι έχουν συμβάλλει τα μέγιστα σε αυτό το αντικείμενο, παρά το γεγονός ότι οι ίδιοι πολλές φορές στο πλαίσιο της συνδικαλιστικής τους δράσης, η οποία δεν είναι άσχετη με το γεγονός ότι είναι ένας μηχανισμός που έχει άμεση σχέση με το Eurocontrol, οι συνδικαλιστικές τους αντιδράσεις έχουν ένα στοιχείο υπερβολής. Οι άνθρωποι αυτοί πραγματικά δίνουν από τον εαυτό τους και από τις δεξιότητες τις οποίες κατέχουν, ένα τεράστιο μέρος ώστε να πετάμε ασφαλείς. Νομίζω, ότι και οι επόμενες πτήσεις τις οποίες στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας που εισάγουμε προς Κύρωση στη Βουλή, οι πτήσεις από και προς τη Βραζιλία, θα πετούν ακριβώς με τα ίδια επίπεδα ασφαλείας που μας διασφαλίζει η λειτουργία και της ΑΠΑ και της ΥΠΑ σήμερα.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κ. Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών  «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας».

Στο σημείο αυτό προχωράμε στην ψηφοφορία. Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Καλογερόπουλος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του «ΣΥΡΙΖΑ», ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Επιφυλασσόμαστε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του «Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος», ο κ. Δελής.

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

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ», η κυρία Μαρία Αθανασίου, έχει επιφυλαχθεί. Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», ηκυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Επιφύλαξη.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», ο κ. Δελβερούδης.

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

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Επιφύλαξη, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής των «ΣΠΑΡΤΙΑΤΩΝ», ο κ. Κόντης, επιφυλάχθηκε.

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

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Κομνηνάκα Μαρία, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 13.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

 **ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**