

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2003

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ'

Τετάρτη 27 Αυγούστου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 27 Αυγούστου 2003, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11.00' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Β' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙΤΟΝΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 26-8-2003 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΚΑ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 26 Αυγούστου 2003, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: 1. «Ρύθμιση θεμάτων συννοσηφών φυλάκων και ειδικών φρουρών και άλλες διατάξεις».

2. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας για τη συμμετοχή σουηδικού στρατιωτικού ή πολιτικού προσωπικού στο Πολυεθνικό Κέντρο Εκπαιδεύσεως Επιχειρήσεων Υποστήριξης της Ειρήνης (Π.Κ.Ε.Ε.Υ.Ε)

3. «Κύρωση του Τέταρτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου στη Συμφωνία για την Πολυεθνική Ειρηνευτική Δύναμη Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης»).

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής και έχει 43 άρθρα κατανεμημένα σε τρία μέρη. Επίσης υπάρχουν τρεις τροπολογίες Υπουργών και πέντε εμπρόθεσμες τροπολογίες Βουλευτών.

Θέλω τις απόψεις των κομμάτων για τη συζήτηση. Με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων που ενέκρινε το Τμήμα έχουμε ακόμη δύο μέρες νομοθετικού έργου για την ολοκλήρωση της συζήτησης και ψήφιση. Ακούω προτάσεις για το πώς θέλετε να γίνει η συζήτηση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι σήμερα μπορούμε να συζητήσουμε το σύνολο των άρθρων και αύριο να συζητήσουμε τις τροπολογίες.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Έχουμε την ίδια άποψη και εμείς, κύριε Πρόεδρε, από τη Νέα Δημοκρατία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Αναφέρεστε σε όλα τα άρθρα δηλαδή πριν του ακροτελεύτιου, μέχρι δηλαδή και το 42. Αύριο θα συζητήσουμε τις τροπολογίες.

Προχωρούμε, λοιπόν, στη συζήτηση των άρθρων 1 έως και 42. Θέλετε να τα συζητήσουμε σε μια ενότητα, γιατί είναι εν-

αίο περίπου το αντικείμενο ή θέλετε να τα συζητήσουμε σε δύο ενότητες; Η πρόταση του Προεδρείου είναι να τα συζητήσουμε σε μία ενότητα και να δοθεί περισσότερος χρόνος και στους εισηγητές και στους Βουλευτές, για να μη διασπάμε τη συζήτηση, επειδή αναφέρονται βασικά στο καταστατικό της εταιρείας.

Συμφωνεί το Τμήμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το Τμήμα συνε-

φώνησε.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι ο Συνασπισμός της Αριστεράς των Κινήσεων και της Οικολογίας ορίζει ως ειδική αγοράτρια για το σημερινό νομοσχέδιο τη Βουλευτή κ. Μαρία Δαμανάκη.

Το λόγο θα πάρει ο κ. Χωρέμης, εισηγητής της Πλειοψηφίας. Θα σας δώσω δεκαπέντε λεπτά και θα υπάρχει και ανοχή χρόνου, αν οι εισηγητές θέλουν περισσότερο χρόνο για να αναπτύξουν τις απόψεις τους.

Ορίστε, κύριε Χωρέμη, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το σχέδιο νόμου «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» στα τρία μέρη περιλαμβάνει 42 άρθρα που ως προς μεν τα άρθρα του πρώτου μέρους υπάρχει αναφορά στη λειτουργία της ΝΕΠΑ, της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής, στο δεύτερο μέρος υπάρχουν οι τροποποιήσεις και οι συμπληρώσεις του ν.2743/99 και στο τρίτο μέρος υπάρχει η σειρά των απαλλαγών από το φόρο που ουσιαστικά λειτουργεί ως κίνητρο γι' αυτές τις εταιρείες.

Στο πρώτο μέρος του σχεδίου νόμου περιλαμβάνονται θέματα που αναφέρονται στη Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και ειδικότερα στο πρώτο κεφάλαιο ορίζεται ως ΝΕΠΑ η εμπορική εταιρεία που ιδρύεται σύμφωνα με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου με αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση, τη διαχείριση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία.

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το καταστατικό της ΝΕΠΑ, η οποία αποκτά νομική προσωπικότητα από την κατοχύρωση της συστατικής πράξης των μητρώων Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, όπου εκεί προβλέπεται ότι τα απαραίτητα στοιχεία που είναι, η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός, η διάρκεια, το εταιρικό κεφάλαιο, οι μετοχές, το διοικητικό συμβούλιο, η γενική συνέλευση, η λύση και η εκκαθάριση της εταιρείας, τα δικαιώματα των μετόχων, πρέπει να υπάρχουν στο καταστατικό της.

Επίσης είναι τα στοιχεία που πρέπει να καθορίζουν την επωνυμία της ΝΕΠΑ και αυτά τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο λογότυπο των εντύπων της εταιρείας.

Μέχρι και το όγδοο άρθρο –μιλώ για την ενότητα από το άρθρο 1 έως 8, που αναφέρεται στη ναυτιλιακή εταιρεία και τη λειτουργία της- ορίζεται ως ελάχιστο εμπορικό κεφάλαιο της ΝΕΠΑ, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των τριάντα ετών, το ποσό των 10 χιλιάδων ευρώ. Το ποσό αυτό, βέβαια, μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή υπουργική απόφαση. Το κεφάλαιο πρέπει να καταβάλλεται στο σύνολό του σε μετρητά και η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη του ενός ευρώ.

Καθορίζονται, επίσης, οι περιπτώσεις στις οποίες η σύσταση είναι άκυρη και η διαδικασία που ακολουθείται για την κήρυξη της ακυρότητας. Οι μετοχές είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες και ενσωματώνονται σε τίτλο της μίας ή περισσοτέρων μετοχών. Προσδιορίζεται ο τρόπος μεταβίβασής τους. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αντικατάσταση του τίτλου της ανώνυμης εταιρείας, στην περίπτωση κλοπής, απώλειας ή καταστροφής του τίτλου. Ορίζεται ότι επιτρέπεται να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί των μετοχών των ΝΕΠΑ, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων, μόνο οι υπήκοοι ή νομικά πρόσωπα κρατών που είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ανήκουν στον ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο. Επίσης, ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στην αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της ΝΕΠΑ.

Αυτά, όπως είπα, περιλαμβάνονται στο πρώτο κεφάλαιο, δηλαδή στα άρθρα 1 έως 8. Στα επόμενα έξι άρθρα, δηλαδή από το άρθρο 1 έως 15, προβλέπεται ο τρόπος διοίκησης και εκπροσώπησης της εταιρείας, καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας του διοικητικού συμβουλίου και η συγκρότησή του. Επίσης, προβλέπεται η αμοιβή των μελών του, η οποία καθορίζεται από τη γενική συνέλευση.

Στο τρίτο κεφάλαιο, στα άρθρα 16 έως 21, που αναφέρονται στη γενική συνέλευση της ΝΕΠΑ, ορίζεται ως γενική συνέλευση το ανώτατο όργανο της εταιρείας που αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη σύγκληση και τη λειτουργία της, καθορίζονται οι αρμοδιότητές της, προσδιορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες μια απόφαση μπορεί να θεωρηθεί άκυρη και ορίζεται η διαδικασία για την κήρυξη της ακυρότητας των αποφάσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, στα άρθρα 22 και 23, καθορίζεται ο χρόνος διάρκειας της εταιρικής χρήσης της ΝΕΠΑ. Προβλέπεται ότι στο τέλος της εταιρικής χρήσης συντάσσεται ισολογισμός και λογιστική κατάσταση, ανάλογα με την κατηγορία των βιβλίων –Γ' ή Β' αντίστοιχα- που προβλέπει η εταιρεία. Καθορίζεται ο τρόπος διάθεσης των καθαρών κερδών μέσα από απόφαση της γενικής συνέλευσης και ότι εκλέγονται από τη γενική συνέλευση ελεγκτές, υπεύθυνοι για τον έλεγχο των οικονομικών καταστάσεων. Αυτοί ευθύνονται έναντι της εταιρείας και των μετόχων για κάθε πταίσμα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, στα άρθρα 24 έως 26, προσδιορίζονται τα δικαιώματα της μειοψηφίας των μετόχων όσον αφορά τη σύγκληση της γενικής συνέλευσης, την αναβολή της λήψης απόφασης, την παροχή πληροφοριών από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας και τον έλεγχο της εταιρείας.

Στο έκτο κεφάλαιο, στα άρθρα 27 έως 29, ρυθμίζεται οτιδήποτε σχετικό με τη λύση και εκκαθάριση της ΝΕΠΑ.

Στο έβδομο κεφάλαιο, στα άρθρα 30 έως 35, προβλέπεται η τήρηση από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ειδικού μητρώου για τις ΝΕΠΑ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με προεδρικό διάταγμα των λεπτομερειών για την οργάνωση και την τήρηση του μητρώου. Η τήρηση του μητρώου θα εποπτεύεται από τον πρόεδρο του τριμελούς συμβουλίου διοίκησης του Πρωτοδικείου του Πειραιά και προσδιορίζονται λεπτομερώς τα στοιχεία που περιλαμβάνει το μητρώο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πρέπει να υποβάλλεται αίτηση για τις καταχωρίσεις στο μητρώο και να καταβάλλεται υπέρ του δημοσίου πάγιο τέλος, που ορίζεται στο ποσό των 250 ευρώ για την καταχώριση του καταστατικού και στο ποσό των 70 ευρώ για τις λοιπές καταχωρίσεις. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση της διαδικασίας καταβολής και είσπραξης του ανωτέρω τέλους και ορίζεται ότι το μητρώο είναι δημόσιο

έγγραφο και η πρόσβαση σε αυτό είναι ελεύθερη. Πρόκειται για το 70 κεφάλαιο και τα άρθρα 30-35 μέσα από το οποίο γίνεται εμφανής σε επίπεδο άρθρων η πρόθεση του νομοθέτη να μπορέσει να ξεχωρίσει αυτόν τον κλάδο τον τόσο σημαντικό για την τουριστική ανάπτυξη.

Στο 80 κεφάλαιο και στα άρθρα 36-39 παρέχεται η δυνατότητα για τη μετατροπή των ανωνύμων εταιρειών περιορισμένης ευθύνης σε ΝΕΠΑ μετά από την απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Ορίζεται ότι δεν επιτρέπεται η μετατροπή της εταιρείας σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής και επεκτείνονται οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του ν.27/1975 και στις ΝΕΠΑ που είναι πλοιοκτήτριες καθώς επίσης και στους μετόχους τους. Παρέχονται οι απαλλαγές από φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του δημοσίου εκτός των τελών του χαρτοσήμου για τη διανομή των κερδών, για την ανάληψη κεφαλαίου, για τα έγγραφα στα τηρούμενα από την εταιρεία βιβλία, για τις καταθέσεις και των προς την εταιρεία δανείων των μετόχων, για την κεφαλαιοποίηση των κερδών. Και τέλος ως προς το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Καθορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εφαρμόζονται οι παρεχόμενες στις ΝΕΠΑ κατά τα ανωτέρω, όπως περιέγραφα φοροαπαλλαγές. Καθορίζονται επίσης τα βιβλία του κώδικα βιβλίων και στοιχείων που τηρούνται από τις ΝΕΠΑ και προσδιορίζονται οι φορολογικές υποχρεώσεις των ΝΕΠΑ που έχουν στην κυριότητά τους πλοία των οποίων η άδεια του επαγγελματικού πλοίου που κατέχουν έπαψε να ισχύει. Ορίζεται επίσης ότι οι διατάξεις των άρθρων 76, 742, 784 του Αστικού Κώδικα των άρθρων 18, 64 του εμπορικού νόμου καθώς και του ν.2190/1920 δεν εφαρμόζονται για τις ΝΕΠΑ.

Στο τελευταίο άρθρο αυτού του κεφαλαίου ορίζεται ότι στα πρόσωπα που διαπράττουν συγκεκριμένες παραβάσεις επιβάλλεται ποινή φυλάκισης καθώς και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 ευρώ, εκτός της περίπτωσης που προβλέπεται αυστηρότερη τιμωρία από άλλες διατάξεις. Είναι ένα άρθρο που κατά την άποψή μας μπορεί να έχει μια περαιτέρω αυστηροποίηση ως προς την ύπαρξη των κυρώσεων εκείνων που απαιτούνται σε σοβαρές παραβάσεις.

Στο δεύτερο μέρος που αφορά ένα μόνο άρθρο υπάρχει αναφορά στη φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής και αυτό γίνεται μέσα από τις τροποποιήσεις-συμπληρώσεις των διατάξεων του ν.2743/99 περί πλοίων αναψυχής, όπου ορίζεται μεταξύ άλλων η έννοια του παραδοσιακού πλοίου, τα κριτήρια και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής ως παραδοσιακού. Ορίζεται επίσης ότι αυξάνεται από τρία στα πέντε πλέον η συχνότητα του χρόνου τακτικής θεώρησης των αδειών αυτών των πλοίων.

Επανακαθορίζεται ο χρόνος υποβολής της αίτησης από τους ενδιαφερόμενους στην περίπτωση της κατ' εξαίρεση θεώρησης της άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

Αυξάνεται από τρία σε πέντε έτη ο χρόνος ισχύος της ανωτέρω άδειας. Αναφέρεται δε και η περίπτωση εκπρόθεσμης θεώρησης της από την αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ.

Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την παύση ισχύος της άδειας. Καταργείται η υφιστάμενη προϋπόθεση διαδρομής χρονικού διαστήματος ενός έτους για την έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής για πλοίο του οποίου έπαυσε η ισχύς της άδειάς του.

Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση των όρων και των προϋποθέσεων για την εκτέλεση ταξιδιών από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής που δεν είναι ναυλωμένο.

Αυξάνονται τα μέτρα ολικού μήκους των ιστιοφόρων ή μηχανοκινήτων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

Τέλος εκφράζεται σε ευρώ το ποσό του παραβόλου που καταβάλλεται πρώτον για την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και την τακτική θεώρησή της, δεύτερον για την έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, τρίτον την κατ' εξαίρεση θεώρηση άδειας και τέταρτον την εκπρό-

θεσμη θεώρηση αυτής.

Καταργείται επίσης η υφιστάμενη υποχρέωση για τον εφοδιασμό των υπό ελληνική σημαία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με άδεια παραμονής και κυκλοφορίας. Παρέχεται στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι δέκα μέτρα, με ελληνική σημαία, η απαλλαγή από την υποχρέωση για τον εφοδιασμό τους με δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής και καταργούνται τα τέλη κυκλοφορίας (2.000 δραχμές) για κάθε μέτρο που προβλέπονται σήμερα από τα άνω των επτά μέτρων ολικού μήκους ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες.

Επίσης παρέχεται η δυνατότητα απαλλαγής με υπουργική απόφαση ορισμένων κατηγοριών επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής από την υποχρέωση να θεωρούν τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και το δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής και να λαμβάνουν άδεια απόπλου κλπ.

Αυτά όλα περιλαμβάνονται στο άρθρο 40 και διαμορφώνουν μια συγκεκριμένη εικόνα ως προς τη φορολογική μεταχείριση και τις καταργήσιμες διατάξεις που συνιστούσαν, κατά κάποιο τρόπο, τροχοπέδη στην ανάπτυξη αυτών των εταιρειών, με τη μορφή που είχαν βέβαια παλαιότερα.

Στο τρίτο μέρος και τελευταίο του νομοσχεδίου, δηλαδή στα άρθρα 41 και 42, ορίζεται ότι ο φόρος που επιβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 του ν. 2775 μειώνεται από το δεκαπλάσιο στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά. Αυτή είναι μία από τις πλέον σημαντικές ρυθμίσεις αυτών των άρθρων, καθώς επίσης είναι και η αναφορά στον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, που προβλέπεται από τις ισχύουσες κάθε φορά κοινοτικές και εθνικές περί ΦΠΑ διατάξεις, οι οποίες θα ισχύουν και για τα πλοία του υπό ψήφιση νομοσχεδίου.

Αυτή είναι η περίληψη των διατάξεων που περιέχονται από το άρθρο 1 έως το άρθρο 42. Νομίζω ότι επ' αυτών μπορεί να γίνει πλέον συζήτηση για ενδεχόμενες συμπληρώσεις ή διαφοροποιήσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Το λόγο έχει η κ. Φουντουκίδου.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα περιγράψω το νομοσχέδιο, το έκανε αρκετά αναλυτικά ο κύριος συνάδελφος της Πλειοψηφίας. Δεν είναι εκεί οι βασικές μας ενστάσεις και διευκρινίζω εξ αρχής στον κύριο Υπουργό ότι δεν είναι οι βασικές μας ενστάσεις στον τρόπο ίδρυσης, οργάνωσης και λειτουργίας μιας μορφής εταιρείας.

Αυτά είναι καθαρά τυπικά νομικά θέματα, τα οποία καλώς ορίζονται με τις λεπτομέρειες που ορίζονται, για να είναι όσο το δυνατόν καλύτερα καλυμμένοι οι συμβαλλόμενοι με την εταιρεία αυτή και να αποφευχθούν –ειδικά όταν πρόκειται για εταιρείες μεγάλων συμφερόντων– οικονομικές συγκρούσεις με αμφιβόλου ερμηνείας διατάξεις.

Εμείς περιμέναμε να έρθει ένα νομοσχέδιο με αναπτυξιακή λογική, με μια στρατηγική, ένα νομοσχέδιο που να αντέχει σε βάθος χρόνου, να βάζει τα θεμέλια για την ανάπτυξη του κλάδου των τουριστικών σκαφών αναψυχής. Το νομοσχέδιο αυτό, λοιπόν, στερείται αυτής της λογικής και αυτού του προσανατολισμού και γι' αυτό το καταψηφίσαμε επί της αρχής.

Κύριε Υπουργέ, έχω στα χέρια μου ένα έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα» του Υπουργείου Ανάπτυξης. Έχει ενδιαφέροντα στοιχεία για τις απορροφήσεις των κοινοτικών προγραμμάτων. Λέει: «Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, προβολή της Ελλάδος ως τουριστικού προορισμού».

Βέβαια δεν είναι θέμα αρμοδιότητάς σας, αλλά οι πιέσεις του δικού σας Υπουργείου προς το Υπουργείο Ανάπτυξης –γιατί άπτεται του τομέα τουρισμού– είναι σημαντική συμβολή. Απορρόφηση 24% και 16%. Ενίσχυση εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής 37%, ολοκληρωμένες δράσεις εναλλακτικού τουρισμού. Τουριστικά αγκυροβόλια τα οποία είχαν εντάξεις 45%, αλλά δεσμεύσεις 0%. Τουριστική προβολή και μείωση της

εποχικότητας, κάτι που είναι και ζητούμενο για τα τουριστικά σκάφη αναψυχής...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύρια Φουντουκίδου, μπορείτε να μου το δώσετε;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Βεβαίως θα σας το δώσω.

... 0% και εντάξεις και δεσμεύσεις. Επομένως με τέτοιους βηματισμούς αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορούμε να προχωρήσουμε. Και εμείς δεν θα συνεργήσουμε σε αυτήν την ολιγωρία, την καθυστέρηση. Εγώ είμαι απ' αυτούς που υποστηρίζουν ότι σε αυτό τον τόπο κάποια στιγμή θα πρέπει να μετρήσουμε και το κόστος των χαμένων ευκαιριών, των λαθεμένων επιλογών.

Κοστίζουν, κύριε Υπουργέ. Κοστίζουν σε πρόοδο, σε ανάπτυξη, σε χρήμα, σε κοινωνική ανάπτυξη. Κάποιοι, λοιπόν, πρέπει να απολογηθούν γι' αυτά. Και καλώς ή κακώς είστε εσείς ο εκπρόσωπος της Κυβέρνησης σήμερα σ' έναν τομέα που έχει όλα εκείνα τα στοιχεία που θα τον χαρακτήριζαν εθνικό. Συμμετέχει στο ΑΕΠ με αρκετά υψηλό ποσοστό, στην κοινωνική ανάπτυξη με την έννοια της ενίσχυσης της απασχόλησης, στην ανάπτυξη της περιφέρειας, στην εικόνα της χώρας μας στο εξωτερικό. Είναι εθνικό κεφάλαιο και ότι και αν επενδύσετε θα δράσει πολλαπλασιαστικά.

Θέλετε, λοιπόν, να μη σας ελέγχουμε γι' αυτήν την ανεπάρκεια, ώστε να εξυπηρετήσετε και να υπηρετήσετε τους χώρους αυτούς επαρκώς;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Θέλουμε να μας ελέγχετε χωρίς χαρακτηρισμούς.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Δυστυχώς οι λέξεις έχουν από πίσω κάποιον προσδιορισμό, ο οποίος δεν έχει να κάνει με πρόσωπα, έχει να κάνει με μια συνολική πολιτική, κύριε Υπουργέ.

Κατά τα άλλα, λοιπόν, θέλω να πω ότι όσον αφορά την ίδρυση, την οργάνωση, τη λειτουργία μιας εταιρείας, θα τα ψηφίσουμε τα άρθρα εκτός από το 7, στο οποίο σας διατύπωσα κάποιες επιφυλάξεις και δεν μου δώσατε εξηγήσεις –αν μου τις δώσατε, αναιρώ και μπορώ να το ψηφίσω– το 36, το 40 και το 42. Θα εξηγήσουμε τους λόγους για τους οποίους θα γίνει αυτό.

Θα αναφερθώ στις επιμέρους προτάσεις τώρα. Αν θέλετε θα τα πάρω με τη σειρά, να σας τα πω συνολικά κατά σπουδαιότητα. Είναι η γνωστή η πρότασή μας, κύριε Υπουργέ, επί του ΦΠΑ. Τις έχουμε διατυπώσει τις απόψεις μας. Ξέρουμε ότι υπάρχει κοινοτική οδηγία, όμως ξέρουμε ότι η ελληνική Κυβέρνηση μπορεί να επικαλεστεί διαρθρωτικές αδυναμίες, ιδιαιτερότητες του χώρου και να παλέψει και να αγωνιστεί, ώστε να ζητήσει κάποια εξαίρεση όπως και την ένταξη σε κάποια ευρωπαϊκά προγράμματα.

Για το ΦΠΑ, λοιπόν, εξηγούμε ότι ο λόγος που μας αγγίζει είναι ότι μπορούν ξένα πλοία να ασκήσουν δραστηριότητα. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που διώχνετε τα πλοία αλλά και τους τουρίστες στις απέναντι ακτές.

Αυτό είναι κάτι που ενοχλεί τον μέσο Έλληνα πολίτη και στερεί πόρους από γεωγραφικά ευαίσθητες περιοχές ή από περιοχές που έχουν ανάγκη τουριστικής υποστήριξης.

Υπάρχει η εξής λεπτομέρεια: Μία ΝΕΠΑ συμμετέχει στο κεφάλαιο άλλης ΝΕΠΑ που είναι πλοιοκτήτρια πλοίου αναψυχής. Η άλλη μπορεί να είναι όμως διαχειρίστρια άλλης ΝΕΠΑ. Αυτές έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις με τις άλλες ΝΕΠΑ που είναι πλοιοκτήτριες. Δηλαδή μπορεί ένας που έχει πολλές ΝΕΠΑ να έχει μια εταιρία διαχείρισης των ΝΕΠΑ. Είναι λογικό αυτό και είναι οικονομία, αν θέλετε, στη διοίκηση και στην οργάνωση μιας εταιρείας.

Σας θέσαμε το θέμα της κοινωνικής ασφάλισης των μελών του διοικητικού συμβουλίου. Θεωρούμε ότι θα πρέπει τα πρόσωπα που είναι ήδη ασφαλισμένα σε ασφαλιστικό φορέα, είτε γιατί είναι συνταξιούχοι είτε γιατί έχουν και κάποιο κύριο επάγγελμα –δεν εμποδίζεται όμως παράλληλα να είναι επιχειρηματίες ή επενδυτές σε μια ΝΕΠΑ– να μην έχουν διπλή ασφάλιση γιατί αυτό είναι λόγος αποτρεπτικός, επιβαρύνει το κόστος και αποτρέπει έναν επενδυτή.

Στο άρθρο 4, παράγραφος 4, η διάρκεια ορίζεται περιορισμένη. Θα μπορούσε να είναι αορίστου χρόνου. Δεν μου εξηγήσατε το λόγο για τον οποίο δεν θα μπορούσε ενδεχομένως να είναι.

Στο άρθρο 40, στην παράγραφο 3, στα δικαιολογητικά για τη θεώρηση της άδειας ζητήσαμε να προσκομίζεται πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του πλοίου -ίσως είναι πιο σωστό- και όχι του δικαιούχου.

Στο άρθρο 5 σας έκανα την εξής παρατήρηση. Αναφέρεται ότι είναι άκυρη -και σωστά- η σύσταση της ΝΕΠΑ, αν κάποιος από τους ιδρυτές δεν είχε την ικανότητα για δικαιοπραξία. Αυτό θα πρέπει όμως να αποδεικνύεται με την προσκόμιση κάποιου εγγράφου από την εισαγγελική αρχή, είτε από δικαστική αρχή, από το πρωτοδικείο.

Επομένως κάπου εδώ στα απαιτούμενα δικαιολογητικά, στο άρθρο 4, νομίζω ότι θα μπορούσαμε να προσθέσουμε ένα επιπλέον έγγραφο, το οποίο θα εξασφαλίζει τους συναλλασσόμενους.

Στο άρθρο 40 ζήτησαν και οι φορείς -προέκυψε από την ακρόαση και φαίνεται ότι έχουν δίκιο- να προστεθεί παράγραφος που να προβλέπει την εφαρμογή των διατάξεων 13 του ν. 2743 και για τα σκάφη του ν. 438. Κοντολογίς δηλαδή ζητούν αποφάσεις αναγνώρισης τουριστικών πλοίων ως επαγγελματικών, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 438/1976 που καταργήθηκε και αφορούν πλοία που πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς που διεγράφησαν από τα ελληνικά νηολόγια πριν την έναρξη ισχύος του ν. 2743, να θεωρούνται εν ισχύ μέχρι την ημερομηνία διαγραφής τους από τα ελληνικά νηολόγια, χωρίς να ερευνάται η εκπλήρωση της υποχρέωσης της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του ν. 438/1976. Και αυτό γιατί οι υποχρεώσεις που καλούνται να πληρώσουν πολλές φορές είναι μεγαλύτερες από την αξία του πλοίου.

Επίσης έχουμε μια ένσταση επί της διατύπωσης του άρθρου 42 στην παράγραφο 3 α' που μιλά για τα είδη που απαλλάσσονται από φορολογικές επιβαρύνσεις και ΦΠΑ. Έχετε τη λέξη: «...αυτά που είναι ενσωματωμένα...». Η λέξη «ενσωμάτωση» χρειάζεται ερμηνεία. Φέραμε και το παράδειγμα των σωσιβίων λέμβων, οι οποίες δεν είναι μεν ενσωματωμένες, αλλά είναι τελείως αναγκαίες και χρήσιμες, απαραίτητες για ένα πλοίο. Νομίζω επομένως ότι ίσως θα πρέπει να γίνει κάποια διόρθωση εκεί.

Επίσης κατατέθηκε μία σημαντική πρόταση ότι τα πλοία αναψυχής που πραγματοποιούν ένα όριο των τριακοσίων ημερών ναυλώσεως στην πενταετία μπορούν να μεταβιβαστούν σε ιδιώτες. Η λογική που υπάρχει είναι ότι δημιουργείται μία νέα αγορά παλαιών σκαφών που κυρίως τα πάνε σε απομακρυσμένες περιοχές και θα εξυπηρετούν κάποιες άγονες γραμμές χωρίς να υπάρχει υποχρέωση καταβολής ΦΠΑ της αξίας του πλοίου και να μην υπάρχουν και τεκμήρια αγοράς αν αυτά μπορούν να γίνουν μια και επικρατεί η λογική, ότι θα πάνε σε άγονες γραμμές και ως εκ τούτου δημιουργείται μία νέα αγορά σε κάποιες άλλες περιοχές.

Όσον αφορά τα παραδοσιακά, αντιλαμβάνεστε ότι για να μπορέσει να είναι κερδοφόρο ένα σκάφος που χαρακτηρίζεται παραδοσιακό, θα πρέπει να δοθούν περισσότερα κίνητρα και στην αγορά αλλά και στη λειτουργία του και ακόμη περισσότερες απαλλαγές. Χρειάζεται ενίσχυση ο θεσμός του παραδοσιακού πλοίου για να επιβιώσει και να αποδώσει.

Στο άρθρο 7 εκεί που λέει ότι απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών ΝΕΠΑ; Κατ' εξαίρεση όμως, μπορεί να γίνει με το καταστατικό. Δηλαδή η δεύτερη παράγραφος αίρει την απαγόρευση που υπάρχει. Δεν ξέρω πού εξυπηρετεί η δεύτερη παράγραφος αλλά εν πάση περιπτώσει ή δεν έχει λόγο ύπαρξης η πρώτη ή νομίζω ότι πρέπει να αποσυρθεί η δεύτερη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, και για το χαρακτήρα του νομοσχεδίου, χθες τοποθετηθήκαμε διεξοδικά αλλά και στην Επιτροπή. Θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα αντιλαϊκό νομοσχέδιο και αντιαναπτυξιακό, που προσαρμόζεται κατευθείαν στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα πλαίσια δράσης του εφοπλιστικού κεφαλαίου παγκόσμια και που είναι μονομερώς προσανατολισμένο στην αύξηση των εσόδων

και της κυριαρχίας των εφοπλιστών ανά τον κόσμο και ιδιαίτερα στη χώρα μας που έχουν γίνει κράτος εν κράτει και από την άλλη έχει συνδυαστεί με μία επίθεση ενάντια στα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων.

Αυτό το νομοσχέδιο στις μέχρι τώρα διαδικασίες που υπήρχαν φοροαπαλλαγών δίνει ακόμη μία προίκα στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μα, θα μου πείτε μιλάμε μόνο γι' αυτά τα πλοία. Δεν είναι αγνώστου ταυτότητας και είναι από μικροεπαγγελματίες. Υπάρχουν και τέτοια αλλά θα είναι ελάχιστα.

Πάντως λέω ότι είναι αντιαναπτυξιακό, κύριε Πρόεδρε, γιατί στερεί ουσιαστικά με τις φοροαπαλλαγές αυτές έσοδα του εθνικού κορβανιού τα οποία αναπληρώνονται όμως χάρη αυτών των φοροαπαλλαγών, από τα μικρομεσαία και λαϊκά στρώματα. Είναι γνωστός ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας γνωστά και τα έσοδα που εισπράττουμε από όλο το εφοπλιστικό κύκλωμα που δεν ξεπερνά τα 8 δισεκατομμύρια δραχμές, όταν δαπανάμε 300 δισεκατομμύρια δραχμές και είναι γνωστό ότι μαζί με όλα τα άλλα εκτός από την άμεση φορολογία συγκεντρώνονται γύρω στα 45 με 48 δισεκατομμύρια έναντι των 300 δισεκατομμυρίων. Εδώ δεν λειτουργεί καν η ανταποδοτικότητα, όπως η Κυβέρνηση θέλει να επιβάλλει στην υγεία, στον πολιτισμό, στην παιδεία και που το κάνει με αυταρχικά μέτρα και ιδιαίτερα και στο χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Κύριοι Βουλευτές, για να έλθω τώρα και στα συγκεκριμένα άρθρα, θεωρούμε ότι εκτός από το άρθρο 1, το οποίο θεσπίζει τις ΝΕΠΑ και που αυτό ουσιαστικά είναι το κύριο, φεύγουν, κύριε Πρόεδρε, από το ν.2190, από άλλες διατάξεις του Αστικού Κώδικα, φεύγουν -όπως λέει και το άρθρο 38- από όλη τη νομοθεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που θεσπίζει μέτρα για παραβάσεις κλπ. Φεύγουν, λοιπόν, από το ν. 2190. Υπάγονται σ' ένα ιδιαίτερο καθεστώς, υπάγονται ουσιαστικά στο ν.2743 που έχει όλο -θα έλεγα- το διοικητικό πλαίσιο και από την άλλη πλευρά για τις φοροαπαλλαγές υπάγονται στο άρθρο 27 του νόμου του 1975.

Θα ήθελα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να σταθώ στα άρθρα 37, 38, 39, 40 και 42, όπου εκεί πραγματικά φαίνεται η μονομερής -ας πούμε- προσπάθεια της Κυβέρνησης για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Και λέω «μονομερής», γιατί η πολιτική για την ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν είναι μόνο οι εφοπλιστές. Η ναυτιλία έχει κι άλλες διαστάσεις, έχει τον κοινωνικό και περιβαλλοντικό της χαρακτήρα, τα περιβαλλοντικά μέτρα που πρέπει να είναι έντονα και που δυστυχώς με διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις αποδυναμώνεται η διαφύλαξη του περιβάλλοντος σε στεριά και θάλασσα.

Επίσης αυτά τα μέτρα καταδεικνύουν το πόσο ταξικό είναι αυτό το νομοσχέδιο. Ουσιαστικά είναι εις βάρος της εθνικής οικονομίας, των εργαζομένων στη ναυτιλία και γενικότερα εις βάρος της χώρας.

Το άρθρο 30 αναφέρεται στο μητρώο και εκεί, κύριε Πρόεδρε, εάν θα κοιτάξει κανείς την έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους, θα δει ένα μέρος των εσόδων από την κατάταξη στα μητρώα, από την ανανέωση της άδειας που ουσιαστικά παίρνουν, κάτι στο οποίο αναφέρεται και το άρθρο 40.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι για την ανανέωση αυτής της άδειας ενός τέτοιου πλοίου είκοσι μέτρων πληρώνει κάποιος ακριβώς τα ίδια παράβολα όσο ουσιαστικά πληρώνει και ο αλλοδαπός Αλβανός ή οποιοσδήποτε άλλος για την ανανέωση της παραμονής του στη χώρα; Πενήντα χιλιάδες περίπου πληρώνει ο ένας, πενήντα χιλιάδες περίπου πληρώνει και ο άλλος. Φυσικά θα μου πείτε ότι εάν ένα πλοίο είναι πάρα πολύ μεγάλο θα πληρώσει, για παράδειγμα, εξήντα οκτώ χιλιάδες, διότι έχουμε τριάντα επί είκοσι και έτσι ανεβαίνει το μέτρο.

Όμως μπορεί κανείς να κάνει τέτοιες συγκρίσεις και να διαπιστώσει ότι ο φόρος που πληρώνουν δεν είναι μεγαλύτερος απ' αυτόν που πληρώνει ένας περιπτερός μιας ακραίας συνοικίας ή ένα μικρομάγαζο, ένα ψιλικατζίδικο, ένα μανάβικο. Είναι λιγότερος ο φόρος απ' αυτά που πληρώνουν. Επομένως οι μεγάλες φοροαπαλλαγές φαίνονται στο άρθρο 37 με την προσαρμογή που γίνεται σε όλες τις μέχρι τώρα ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 27 του νόμου του 1975, όπου εκεί μπορεί κανείς να πει πάρα πολλά.

Εκτός αυτού υπάρχουν και άλλες φοροαπαλλαγές, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, που η Κυβέρνηση έχει περάσει εδώ με την ανοχή της Νέας Δημοκρατίας –φυσικά η Νέα Δημοκρατία ζητούσε περισσότερες φοροαπαλλαγές- που ουσιαστικά γίνονται στην πλουτοκρατία και που έχουν να κάνουν με τις κληρονομίες, με τις μεταβιβάσεις κλπ.

Μία εφοπλιστική εταιρεία, την οποία θα διαδεχτεί ένας κληρονόμος, κύριε Πρόεδρε, το ξέρετε πολύ καλά ότι δεν πρόκειται να πληρώσει δεκάρα και ας είναι τρισεκατομμυρίων τα περιουσιακά της στοιχεία, ενώ για ένα διαμέρισμα που θα δώσει κάποιος οικογενειάρχη στο παιδί του, όταν του έχει δώσει εκ των προτέρων ένα διαμέρισμα με τη γονική παροχή κλπ., θα πρέπει να πληρώσει 11,5% συν τα λοιπά φορολογικά με αποτέλεσμα το ποσό να φθάνει πάρα πολύ υψηλά.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τι προνόμια έχει αυτό το κύκλωμα, για να μην αναφερθώ και στα εργασιακά δικαιώματα που εδώ, εκτός από τις υπουργικές αποφάσεις που πρόσφατα μπήκαν σαν νέα προίκα ενάντια στους εργαζόμενους και υπέρ αυτού του κυκλώματος, θα πρέπει να δούμε το ισχύον εργασιακό πλαίσιο που υπάρχει σήμερα για τους εργαζόμενους γύρω από τη ναυτιλία.

Το επαναλάβατε και χθες, κύριε Υπουργέ, ότι μας καλείτε σε έναν εθνικό, κοινωνικό διάλογο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Και θα έρθετε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα σας πω.

Σας είχα θέσει ορισμένα ερωτήματα, στα οποία δεν θέλατε να δώσετε απάντηση, δεν θίξατε καν τις προθέσεις σας, αν και για εμάς είναι γνωστές. Είναι η εφαρμογή της πολιτικής σας, η οποία δεν μπορεί να είναι διαφορετική στη ναυτιλία. Είναι πιο αυταρχική και πιο σκληρή στη ναυτιλία, αλλά δεν είναι ξεκομμένη από τη γενικότερη αντιλαϊκή πολιτική σας.

Σας έβαλα, λοιπόν, το ερώτημα για το τι σκοπούς έχετε. Τι να έρθουμε να κάνουμε; Να συμφωνήσουμε πώς θα πριμοδοτήσουμε σήμερα λιγότερο ή περισσότερο το εφοπλιστικό κεφάλαιο εις βάρος των εργαζομένων; Σας έβαλα τρία ερωτήματα: Έχετε σκοπό να καταργήσετε αυτές τις φοροαπαλλαγές που υπάρχουν στο εφοπλιστικό κύκλωμα και που δεν υπάρχουν σε καμία άλλη επιχείρηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Βάζετε προαπαιτούμενα συνεπώς. Όταν όμως μιλάτε για διάλογο, δεν μπορεί να υπάρχουν προαπαιτούμενα από καμιά πλευρά. Τώρα βλέπω ότι εσείς βάζετε προαπαιτούμενα.

Συνεχίστε, παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχετε δικίο που το λέτε αυτό. Εγώ περίμενα να υπάρχει κάποια νύξη πάνω σ' αυτά. Ξέρω φυσικά ότι δεν μπορεί να την κάνει ούτε ο Υπουργός ούτε η ίδια η Κυβέρνηση, γιατί είναι χαραγμένη αυτή η ταξική πολιτική. Όμως, φάνηκε από σήμερα –ακόμα και από χθες και προχθές- που έκανε αυτήν την πρόταση ο κύριος Υπουργός, ότι θέλει να εγκλωβίσει ουσιαστικά και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας μέσα σε έναν τέτοιο διάλογο που θα του δώσει μία δημοκρατική επίφαση, με την έννοια «τι να κάνουμε, κουβεντιάσαμε, εδώ καταλήξαμε –και τα άλλα κόμματα, ίσως, που μπορούν να έρθουν- ισχύει η πλειοψηφία, θα εφαρμόσουμε αυτά». Κύριε Πρόεδρε, μας λένε ότι έγινε γι' αυτό το νομοσχέδιο κοινωνικός διάλογος και οι φορείς που ήρθαν –εκτός από τους εργοδότες- είπαν «εμάς δεν μας κάλεσε κανένας, τώρα το διαβάσαμε».

Μία δεύτερη ερώτηση είναι η εξής: Ισχύουν αυτές οι εργασιακές σχέσεις. Γιατί, κύριε Πρόεδρε, να ισχύει ο ν. 330 στους ναυτεργάτες; Γιατί να ισχύουν χουντικοί νόμοι; Γιατί να ισχύουν ταξικοί νόμοι ειδικά σ' αυτόν τον κλάδο; Γιατί να εφαρμόζεται εκεί, για παράδειγμα, στρατιωτικός νόμος επιστράτευσης των εργαζομένων, όταν διεκδικούν νόμιμα δικαιώματά τους;

Έχετε σκοπό, λοιπόν, να άρετε αυτήν τη νομοθεσία; Έτσι σαν πρόθεση το λέω, για να μπορούμε να βρούμε ένα κοινό σημείο να κουβεντιάσουμε. Διαφορετικά, μας θέλετε σαν αριστερή κάλυψη, σαν αριστερό μανδύα για τη συζήτηση, ότι δήθεν όλοι πήραν μέρος. Έχετε πρόθεση να διαγράψετε, να ακυρώσετε αυτές τις υπουργικές αποφάσεις που πάρθηκαν για τις οργανι-

κές θέσεις που συνεχώς μειώνονται; Δεν έχετε. Κύριε Πρόεδρε, αυτά τα λέω, γιατί τα επανέλαβε χθες ο κύριος Υπουργός στο κλεισίσιμό του επί της αρχής.

Έχουμε, λοιπόν, το άρθρο 37 που προβλέπει αυτές τις φοροαπαλλαγές.

Όσον αφορά στο άρθρο 38, κύριε Πρόεδρε, θα δείτε θωρακίζετε έναντι διατάξεων του Αστικού Κώδικα τη νομολογία που δέπει την εμπορική ναυτιλία και, βέβαια, το ν. 2190.

Όσον αφορά στο άρθρο 40, προσαρμόζεται με το ν. 2743/1999. Εκεί υπάρχουν και άλλες προνομιακές και φορολογικές –οικονομικές δηλαδή- διατάξεις, παρ' όλο που είναι διοικητικού χαρακτήρα ο ν. 2743. Έχουν προστεθεί επιπλέον φοροαπαλλαγές, πρόσθετα προνόμια σ' αυτό το κύκλωμα.

Επίσης, στο άρθρο 41 έχουμε νέα προνόμια. Από το δεκαπλάσιο που ήταν η φορολογία –αν κάποιος δεν ξέρει τι ακριβώς ίσχυε, θα δείτε πώς το γράφει εκεί- λέει ότι αυξάνεται στο πενταπλάσιο, ενώ ήταν στο δεκαπλάσιο. Αντί να πει «μειώνεται στο πενταπλάσιο», λέει «αυξάνεται στο πενταπλάσιο». Κύριε Υπουργέ, δεν πρέπει να χρησιμοποιείτε τέτοιου είδους μέτρα, αλλά να λέτε «τα σύκα-σύκα».

Στο άρθρο 42 λέτε ότι απαλλάσσονται από κάθε δασμό, όταν θέλουν να εισάγουν αντικείμενα τέτοια, τα οποία θα χρησιμοποιήσουν για τα πλοία τους, δηλαδή για την κατασκευή, συντήρηση και όλα αυτά.

Με αυτά και μόνο, κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνετε ότι αυτό το νομοσχέδιο, όσο και αν θέλετε να πείτε ότι είναι αναπτυξιακό, ότι έχει κοινωνική ευθύνη, δεν χαρακτηρίζεται από καμία κοινωνική ευθύνη. Απεναντίας, εγώ θα έλεγα ότι είναι ανάλητη πέρα από πέρα η συμπεριφορά των εφοπλιστών, όπως φάνηκε και στην επιτροπή, όταν ήρθαν και έκαναν τις προτάσεις τους.

Βέβαια, η Νέα Δημοκρατία δεν το ψηφίζει για δικούς της λόγους, γιατί ζητάει παραπάνω προνόμια. Εμείς θέλουμε να τονίσουμε πως θα πρέπει να δουν όχι μόνο οι ναυτεργάτες, αλλά όλοι οι εργαζόμενοι, αυτόν τον ανούσιο διάλογο που γίνεται μεταξύ των δύο μεγάλων κομμάτων, αντιπαραθέσεις χωρίς περιεχόμενο, αλλά που στην ουσία όμως πίσω από αυτές τις αντιπαραθέσεις κρύβεται μία σκληρή –θα έλεγα- μάχη για το ποιος θα δώσει καλύτερα διαπιστευτήρια στην πλουτοκρατία και ιδιαίτερα σ' αυτό το κύκλωμα το εφοπλιστικό.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σταθώ σ' αυτά τα οποία συμβαίνουν και στα μέτρα που παίρνονται, τη στιγμή που αγνοούμε ότι η μη επάνδρωση, όπως τουλάχιστον λέγεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, η μη στελέχωση, όπως θέλετε πείτε το, των πλοίων με το απαραίτητο προσωπικό μηχανής, καταστρώματος κλπ., είναι από τους μεγαλύτερους συντελεστές για τα ατυχήματα που συμβαίνουν σήμερα στα πλοία αυτά, όπως και σε άλλα πλοία.

Μάλιστα έρχεται αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, όταν πριν από τρεις μήνες είχαμε το ναυάγιο του «KELLY CRUISE» με εκατόν πενήντα έξι επιβάτες ελλείψει του κατάλληλου προσωπικού. Είναι και άλλα μέτρα φυσικά που δεν τα παίρνουν, γιατί δε γίνονται οι κατάλληλοι έλεγχοι, γιατί από τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που δίνονται, τα περισσότερα είναι πλαστά και έναντι αμοιβών. Δεν κάνουν καν ελέγχους και αυτό έχει καταγγελθεί κατ' επανάληψη και ξέρουμε τι συνέβη ακριβώς εκεί.

Πρόσφατα, κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε και εσείς γιατί μεσολαβήσατε, είχαμε την κατάληψη ενός πλοίου, γιατί δεν είχε το απαραίτητο προσωπικό. Δεν το άφησαν να φύγει οι ναυτεργάτες, γιατί και οι ίδιοι που εργάζονται μέσα κινδυνεύουν, όπως κινδυνεύει και ο κόσμος, ο οποίος μεταφέρεται από τα πλοία αυτά. Αυτό δε γίνεται πρώτη φορά. Γίνεται κατ' επανάληψη. Άλλοτε τους παίρνουν είδηση τα σωματεία και περιφρουρούν τη ζωή τους και τη ζωή των επιβατών και άλλοτε φυσικά δεν το παίρνουν είδηση.

Όμως θα πρέπει να πούμε, κύριε Υπουργέ, σχετικά με την ανταγωνιστικότητα κλπ., ότι η ανταγωνιστικότητα υπάρχει γενικότερα παντού, αλλά ιδιαίτερα σ' αυτόν το χώρο. Αυτό ξεκινάει από το 1924, κύριε Πρόεδρε, όταν δόθηκαν προνόμια και άρχισαν να συζητούν με το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Η ανταγωνιστικότητα του εμπορικού και επιβατικού στόλου έχει να κάνει πάντοτε με χτύπημα των εργασιακών δικαιωμάτων. Ποτέ κανέ-

να μέτρο εν ονόματι της ανταγωνιστικότητας δεν ήταν και υπέρ της ανάπτυξης αυτών, οι οποίοι εργαζόμενοι πλουτίζουν όλους αυτούς. Για τους λόγους αυτούς καταψηφίζουμε όλα τα άρθρα.

Κύριε Πρόεδρε, δεν αναφέρθηκα στα άρθρα από το 2 έως το 30, γιατί ουσιαστικά είναι το καταστατικό που τα διέπει και από την άποψη αυτή δεν έχει κανένα ενδιαφέρον για εμάς, όταν λέμε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακολουθώντας και εγώ τις αναφορές των εισηγητών στα συγκεκριμένα άρθρα, θα ήθελα να πω, κύριε Υπουργέ, ότι επισημαίνω κάποια νομοθετικά προβλήματα π.χ. στο άρθρο 40, παρ. 1. Δεν έχω μπροστά μου τις διατάξεις του ν. 2743 τις οποίες τροποποιείτε και συμπληρώνετε αλλά βλέπω ότι αναφέρει: «(γ) «Παραδοσιακό πλοίο»: Το πρωτότυπο και κάθε μεμονωμένο ομοίωμα ιστορικού πλοίου...» -Ερωτώ: υπάρχει μη μεμονωμένο ομοίωμα; - και συνεχίζει «που σχεδιάστηκε πριν το έτος 1965 και κατασκευάστηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά.»

Θα ήθελα να δείτε, αν υπάρχει κάποιο νομοτεχνικό πρόβλημα ή αν δημιουργείτε σε εμένα η εντύπωση ασάφειας, επειδή δεν έχω μπροστά μου τις τροποποιούμενες διατάξεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, ορίζεται για πρώτη φορά το παραδοσιακό πλοίο. Ο ορισμός τον οποίο χρησιμοποιούμε, αποδίδει ένα κείμενο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Μεμονωμένο ομοίωμα πλοίου τι σημαίνει και πώς μπορώ να φαντασθώ ένα άλλο μεμονωμένο ομοίωμα πλοίου; Η λέξη «μεμονωμένο» δεν ξέρω μήπως είναι κακή μετάφραση από όρο οδηγίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όπως αντιλαμβάνεστε όλα αυτά τα πλοία έχουν μια μοναδικότητα το καθένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ίσως θα έπρεπε να λέει «το μοναδικό ομοίωμα». Άλλο το μεμονωμένο, άλλο το μοναδικό.

Η κ. Δαμανάκη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να επαναφέρω τη συζήτηση επί της αρχής. Εδώ έγινε και μια γενικότερη συζήτηση για τα θέματα της ναυτιλίας. Μια και ο κύριος Υπουργός όμως αναφέρθηκε και αναφέρεται επανειλημμένα στο διάλογο, θέλω να επισημάνω το εξής.

Οπωσδήποτε ο διάλογος, κύριε Πρόεδρε, είναι πάντα θετικός και ασφαλώς όλες οι πλευρές πρέπει να καταθέτουν τις απόψεις τους, έτσι ώστε να υπάρχει η τελική σύνθεση. Δεν έχει δηλαδή νόημα εκ των προτέρων να αρνείται κανείς το διάλογο.

Μια και τίθενται όμως έτσι τα ζητήματα, πρέπει να σημειώσω ότι για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο η τακτική που ακολουθήθηκε, στο θέμα του διαλόγου, δεν ήταν η σωστή, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή, έγινε μια επιτροπή, στην οποία προήδρευε ουσιαστικά η μία πλευρά οι εργοδότες. Δε μετείχε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Μας είπε ο εκπρόσωπός τους ότι πρώτη φορά έβλεπε το νομοσχέδιο στην επιτροπή. Υπάρχουν κάποια ζητήματα και αυτός ο διάλογος δεν μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι είναι διάλογος που έχει οργανωθεί σωστά.

Επειδή ακούω πάρα πολύ μεγάλα λόγια από τη μεριά της Κυβέρνησης για το θέμα του διαλόγου πρέπει να σημειώσω ότι ασφαλώς ο καθένας από εμάς δίνει λογαριασμό στον ελληνικό λαό και στους πολίτες για το πώς χειρίζεται τα θέματα και πώς απαντά, αλλά πρέπει και η Κυβέρνηση να αντιληφθεί ότι διάλογος μονομερής δεν μπορεί να γίνει. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο διάλογος ήταν μονομερής, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θέλω να κάνω άλλες γενικότερες αναφορές. Οι απόψεις του κάθε κόμματος για το θέμα συνολικά της ναυτιλίας υπάρχουν. Εδώ όμως συζητούμε συγκεκριμένα για τα σκάφη αναψυχής και θα περιορισθώ στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και στα άρθρα, τα οποία έχουμε μπροστά μας.

Θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι το νομοσχέδιο ουσιαστικά έχει δύο μέρη, όπως επιγράφεται. Το πρώτο μέρος που αναφέρεται στα θέματα που έχουν σχέση με τη ναυτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, τη ΝΕΠΑ, έχει διατάξεις που βάζουν τάξη, ως το πω έτσι, στο χάος που υπάρχει σήμερα σ' αυτόν το

χώρο όπως παραδείγματος χάρη η διάταξη –θα αναφερθώ συγκεκριμένα για το μητρώο καταγραφής το οποίο καταγράφει τις εταιρείες και γνωρίζει πια ο κάθε ενδιαφερόμενος περί τίνος πρόκειται, είναι θετικές.

Οι δικές μας αντιρρήσεις αφορούν κυρίως στα άρθρα 37, 38, 40, 42 και στα υπόλοιπα μετά απ' αυτά και αναφέρομαι στα ζητήματα των φοροαπαλλαγών και στα ζητήματα που έχουν σχέση με την τροποποίηση του νόμου που ισχύει σήμερα για τα σκάφη αναψυχής, την οποία τροποποίηση θεωρούμε ανεπαρκή.

Θα χρησιμοποιήσω το χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε, για να αναφερθώ σε δύο συγκεκριμένα θέματα, και στα οποία θέλω μια συγκεκριμένη απάντηση από τον κύριο Υπουργό. Είναι ασφαλιστικά θέματα και τα θέσαμε και στη συζήτηση στην επιτροπή.

Υπάρχει το θέμα της ασφάλισης των επενδυτών, αυτών δηλαδή που επενδύουν σε τέτοιες εταιρείες. Θέσαμε το θέμα, η ασφάλιση αυτή να είναι υποχρεωτική στο ταμείο το οποίο αναφέρεται, μόνο αν ο επενδυτής δεν είναι ασφαλισμένος σε άλλο φορέα. Διότι όπως αντιλαμβάνεσθε, αν παραδείγματος χάρη ένας μηχανικός ή ένας δικηγόρος που είναι ασφαλισμένος στο δικό του ταμείο συμμετέχει σε μια εταιρεία, όπως αυτές που συζητούμε και αναγκάζεται και μόνο εξ αυτού να δημιουργήσει νέα ασφάλιση, δημιουργούνται πολλά προβλήματα. Θα θέλαμε, λοιπόν, να υπάρξει μια διευκρίνιση του θέματος αυτού –είναι και αίτημα των ιδίων- να υπάρχει ασφάλιση ξεχωριστή, εφόσον ο άνθρωπος δεν είναι καλυμμένος ασφαλιστικά.

Αντίθετα σοβαρό πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, υπάρχει όχι με τους επενδυτές, αλλά με τους εργαζόμενους, με τους «skippers» δηλαδή, τους κυβερνήτες. Χρησιμοποιώ τον όρο «skippers», γιατί νομίζω ότι αυτός χρησιμοποιείται στην αγορά και εν πάση περιπτώσει για να συνεννοηθούμε. Οι «skippers» είναι ουσιαστικά ανασφάλιστοι, κύριε Υπουργέ. Δεν ξέρω εάν το ξέρετε. Έχουμε καταθέσει από το Συνασπισμό και ερωτήσεις για το συγκεκριμένο θέμα. Υπάρχει μια μακριά διαδικασία και νομίζω ότι στο θέμα αυτό πρέπει να υπάρξει μια ευαισθησία.

Γιατί είναι ανασφάλιστοι; Διότι δεν έχουν οργανωμένη σύμβαση εργασίας, συλλογική και γιατί η εργοδοτική εισφορά –ας το πω έτσι, κύριε Πρόεδρε, αν και δεν ισχύει απόλυτα εδώ, αλλά το λέω για να γίνει κατανοητή η υπόθεση- παραπέμπεται ανάμεσα σ' αυτόν που τους μισθώνει, τον πλοιοκτήτη δηλαδή και το ναυλωτή. Έτσι όμως δεν μπορεί, επειδή υπάρχει αυτή η γραφειοκρατία, οι άνθρωποι αυτοί να είναι ανασφάλιστοι. Νομίζω ότι το συγκεκριμένο άρθρο 5, αν θυμάμαι καλά, του ν. 2743, που προβλέπει την ασφάλισή τους, λέει δηλαδή ο νόμος ότι οι κυβερνήτες που δεν είναι επιβάτες οφείλουν να έχουν ασφαλιστική κάλυψη, είναι ανενεργό, δεν εφαρμόζεται.

Το μν ΙΚΑ παραπέμπει το θέμα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο το αφήνει στο απυρόβλητο. Ο Συνήγορος του Πολίτη, με τον οποίο εμείς έχουμε επικοινωνήσει, έχει μία γνωμάτευση, κύριε Πρόεδρε, την οποία θα καταθέσω στα Πρακτικά και η οποία θέτει ουσιαστικά το κενό του θέματος.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Δαμανάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Νομίζω ότι το θέμα της ασφάλισης θα πρέπει να καλυφθεί.

Πάνω σε αυτά τα δύο συγκεκριμένα θέματα θα θέλαμε μία απάντηση από τον κύριο Υπουργό. Κατά τα άλλα, κύριε Πρόεδρε, παραμένουμε στα όσα είπαμε στη συζήτηση επί της αρχής για τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος και για τα θέματα της γενικότερης εφαρμογής της ασφαλιστικής και της εργατικής νομοθεσίας σ' αυτόν το χώρο.

Πέρα από τους κυβερνήτες, οι οποίοι πρέπει να είναι ασφαλισμένοι με βάση το νόμο –παρ' ότι ο νόμος δεν εφαρμόζεται, όπως σας είπα- υπάρχει και το πλήρωμα σ' αυτά τα σκάφη, το οποίο, εξ' όσων γνωρίζουν όλοι όσοι ασχολούνται, κατά κανόνα αποτελείται από ανθρώπους που δεν έχουν ασφάλιση και που είναι αλλοδαποί εργάτες. Νομίζω ότι μία αυστηρότερη και συχνότερη δραστηριοποίηση των επιθεωρησεων εργασίας, αλλά και ενδεχομένως μία ενασχόληση του Υπουργείου Εμπο-

ρικής Ναυτιλίας με το θέμα, είναι επιβεβλημένη.

Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι έγινε σαφής η αντίρρησή μας, ιδιαίτερα στα άρθρα που αφορούν στις φοροαπαλλαγές. Εμείς επαναφέρουμε την ιδέα να συνδεθούν οι όποιες φοροαπαλλαγές με ζητήματα απασχόλησης και προστασίας του περιβάλλοντος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το λόγο έχει ο κ. Καλογιάννης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα συζητάμε το σχέδιο νόμου περί ναυτιλιακής εταιρείας πλοίων αναψυχής. Κύριε Πρόεδρε, εκτιμώ ότι πράγματι τα επαγγελματικά σκάφη έχουν σημαντική συμβολή στην τουριστική και κατ' επέκταση και στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Συνεπώς η πολιτεία θα πρέπει να στέκεται αρωγός σ' αυτές τις επιχειρήσεις, οι οποίες μπορεί να είναι εξαιρετικά μικρές, αλλά και πολύ μεγάλες.

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του σχεδίου νόμου, σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η δημιουργία μιας ειδικού τύπου εταιρείας με την οποία θα μπορούν να εξυπηρετούνται οι ανάγκες και οι ιδιομορφίες εκμετάλλευσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Εκτιμώ ότι σκοπός του σχεδίου νόμου θα πρέπει να είναι και η άμεση πάταξη της γραφειοκρατίας, η οποία στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε ορισμένα τουλάχιστον τμήματά του, είναι εξαιρετικά μεγάλη. Βεβαίως, από τα άρθρα του σχεδίου νόμου δεν προκύπτει ότι θα υπάρξει αυτή η πάταξη της γραφειοκρατίας.

Κύριε Πρόεδρε, αναφέρομαι συγκεκριμένα στο άρθρο 27 του κεφαλαίου 6 στην παράγραφο 2, όπου ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι διαδικασίες μεταβίβασης της κυριότητας των πλοίων αναψυχής.

Εκτιμώ ότι θα έπρεπε να έχουμε αυτήν την υπουργική απόφαση, κύριε Πρόεδρε. Θα σας πω τι ισχύει σήμερα και ποια είναι τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για να μπορεί κάποιος ιδιώτης ή εταιρεία να προβεί στη μεταβίβαση κάθε πλοίου των κοινών διατάξεων και κάθε πλοιαρίου σύμφωνα με το επίσημο έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πρώτον, απαιτείται ιδιωτικό συμφωνητικό με θεώρηση γνησί-ου υπογραφών πωλητού και αγοραστή. Δεύτερον, απαιτείται θεώρηση ιδιωτικού συμφωνητικού από εφορία. Τρίτον, απαιτείται δήλωση φόρου μεταβίβασης από εφορία πλοίων Πειραιά για τα άνω των δέκα κόρων καθαρής χωρητικότητας. Τέταρτον, απαιτείται πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του πλοίου. Πέμπτον, απαιτείται πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το ΝΑΤ. Έκτον, απαιτείται φωτοτυπία ταυτότητας αγοραστή. Έβδομον, για τα σκάφη αναψυχής απαιτείται βεβαίωση από τον αρμόδιο οικονομικό έφορο-πωλητή ότι δηλώνονται τα εισοδήματα στη φορολογία εισοδήματος. Όγδοον, απαιτείται βεβαίωση περί μη οφειλής από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Ένατον, απαιτείται αποδεικτικό για χρέη του πωλητή προς το δημόσιο. Δέκατον, απαιτείται παράδοση παλαιού εγγράφου εθνικότητας και προσκόμιση νέου εγγράφου εθνικότητας από το ΝΑΤ, που πρέπει να είναι μεγάλο για τα σκάφη που έχουν συσκευή VHF ή μικρό για τα μη έχοντα αντίστοιχη συσκευή.

Ενδέκατο, αίτηση με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο.

Δωδέκατο, παράβολο χαρτοσήμου 30 ευρώ από το δημόσιο ταμείο.

Δέκατο τρίτο, παράβολο χαρτοσήμου από την Εθνική Τράπεζα.

Δεκατρία έγγραφα για να μπορέσει να γίνει η μεταβίβαση ενός τέτοιου σκάφους. Και δεν τελειώνουμε εδώ. Εφόσον οι συμβαλλόμενοι –αγοραστής ή πωλητής– είναι εταιρείες απαιτούνται επιπλέον τα παρακάτω δικαιολογητικά:

Πρώτον, βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση του καταστατικού καθώς και όλων των τροποποιήσεων που έχουν γίνει στις εταιρείες.

Δεύτερον, πρακτικό εταίρων για αγορά ή πώληση πλοίου αντίστοιχα, εφόσον πρόκειται για εταιρεία ΕΠΕ, ΟΕ ή ΕΕ.

Τρίτον –και δέκατο έκτο συνολικά– κύριε Πρόεδρε, ειδικά για

τις ανώνυμες εταιρείες χρειάζεται και προσκόμιση πρακτικού τελευταίας καταστατικής συνέλευσης των μετόχων και πρακτικό διοικητικού συμβουλίου για το ποιος εκπροσωπεί την εταιρεία.

Τέταρτον, βεβαίωση ελληνικότητας από την οικεία ένωση για τον αγοραστή.

Πέμπτον –και δέκατο όγδοο συνολικά– υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου που να λέει ότι η εταιρεία καλύπτει ελληνικά συμφέροντα σε ποσοστό άνω του 50%.

Έκτον, εφόσον το μεταβιβαζόμενο πλοίο είναι επιβατηγό ή εκτελεί συγκεκριμένα δρομολόγια ασχέτως κόρων, απαιτείται και έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Έβδομον –και εικοστό συνολικό έγγραφο, κύριε Πρόεδρε– εφόσον το μεταβιβαζόμενο πλοίο εμπλέκεται με τις εποπτείες αλιείας χρειάζεται να πάρει και αντίστοιχο έγγραφο από τη σχετική εποπτεία αλιείας.

Καταλαβαίνετε, κύριε Πρόεδρε, ότι αν κάποιος ιδιώτης ή εταιρεία ο οποίος δεν έχει την τύχη να ζει στον Πειραιά και να είναι δίπλα στις αρμόδιες υπηρεσίες και να μπορεί να πάρει αυτές τις βεβαιώσεις, χρειάζεται περισσότερα από ένα μήνα. Χρειάζεται να μπλέξει σε έναν κυκεώνα γραφειοκρατίας μεταξύ Οικονομικών Υπηρεσιών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αρμόδιες εφορίες πλοίων Εθνικής Τραπεζής για τα παράβολα δημοσίου ταμείου κλπ., για να μπορέσει να προβεί στη μεταβίβαση αυτού του πλοίου.

Γι' αυτό πιστεύω, κύριε Πρόεδρε και καταλήγω με αυτό, ότι θα έπρεπε –και είναι μια πρόταση προς τον κύριο Υπουργό, να δουν τη σχετική υπουργική απόφαση, να λάβουν σοβαρά υπόψη το τι ισχύει μέχρι σήμερα και βεβαίως να ελαχιστοποιήσουν όσο το δυνατόν τα συγκεκριμένα έγγραφα.

Θα καταθέσω και στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε, το συγκεκριμένο έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ελπίζω ο κύριος Υπουργός να το πάρει υπόψη του.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Καλογιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενο-γραφείας και Πρακτικών της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το τέλος της γραφειοκρατίας χτύπησε πάλι!

Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσαμε να έχουμε την πρόταση του κυρίου Βουλευτή, τι απ' όλα αυτά θεωρεί ως περιττό;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ασφαλώς, κύριε Υπουργέ, θα σας το δώσω εγγράφως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Υπουργέ, ο κύριος συνάδελφος επεσήμανε ζητήματα γραφειοκρατίας με βάση μια απόφαση. Τα θέτει και καταθέτει στην κρίση της Βουλής, δεν είναι υποχρεωμένος να πει και τις αντιπροτάσεις του σε αυτό το θέμα.

Εν πάση περιπτώσει, στη δευτερολογία του μπορεί να επανέλθει με προτάσεις.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, πράγματι το νομοσχέδιο έχει δυο μέρη και σε ότι αφορά το πρώτο που περιέχει τις διατάξεις περί ΝΕΠΑ, διαπιστώνω ότι υπάρχει μια σύγκλιση απόψεων όλων των πτερύγων της Βουλής. Όλα τα κόμματα αναγνώρισαν με τις τοποθετήσεις τους ότι οι διατάξεις αυτές βάζουν τάξη, κρίνονται θετικές και απ' ότι καταλαβαίνω ψηφίζονται και από τα κόμματα.

Θέλω να σταθώ κύριε Πρόεδρε, στα άλλα άρθρα του νομοσχεδίου από το 37 και μετά και να παρακαλέσω τον Υπουργό να δώσει βάση σε ορισμένες παρατηρήσεις που έχω την πρόθεση να κάνω, γιατί πιστεύω ότι μπορούμε να τα κάνουμε ακόμη καλύτερα τα άρθρα αυτά, αφού «παρατηρήσω» την αντίφαση που αναδείχθηκε από τη συζήτηση ανάμεσα στην κριτική που άσκησε η Νέα Δημοκρατία και στην κριτική που άσκησε το κομμουνιστικό κόμμα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ANNA ΜΠΕΝΑΚΗ -ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Και από τη μια μεριά η Νέα Δημοκρατία λέει ότι χρειάζονται και άλλα μέτρα πολιτικής για να βρίσκεται το νομοσχέδιο σε μία αναπτυξιακή λογική, άρα και άλλα κίνητρα φαντάζονται υπαινιχθηκε, ενώ από την άλλη το Κομμουνιστικό Κόμμα λέει «ναι, εσείς κάνετε μία πολιτική με αναπτυξιακό χαρακτήρα, αλλά αυτά είναι προνόμια που δίνετε στους κεφαλαιούχους». Αυτές είναι οι δύο κριτικές που ακούστηκαν εκατέρωθεν.

Κύριε Υπουργέ, εγώ με την κοινή λογική κατανοώ ότι όταν υπάρχουν μέτρα πολιτικής που περιλαμβάνουν απαλλαγές, φορολογικές ή άλλες, αυτές αποβλέπουν στην ανάπτυξη του κλάδου. Και πιστεύω ότι αυτό είναι μέσα στις προθέσεις της Κυβέρνησης. Έτσι δεν είναι, κύριε Υπουργέ;

Ήθελα όμως να παρατηρήσω ότι αν προσεγγίσουμε αυτό το νομοσχέδιο από την αναπτυξιακή του λογική, θεωρώ ότι πρέπει να εναρμονίζεται με το αναπτυξιακό νομοσχέδιο που το Υπουργείο Οικονομίας πρόκειται πολύ σύντομα –έχει ήδη κάνει την προεργασία- να προωθήσει στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Και θα ήθελα να παρακαλέσω να γίνουν δύο προσαρμογές στη λογική εκείνου του αναπτυξιακού νομοσχεδίου.

Δηλαδή, πρώτον, ένα αναπτυξιακό νομοσχέδιο –το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά κι εσείς, είστε Βουλευτής περιφέρειας όπως είμαι και εγώ- έχει και την περιφερειακή αντίληψη, δηλαδή την περιφερειακή αναπτυξιακή πολιτική που αποπνέει ένα αναπτυξιακό νομοσχέδιο. Και εγώ υποστηρίζω την άποψη ότι τα κίνητρα πρέπει να είναι διαφορετικά. Δεν μπορεί, δηλαδή, για τη μαρίνα της Ζέας ή του Φλοίσβου να υπάρχουν τα ίδια κίνητρα με τα κίνητρα στη Λέσβο, στη Λήμνο, στη Χίο ή σε άλλα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, στα Δωδεκάνησα για παράδειγμα. Και έχω πάρει την πρωτοβουλία για να ανοίξουμε αυτό το θέμα σήμερα και αύριο στη Βουλή, της περιφερειακής, δηλαδή, αντίληψης του αναπτυξιακού στόχου που βάζει αυτό το νομοσχέδιο προτείνοντας κάποια συγκεκριμένα κίνητρα με μία τροπολογία, την οποία έχω καταθέσει. Δεν λέω ότι είναι εύστοχα ή ότι είναι τα καλύτερα, αλλά θίγω το θέμα μέσα από την τροπολογία. Θα συζητήσουμε αύριο όταν θα έρθουμε στο στάδιο των τροπολογιών, η αντίληψη όμως αυτής της πρότασης είναι πώς ένα νομοσχέδιο που έχει αναπτυξιακούς στόχους πρέπει να έχει και περιφερειακή αντίληψη. Και αυτό λέει και ο βασικός αναπτυξιακός νόμος που προωθεί η ίδια η Κυβέρνηση.

Δεύτερον, το αναπτυξιακό νομοσχέδιο που προωθεί το Υπουργείο Οικονομίας προβλέπει απαλλαγές σε φόρους συνδασμένες όμως με τις επενδύσεις. Και εγώ προτείνω, κύριε Υπουργέ, απαλλαγές που θέλετε να ψηφίσουμε στην Αντιπροσωπεία –εγώ θα ήμουν πρόθυμος να τις ψηφίσω- να τις συνδέσουμε με την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων για τη δημιουργία και νέων θέσεων απασχόλησης και για την προστασία του περιβάλλοντος, γιατί έτσι κινείται η μηχανή της ανάπτυξης. Όχι δηλαδή με τα υπάρχοντα απλά για να κινήσουμε μόνο το θέμα της ανταγωνιστικότητας, γιατί υπάρχει το θέμα της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με άλλες γειτονικές χώρες, αλλά πολύ περισσότερο –και εγώ επιμένω σ' αυτό- οι φορολογικές και οι άλλες απαλλαγές να συνδεθούν με νέες επενδύσεις στο συγκεκριμένο κλάδο. Και οι επενδύσεις θα φέρουν την ανάπτυξη, θα φέρουν θέσεις απασχόλησης, θα φέρουν προστασία του περιβάλλοντος.

Και εναρμονίζεται, αν το κάνουμε αυτό, κύριε Υπουργέ, σήμερα στα άρθρα που συζητούμε ή έστω και αύριο που είναι η τελευταία ημέρα συζήτησης του νομοσχεδίου, με το αναπτυξιακό νομοσχέδιο που προωθεί αυτήν τη στιγμή το Υπουργείο Οικονομίας και που είχαμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε με τον Υπουργό Οικονομίας και τον Υπουργό Ανάπτυξης τουλάχιστον στα πλαίσια του κοινοβουλευτικού τομέα εργασίας, στον οποίο συμμετέχω.

Θα έρθω στο τρίτο ζήτημα που θέλω να θίξω, κύριε Υπουργέ, που είναι το θέμα της ασφάλισης. Και εδώ χρειάζεται μία προσαρμογή με την πολιτική περί κοινωνικής ασφάλισης που το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων προωθεί.

Πράγματι, υπάρχει ένα θέμα για έναν επαγγελματία που είναι ασφαλισμένος σε οποιοδήποτε ταμείο κύριας ασφάλισης σήμε-

ρα: Όταν κάνει μια επένδυση στον τομέα αυτό, καλείται να κάνει και δεύτερη υποχρεωτική ασφάλιση. Αυτό διαπίστωσε το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τους τουριστικούς ξενώνες, τα τουριστικά ενοικιαζόμενα διαμερίσματα και δωμάτια, κάτι συναφές δηλαδή με αυτό, ότι δεν μπορεί να είναι υποχρεωτικό σε όλες τις κατηγορίες. Έβαλε ένα όριο εισοδηματικό και λέει ότι, αν από το συγκεκριμένο κλάδο πραγματοποιείται ένα εισόδημα το οποίο είναι περισσότερο από πεντακόσιες φορές το μεροκάματο του ανειδίκευτου εργάτη, τότε να τον υποχρεώσουμε και σε δεύτερη υποχρεωτική ασφάλιση. Εάν όμως πραγματοποιεί ένα εισόδημα μικρό, πενιχρό, κάτω από ένα ορισμένο όριο και αποζητεί την οικογένειά του από την κύρια πηγή της εργασίας του, στην οποία είναι και ασφαλισμένος βέβαια, τότε να μην τον υποχρεώσουμε να βάλει και δεύτερη κοινωνική ασφάλιση. Ήθελα, λοιπόν, να προτείνω τη λογική που έχει το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων να την εισαγάγουμε και εδώ για να υπάρχει μια εναρμόνιση, για την ταυτότητα, δηλαδή, της πολιτικής που εφαρμόζεται στα πλαίσια της ίδιας Κυβέρνησης, διότι πρόκειται για ζήτημα κοινωνικοασφαλιστικό στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Σε ό,τι δε αφορά τους εργαζόμενους, είτε είναι ο κυβερνήτης είτε είναι ναυτικοί, η δική μου άποψη είναι ότι πρέπει οπωσδήποτε να είναι όλοι ασφαλισμένοι και δεν νομίζω ότι τίθεται θέμα πλοιοδότης και πλοίων στην εργοδοτική εισφορά. Κατά την δική μου άποψη, την εργοδοτική εισφορά πρέπει να την πληρώνει ο ιδιοκτήτης και αν πρέπει να εισπράξει το αντίτιμο από το μισθωτή, αυτό να αποτελεί όρο της μεταξύ τους σύμβασης. Δηλαδή, αν θα έχει πληρώσει την εισφορά, βεβαίως για τις τόσες μέρες που θα μισθώσει το επαγγελματικό σκάφος σε έναν τρίτο θα πληρώσει το αντίτιμο ο μισθωτής και θα είναι όρος της σύμβασης. Με τον τρόπο αυτό θα λυθεί το ζήτημα αυτής της δυστοκίας για το ποιός πληρώνει την εργοδοτική εισφορά και θα εξασφαλίσουμε με βεβαιότητα ότι θα υπάρχει η κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων στα συγκεκριμένα σκάφη.

Αυτά ήθελα να πω στην πρωτολογία μου. Θα παρακαλούσα τον Υπουργό να έχω κάποιες απαντήσεις στις παρατηρήσεις που έκανα και στο ασφαλιστικό και στο αναπτυξιακό και επιφυλάσσομαι να δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα πριν περάσω στις απαντήσεις πάνω στις παρατηρήσεις των συναδέλφων επί των άρθρων, να πω δύο λόγια για το θέμα του πλοίου «ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ», στο οποίο αναφέρθηκε ο κ. Γκατζής, το οποίο χθες βράδυ δεν έφυγε από το Λαύριο εξαιτίας μιας συνδικαλιστικής δράσης που ανέλαβε η ΠΝΟ και βέβαια μετά από την άρνηση της πλοιοκτητικής εταιρείας να συμμορφωθεί με την απαιτούμενη οργανική σύνθεση του πληρώματος του συγκεκριμένου πλοίου. Να σημειώσω πως πρόκειται για μια γραμμή επιδοτούμενη, στην οποία η πλοιοκτητική εταιρεία εισπράττει ετήσια επιδότηση, πέραν του ναύλου, δύο εκατομμύρια ευρώ και η όλη διαμάχη αφορούσε την πρόσθεση ενός ελάχιστου αριθμού ναυτικών στην υπάρχουσα σύνθεση του πλοίου.

Στη διάρκεια του διμήνου Ιουλίου-Αυγούστου, το Υπουργείο και εγώ προσωπικά, πολλές φορές χρειάστηκε να παρεμβούμε ρυθμιστικά, ώστε να αναχωρήσει αυτό το πλοίο από το Λαύριο. Ωστόσο θεωρώ πως η χθεσινή άκαμπτη έως και αδιάλλακτη στάση των δύο μερών οδήγησε στη ματαίωση του δρομολογίου, με αποτέλεσμα πολλοί επιβάτες που βρίσκονται στη Λήμνο και θέλουν να επιστρέψουν στο Λαύριο, να ταλαιπωρηθούν. Το Υπουργείο ανέλαβε μία πρωτοβουλία για τη δρομολόγηση άλλου πλοίου και αυτή τη στιγμή που μιλάμε βρίσκεται σε εξέλιξη μια διαπραγματεύση, η οποία άλλωστε ήταν ολονόκτια και συνεχίστηκε και το πρωί, ώστε με τον άλφα ή βήτα τρόπο, οι επιβάτες που βρίσκονται στη Λήμνο να κινηθούν προς την Αθήνα.

Σε κάθε περίπτωση, θα ήθελα να επαναλάβω αυτό που είπα και χθες αλλά και στην επιτροπή, πως ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν παίζω παιχνίδια με την ασφάλεια των πλοίων και

των επιβατών, που σημαίνει ότι γνώμονάς μου είναι τα πλοία να κινούνται με σεβασμό στις απαραίτητες συνθέσεις.

Βέβαια ζητώ και από τους πλοιοκτήτες να επιδείξουν την ανάλογη κοινωνική ευθύνη, συμφωνώντας με μια βασική διακήρυξη, πως ο άνθρωπος σε κάθε περίπτωση είναι πάνω από τα κέρδη. Πρέπει σ' αυτό τουλάχιστο να συμφωνήσουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν ήταν λίγο το προσωπικό που έλεπε. Ήταν το 15%.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μιλάμε για τέσσερα, πέντε άτομα.

Νομίζω ότι κάθε πλευρά θα μπορούσε να δείξει μια πιο διαλλακτική στάση και να αναχωρήσει το πλοίο χθες. Θεωρώ πως αυτά τα θέματα πρέπει να τα αντιμετωπίζουμε και από τις δύο πλευρές με αίσθημα κοινωνικής ευθύνης. Ζητώ και σεις να βοηθήσετε προς αυτή την κατεύθυνση. Δεν πρέπει να παίζονται παιχνίδια με την ασφάλεια των πλοίων, αλλά δεν πρέπει να παίζουμε και πολιτικά παιχνίδια πάνω σε θέματα που αφορούν το μείζον ζήτημα της εξυπηρέτησης των πολιτών.

Σε ό,τι αφορά στα θέματα που έθεσαν οι συνάδελφοι Βουλευτές, επαναλήφθηκαν παρατηρήσεις που είχαν διατυπωθεί στη συζήτηση επί της αρχής.

Κυρία Πρόεδρε, μόνο οκτώ λεπτά έχω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συγγνώμη, κύριε Υπουργέ, έχετε δεκαπέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Η κ. Φουντουκίδου έθεσε κάποια θέματα τα οποία είχα προσέξει και στην επιτροπή. Θα κρατήσω τη σειρά των άρθρων και θα απαντήσω σε όλες τις παρατηρήσεις.

Όσον αφορά το άρθρο 4, κυρία Φουντουκίδου, είπατε ότι η διάρκεια θα μπορούσε να είναι αορίστου χρόνου. Εμείς ορίσαμε τη διάρκεια στα τριάντα χρόνια εκτιμώντας πως αυτό το ανώτατο όριο συμβαδίζει με τον προγραμματισμό μίας επένδυσης στα ανθρώπινα όρια. Σημειώνω πως με απόφαση της συνέλευσης, θα μπορούσε αυτό το όριο να επεκταθεί. Επίσης, να σημειώσω ότι η ΝΕΠΑ είναι μια μορφή ανώνυμης εταιρείας και οι ανώνυμες εταιρείες με βάση τον ν.959/79 έχουν ένα ορισμένο χρονικό διάστημα διάρκειας.

Αναφορικά με το άρθρο 7, για το ποσοστό απόκτησης μετοχών και αν η εξαίρεση της παραγράφου 2 έρχεται σε αντίφαση με το πνεύμα της παραγράφου 1, η παρατήρηση είναι πως αυτή η εξαίρεση παρέχεται ώστε οι επιχειρηματίες που συνιστούν τη ΝΕΠΑ, να μπορούν να ενισχυθούν με κεφάλαια, συνεργαζόμενοι και με αλλοδαπούς επενδυτές, μεταβιβάζοντας σ' αυτούς ένα τμήμα των μετοχών που αντιπροσωπεύουν, σε κάθε περίπτωση όμως ποσοστό κεφαλαίου μικρότερο του 50%. Η εξαίρεση λοιπόν αυτή παρέχεται δυναμικά και εφόσον το συμφωνήσουν οι μέτοχοι στο καταστατικό. Οι παράγραφοι αυτοί είναι σύμφωνες με τις διατάξεις νηολόγησης πλοίων, όπου απαιτείται αυτά να ανήκουν κατά πλειοψηφία σε Έλληνες ή κοινοτικούς υπηκόους.

Η κ. Φουντουκίδου έθεσε ένα θέμα σε σχέση με την προσκόμιση φορολογικής ενημερότητας του πλοίου και όχι του δικαιούχου, αναφορικά με το άρθρο 40 παράγραφος 3. Η απάντηση είναι πως η οικονομική εφορία εκδίδει πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας μόνο για φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Δεν εκδίδει πιστοποιητικό για πλοία.

Ετέθη ένα θέμα επίσης, όσον αφορά στο άρθρο 40. Αν ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μεταβιβαστεί και κάτω από ειδικές συνθήκες ή λόγους κοινωνικούς, δεν έχει συμπληρωθεί το ελάχιστο όριο των απαιτούμενων ημερών ναύλωσης, να απαλλάσσεται από πρόστιμα και άλλες υποχρεώσεις. Αν μεταβιβαστεί ένα επαγγελματικό σκάφος αναψυχής και είναι σε ισχύ η άδειά του, ο νέος πλοιοκτήτης υπεισέρχεται στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του προηγούμενου ιδιοκτήτη.

Επίσης, ο κ. Γκατζής στο άρθρο 40 παρατήρησε πως πρέπει να καταργηθεί η υπουργική απόφαση 3511 που καθορίζει τη σύνθεση πληρώματος των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Η απάντηση είναι πως η σύνθεση του πληρώματος στα πλοία αυτά δεν μειώθηκε στο μηχανοστάσιο. Έγινε μία ελάχιστη διαφοροποίηση στο προσωπικό καταστρώματος.

Η κ. Δαμανάκη στο άρθρο 40 στάθηκε ιδιαίτερα σε θέματα

που αφορούν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Είπε ότι η υπουργική απόφαση στην οποία αναφέρθηκε σε σχέση με την τροποποίηση του άρθρου 5 του ν. 2743/99 δεν διασφαλίζει την επαρκή προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχει μία σειρά νόμων στην ελληνική νομοθεσία, που αφορούν και σε διεθνείς συμβάσεις με τους οποίους προστατεύεται επαρκώς το θαλάσσιο περιβάλλον. Αναφέρομαι στους νόμους 743/77, 1269/82, και στα προεδρικά διατάγματα 479/84/400/96, 55/98. Επιπλέον, υπάρχει μία σειρά από ποινικές και αστικές κυρώσεις με ένα ύψος ποινών που το βρίσκω αρκετά σημαντικό. Το 1999 είχαμε διακόσιες ενενήντα οκτώ αποφάσεις με ένα ύψος προστίμων 912.000 ευρώ, το 2000 είχαμε ογδόντα αποφάσεις με πρόστιμα 2.159.000 ευρώ, το 2001 είχαμε τετρακόσιες τριάντα δύο αποφάσεις με πρόστιμα 3.500.000 ευρώ και το 2002 είχαμε τριακόσιες εβδομήντα τρεις αποφάσεις με πρόστιμα 1.400.000 ευρώ.

Στη διάρκεια της συζήτησης του επόμενου νομοσχεδίου για τον καταδυτικό τουρισμό, θα συζητήσουμε τις πιθανές ρυθμίσεις που θα περιλαμβάνονται σε νέα υπουργική απόφαση, γιατί θέλω την αυστηροποίηση των όρων που αφορούν στα πλοία αναψυχής αλλά και κάθε πλοίο που κινείται στις θάλασσές μας.

Στη συζήτηση στην επιτροπή ο κ. Ανωμερίτης είπε ότι όλα τα πλοία έχουν βιολογικό καθαρισμό. Θεωρώ ότι στα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος περιλαμβάνονται και τα σκάφη αναψυχής.

Όσον αφορά στα μέτρα ασφάλειας των επιβατών και στις απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να έχει μία άδεια κυβερνήτη, στο άρθρο 40 παράγραφος 14, η διάταξη η οποία τροποποιεί το άρθρο 5 του ν. 2743/99, στο εξής δεν θα επιτρέπει σε αλλοδαπούς να δηλώνουν κυβερνήτες με μία απλή δήλωση του ν. 1599/86. Αυτό ήταν απαράδεκτο και το καταργώ. Υπάρχει η υπουργική απόφαση η οποία παραπέμπει στις απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να έχει ένας κυβερνήτης. Πρέπει να πω ότι οι βλάβες που παρατηρήθηκαν μέχρι τώρα και τα ατυχήματα, δεν αφορούσαν σκάφη χωρίς πλοίαρχο ή πλήρωμα. Έψαξα πολύ το περιστατικό που έγινε στους Παξούς. Αφορούσε σκάφος με πλοίαρχο ο οποίος είχε πολύχρονη εμπειρία. Αυτός δήλωσε ευθαρσώς ότι ήταν ανθρώπινο λάθος. Δεν είδε τον ύφαλο ο οποίος ήταν χαρτογραφημένος. Όφειλε αυτό το σημείο να το γνωρίζει.

Θα ήθελα να αναφέρω στοιχεία που αφορούν σε πίνακες με τις βλάβες που παρατηρήθηκαν πρόσφατα και τα προηγούμενα χρόνια, βλάβες που παρακολουθούνται συστηματικά από το θάλαμο επιχειρήσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Θα αναφέρω ειδικά τι είχε παρατηρηθεί στα πλοία αναψυχής.

Θα σας δώσω ένα στοιχείο –είναι στη διάθεσή σας οι πίνακες, δεν θα τους διαβάσω όλους– μια ανάλυση που έχω ζητήσει για τα τρία τελευταία χρόνια. Το 2001 έχουμε αναλογικά μία βλάβη ανά εξακόσια ογδόντα δύο δρομολόγια. Το 2002 έχουμε μια βλάβη για χίλια εκατόν τριάντα τέσσερα δρομολόγια και το 2003 έχουμε μία βλάβη ανά εξακόσια σαράντα δρομολόγια, με βάση τα μέχρι τώρα στοιχεία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Για ποια πλοία μιλάτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Για να γίνω συγκεκριμένος μιλάω για τα επιβατικά πλοία που έχουν φύγει από Πειραιά και Ραφήνα. Γι' αυτό το δείγμα μιλάω των δρομολογίων και μέχρι 25 Αυγούστου του 2003.

Τώρα, σε ό,τι αφορά περιστατικά που έχουν καταγραφεί για τα σκάφη αναψυχής, είχαμε το 2002 συνολικά εκατόν δέκα επτά τέτοια περιστατικά. Μέχρι τον Αύγουστο του 2002 είχαμε ενενήντα εννέα. Αυτά που κατέγραψε ο θάλαμος επιχειρήσεων μέχρι 25 Αυγούστου του 2003 είναι πενήντα εννέα. Σε ό,τι αφορά στον Αύγουστο που είναι ένας μήνας αιχμής, για μεν τον Αύγουστο του 2002 είχαμε σαράντα οκτώ περιστατικά, ενώ τον φετινό είχαμε δεκαέξι τέτοια περιστατικά. Είχαμε μία σαφή μείωση περιστατικών που αφορούν βλάβες και άλλα ατυχήματα στα σκάφη αναψυχής.

Θέλω να πω δύο λόγια τώρα για κάποιες παρατηρήσεις Βουλευτών, όπως το θέμα που έθεσαν για την ασφάλιση και η κ. Φουντουκίδου και η κ. Δαμανάκη. Για το θέμα της ασφάλισης των μελών των διοικητικών συμβουλίων και των μετόχων της

ΝΕΠΑ, το σχέδιο νόμου δεν παρεμβαίνει και θα ισχύσουν γι' αυτά τα θέματα οι κείμενες ασφαλιστικές διατάξεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες, όπου ασφαρίζεται μόνο ο εκπρόσωπος των εταιρειών αυτών. Σε κάθε περίπτωση γι' αυτά τα θέματα το λόγο έχει το Υπουργείο Εργασίας και σε ό,τι αφορά στους «σκήπερς» ισχύει η κείμενη νομοθεσία.

Ο κ. Γκατζής επανέλαβε τις απόψεις του και μίλησε για αντιλαϊκό νομοσχέδιο και αντιαναπτυξιακό και μίλησε για προίκα στους εφοπλιστές. Νομίζω πως δεν βοηθάει στη συζήτηση αυτό το εφοπλιστικό σύνδρομο που έχει. Οι εφοπλιστές είναι άνθρωποι οι οποίοι σε πολύ μεγάλο βαθμό συμβάλλουν στην εθνική οικονομία και χθες σημειώθηκε κατά τη συζήτηση, πως έχουμε ένα πολύ σεβαστό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το οποίο αυξήθηκε το πρώτο εξάμηνο του 2003. Πέρυσι είχαμε εισαγωγή συναλλάγματος 8 δισεκατομμυρίων ευρώ. Δεν ξέρω αν υπάρχει άλλος κλάδος της οικονομίας που έχει τόσο μεγάλες επιτυχίες, γι' αυτό θα πρέπει μαζί με τις παρατηρήσεις και ενστάσεις που καταθέτουμε, να μετρήσουμε και τα φιλοναυτεργατικά μας αισθήματα και συνολικά να δούμε το πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής μέσα στο οποίο εντάσσονται οι εφοπλιστές.

Θεωρώ πως όλα αυτά που ακούστηκαν για προνομιακές φοροαπαλλαγές ή γι' άλλου είδους ευνόιες που δείχνουμε, θα πρέπει να μετρηθούν με ένα τρόπο πιο ρεαλιστικό. Εμείς επιμένουμε πως ό,τι κάνουμε είναι για την απλοποίηση των διαδικασιών αλλά και για τη διευκόλυνση ανθρώπων, οι οποίοι μπορούν και θέλουν να ασχοληθούν με το θαλάσσιο τουρισμό.

Για το ΦΠΑ θα επαναλάβω κυρία Φουντουκίδου, γιατί ζήτησα πάλι ένα σημείωμα από το Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο πήρα με ημερομηνία 27 Αυγούστου και αναφέρεται στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με βάση αυτές, δεν παρέχεται η δυνατότητα παρέκκλισης για την εφαρμογή ειδικού συντελεστή που θα αφορά στην κατηγορία των πλοίων την οποία συζητάμε.

Νομίζω ότι κάθε περαιτέρω συζήτηση πάνω σ' αυτό το θέμα δεν βοηθάει. Μάλιστα, θα επαναλάβω ότι ένα άνοιγμα αυτής της υπόθεσης θα διευρύνει τα αιτήματα πολλών κλάδων εργαζομένων, αλλά και κλάδων της οικονομίας για ανάλογες ρυθμίσεις. Γι' αυτό, λοιπόν, το λόγο πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί σ' αυτά τα θέματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι με αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο επαναλαμβάνω ότι εμείς θεωρούμε και παραγωγικό και αναπτυξιακό, βοηθάμε ένα κλάδο επιχειρήσεων να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο. Βοηθάμε τη νησιώτικη οικονομία, βοηθάμε την εθνική οικονομία και σε κάθε περίπτωση βοηθάμε μία χώρα της θάλασσας να δημιουργήσει ένα μεγάλο κύκλο εργασιών, μέσα από τον οποίο και απασχόληση θα υπάρχει και σίγουρα μία καλύτερη τουριστική προβολή της χώρας μας. Βέβαια, ενισχύουμε ένα σημαντικό ναυτιλιακό τομέα, ο οποίος πιστεύω ότι έχει μεγάλη περιθώρια ανάπτυξης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Κύριοι συνάδελφοι, η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Πολιτισμού: «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για την Πνευματική Ιδιοκτησία» και «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία συμπλήρωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για να συμπληρώσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Παρέλειψα να απαντήσω στα θέματα που έθιξε ο κ. Σφυρίου. Θα πω μόνο μία φράση. Με ενδιαφέρει η περιφερειακή διάσταση αυτής της ανάπτυξης που θέλει να υποστηρίξει αυτό το νομοσχέδιο και έχω προσέξει και την τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Σφυρίου για μία προνομιακή μεταχείριση συγκεκριμένων νησιών.

Ωστόσο, πιστεύω ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν είναι εκείνο που θα μπορούσε να μας βοηθήσει να δούμε τα πράγματα περιφερειακά σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτό είναι ζήτημα του αναπτυξιακού νομοσχεδίου στο οποίο

συμμετέχω σε ό,τι αφορά στην διαμόρφωσή του για θέματα θαλάσσιου τουρισμού και εκεί νομίζω ότι μπορούμε να διαμορφώσουμε τους όρους και τα κίνητρα για μαρίνες και στις ειδικές περιοχές στις οποίες αναφέρεστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σαλαγκούδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ακούγοντας σήμερα, τον Υπουργό, να απαντά με κάποια επιχειρήματα στις παρατηρήσεις μας για τη διόρθωση του νομοσχεδίου και να μην προβαίνει σε καμία από τις διορθώσεις που υπεσχέθη χθες, λέγοντας ότι αν είχε προτάσεις θα τις πραγματοποιούσε, νομίζω ότι απεδείχθη, όταν μας είπε με τη χθεσινή του παρέμβαση «κάντε μας προτάσεις και ότι δεν έχετε προτάσεις», ότι και προτάσεις έχουμε, αλλά σε ό,τι μη ακουόντων.

Έχω πει στη συζήτηση επί της αρχής το πώς θα έπρεπε να καταρτιστεί ένα νομοσχέδιο που αφορούσε στα σκάφη αναψυχής αν θέλαμε πραγματικά να αναπτύξουμε το θαλάσσιο τουρισμό που είναι ένα πολύ σημαντικό τουριστικό προϊόν, συνεχώς αναπτυσσόμενο και με πολύ μεγάλες προοπτικές, τόσο για την οικονομία μας, όσο και για την επιβίωση των νησιών και των νησιωτών μας.

Μάλιστα, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι πολύ σημαντικό τουριστικό προϊόν ιδιαίτερα για μας, για μία χώρα που, όπως έχω αναφέρει, έχει πάνω από τρεις χιλιάδες νησιά και βραχονησίδες που είναι πανέμορφα και θελκτικά, αλλά η μοναδική πρόσβαση σε ορισμένα από αυτά γίνεται με τον θαλάσσιο τουρισμό, με τα σκάφη αναψυχής. Φυσικά, βοηθούν και επιπλέον στην οικονομία αυτών των νησιών, ούτως ώστε να παραμείνουν κατοικημένα και να μην ερημώσουν.

Πέρα από τις ελλείψεις του νομοσχεδίου, λόγω του ότι δεν υπήρχε, όπως είπα, συντονισμός των συναρμόδιων Υπουργείων και κυρίως δεν φαίνεται μεγάλη συμμετοχή του Υπουργείου Τουρισμού και του Υπουργείου Ανάπτυξης σ' αυτό το νομοσχέδιο, κάναμε ορισμένες διορθώσεις -τις πρότεινε η εισηγήτριά μας- οι οποίες θα βοηθούσαν στην περαιτέρω, θα λέγαμε, ανάπτυξη και στην ανακούφιση ορισμένων επιμέρους προβλημάτων.

Δυστυχώς, δεν έχετε διορθώσει τίποτα από αυτά.

Αναφέρατε προηγουμένως κάποια σημαντική επιβάρυνση που την παραπέμψατε στο Υπουργείο Ασφαλίσεων. Εδώ όμως ψηφίζουμε ένα νομοσχέδιο και εδώ στο νομοσχέδιο δεν αναφέρεστε σ' αυτό το θέμα όπως προβλέπουν οι ασφαλιστικοί νόμοι, αλλά λέτε ότι είναι υποχρεωμένοι να ασφαρίζονται. Επομένως τις σας εμποδίζει να πείτε ότι αν έχουν άλλη ασφάλεια δεν κάνουν μια επιπλέον ασφάλεια, αυτό που σας ζητάμε εμείς. Δηλαδή, να έχουν σ' ένα μόνο ασφαλιστικό φορέα ασφάλιση και να μην πληρώνουν δεύτερη ασφάλεια ή ακόμα αυτό που σας πρότεινε ο κ. Σφυρίου, αν έχουν ένα πολύ μεγάλο εισόδημα και τους δίνει την ευχέρεια για μια δεύτερη ασφάλεια, αφού έχουν ανάγκη τα ασφαλιστικά μας ταμεία, θα μπορούσε κανείς έτσι να πει ότι θα γινόταν αποδεκτό. Υιοθετώ τη σκέψη του κ. Σφυρίου, είναι ορθολογική αλλά δεν ξέρω πόσο μπορεί να ισχύσει νομοθετικά, τουλάχιστον όμως αυτό ότι δεν θα πρέπει να τους επιβαρύνουμε με μία επιπλέον ασφάλεια, θα έπρεπε να το προβλέπει το νομοσχέδιο και το άρθρο το συγκεκριμένο που ψηφίζουμε. Μπορείτε επομένως να κάνετε αυτήν τη διόρθωση, να ασφαρίζεται όταν δεν είναι σε άλλο ταμείο ή να ισχύει η ασφάλεια που έχουν σε άλλο ταμείο και σ' αυτή την περίπτωση.

Στο άρθρο 40 έχουμε επίσης αρκετές παρατηρήσεις. Σας ζητήσαμε να κάνετε μια διόρθωση για να ανακουφιστούν κάποιοι που έχουν μείνει και δεν τους συμπεριέλαβε ο ν. 338/99 για επαγγελματικά σκάφη που πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς και που καθώς τότε δεν πρόλαβαν τις προθεσμίες που προέβλεπε ο νόμος για να τα δικαιολογήσουν, τώρα τους ζητούν πρόστιμα τόσα που είναι πολλαπλάσια από αυτά που πραγματικά εισέπραξαν από την πώλησή τους.

Θα μπορούσε εδώ να γίνει μια διόρθωση στο αντίστοιχο άρθρο 40, να προστεθεί δηλαδή μία παράγραφος που να προβλέπει την κατ' αναλογία εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 13, παράγραφος 1 του ν.2743/99 και για τα σκάφη του ν.438/76

που πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς. Μπορώ αν θέλετε να σας δώσω τη διατύπωση πώς μπορεί να προστεθεί αυτή η παράγραφος.

Παράλληλα όσον αφορά σχετικά με τον κυβερνήτη όταν κάνουν την άνευ πληρώματος επέκταση από δεκαέξι σε είκοσι μέτρα, εκεί υπάρχει μια μικρή λεπτομέρεια. Θα σας διαβάσω καλύτερα τη διατύπωση. Είναι η τροποποίηση της παραγράφου 14 του άρθρου 40 που λέει ότι το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ν.2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως: «Ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι είκοσι μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετούν σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.»

Στις περιπτώσεις αυτές τη διακυβέρνησή τους αναλαμβάνει κυβερνήτης κάτοχος αδειάς διακυβέρνησης πλοίου αναψυχής. Ο κυβερνήτης των πλοίων αυτών θεωρείται και είναι πάντοτε προσληφθείς του ναυλωτού. Σε κάθε περίπτωση ένας εκ των επιβαινόντων πέραν του κυβερνήτη πρέπει να έχει ναυτική εμπειρία, την οποία βεβαιώνει με υπεύθυνη δήλωσή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.1599/1986.

Μια τέτοια διατύπωση θα ήταν σωστή, ώστε να μην υπέχει τις ευθύνες ο κάτοχος του επαγγελματικού πλοίου αλλά να τις έχει ακριβώς ο ναυλωτής για τις τυχόν παρατυπίες, πρόστιμα, πράξεις που ο κυβερνήτης του σκάφους αυτού που έχει νοικιάσει έχει πραγματοποιήσει.

Γιατί πολλές φορές ο ναυλωτής φεύγει στο εξωτερικό. Να υπάρχει δηλαδή αυτή η ευθύνη. Είναι αναγκαία διότι με τον τρόπο που διατυπώνονται τα περί κυβερνήτη στο ν. 2743/99 που ισχύει, καταργούν τη ναύλωση άνευ πληρώματος και προκαλούν σύγχυση στις σχέσεις του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή και κυβερνήτη, αφού δεν δίνεται σαφής απάντηση στα ερωτήματα ποιος προσλαμβάνει και ποιος είναι ο εργοδότης του κυβερνήτη.

Όπως σας είπα αυτά μπορώ να σας τα δώσω και εγγράφως. Εξάλλου, έχω διαβάσει την τροποποίηση αυτή. Με αυτές τις παρατηρήσεις θα μπορούσε να ωφεληθεί κάτι το νομοσχέδιο για την καλύτερη λειτουργία των σκαφών αναψυχής.

Για τις φορολογικές επιβαρύνσεις είπατε ότι δεν είσθε διατεθειμένοι. Εξάλλου, δεν είσθε και αρμόδιος αυτή τη στιγμή να αποφασίσετε αφού το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών θα ήταν το αρμόδιο να αποφανθεί πάνω σ' αυτό. Εμείς θεωρούμε ότι θα ήταν ένα πολύ σημαντικό κίνητρο και θα απέδιδε από πολλά προβλήματα τα σκάφη αναψυχής και θα ήταν ένα κίνητρο για το θαλάσσιο τουρισμό. Επίσης, θα επιμελιόμαστε και πάλι ότι εμείς πιστεύουμε πως για το θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη στο συντασσόμενο αναπτυξιακό νόμο που δεν έχει ακόμη κατατεθεί και θα μπορούσε, κυρίως, να δώσει κίνητρα προς την κατεύθυνση της υποστήριξης και της επιδιόρθωσης των ξενοδοχειακών θέσεων, όπως δίνονται αντίστοιχα στις ξενοδοχειακές μονάδες και, επίσης, κυρίως, θα μπορούσε να επιδοτηθεί ο εξοπλισμός με συστήματα σύγχρονα ασφάλειας ούτως ώστε τα σκάφη αυτά και τα πλοία αναψυχής να λειτουργούν και να πλέουν στις ελληνικές θάλασσες με το μέγιστο δυνατό βαθμό ασφάλειας, που αυτό θα αύξανε και το κύρος της πατρίδας μας πάνω στο γενικότερο τουριστικό προϊόν, αλλά ιδιαίτερα στο θαλάσσιο τουρισμό.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Ανωμερίτης, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, έχουμε εκθέσει, χθες αναλυτικά τις απόψεις μας για την αρχή, αλλά στην ουσία και για τα άρθρα του σχεδίου νόμου και δεν θα είχε κανείς κάτι να προσθέσει, πολύ περισσότερο που και οι προσθήκες που έγιναν από τα άλλα κόμματα είναι οριακές και αφορούν σε επιμέρους απόψεις επαγγελματικών φορέων απόψεις οι οποίες ευρύτατα συζητήθηκαν κατά την κατάρτιση αυτού του νομοσχεδίου, τόσο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όσο και στη Βουλή.

Θα ήθελα μάλιστα να πω σχολιάζοντας ένα μόνο θέμα σχετικά με το διάλογο αυτό ότι ο διάλογος αυτός ήταν διϋπουργικός,

ήταν διεπαγγελματικός. Για όσους δε λένε ότι δεν γνωρίζαμε το νομοσχέδιο ή δεν το είχαν στα χέρια τους τουλάχιστον ένας από τους φορείς, θα ήθελα να τους θυμίσω ότι το νομοσχέδιο αυτό παρουσιάστηκε πριν από αρκετούς μήνες και στάλθηκε σε όλους τους φορείς. Δόθηκε δε στη δημοσιότητα και έγινε και συνέντευξη Τύπου. Επομένως, γνώριζαν όλοι το νομοσχέδιο άσχετα αν τοποθετήθηκαν ή όχι.

Τέλος, θεωρώ εξαντλημένο το θέμα του ΦΠΑ για το οποίο χθες αναφέρθηκε. Ξαναλέω ότι ο ΦΠΑ που τον θέτουν τα επαγγελματικά σωματεία του χώρου δεν θα έπρεπε να τον θέτουν, διότι ο ΦΠΑ είναι ουδέτερος φόρος.

Δεν βαρύνει τον επιχειρηματία. Ο επιχειρηματίας τον εισπράττει και τον αποδίδει.

Συζητώντας, όμως, αρκετά με τους φορείς αυτούς και οι ίδιοι πλέον ομολογούν ότι περισσότερο θέτουν το θέμα του ΦΠΑ ως θέμα λειτουργικό και γραφειοκρατικό και όχι ως θέμα ουσίας. Έχουν την τόλμη και το λένε, διότι απλούστατα από το ΦΠΑ, που είναι 8%, όπως σε όλες τις υπηρεσίες που έχουν σχέση με πρόσωπα –διότι μιλάμε για το ΦΠΑ επί των ναυλοσυμφώνων- το 50% εκπίπτει για όλα τα σκάφη, το 60% εκπίπτει γι' αυτά που πηγαίνουν πέρα από τα έξι μίλια της επικράτειας –δηλαδή σχεδόν όλα- και το 100%, αν πιάσουν ένα ξένο λιμάνι στη γύρω περιοχή. Εξήγησα ότι το ξένο λιμάνι το πιάνουν σχεδόν όλα τα «μέγα-γιγ».

Τέλος, μέσα σε αυτό το ειδικό καθεστώς θα μπορούσε να εξεταστεί μελλοντικά μόνο τυχόν απαλλαγή για ναυλοσύμφωνα που έχουν σχέση με αλλοδαπούς υπηκόους, στις χώρες των οποίων είτε υπάρχει παρόμοιο ΦΠΑ είτε όχι. Αυτό, όμως, μπορούν να το δουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών.

Πιστεύω ότι όλα τα άρθρα του νόμου εκπληρώνουν το βασικό σκοπό, τον οποίο αναπτύξαμε κατά την επί της αρχής συζήτηση και δεν υπάρχει κάποιο σχόλιο πέρα απ' αυτά που και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ ανέπτυξε και υποστήριξε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Επομένως, προχωρούμε στις δευτερολογίες.

Κυρία Φουντουκίδου, ζητήσατε δευτερολογία. Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Ζήτησα το λόγο, κυρία Πρόεδρε, μόνο και μόνο για να κάνω μια παρατήρηση στην τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού σχετικά με το καράβι «ΛΗΜΝΟΣ», που πραγματικά με εξέπληξε.

Με εξέπληξε, κύριε Υπουργέ. Δεν εκλιπαρούμε τους εφοπλιστές και δεν απαιτούμε απ' αυτούς κοινωνική ευθύνη! Υπακοή στους νόμους απαιτούμε! Γιατί αν εσείς είστε ελαστικός, τότε μη μας εκπλήσσει αν αυτοί ενθαρρύνονται και αυθαιρετούν.

Δεν αναφέρομαι γενικώς κατά της τάξης. Αυτός ο κανόνας ισχύει παντού. Προς πάσα κατεύθυνση. Συμμόρφωση στους νόμους του κράτους. Αν ο νόμος προβλέπει κάτι, δεν τους εκλιπαρούμε να το τηρήσουν. Το απαιτούμε και το επιβάλλουμε, με όποιες συνέπειες και κυρώσεις έχει αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να πάρω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θέλετε να παρέμβετε, κύριε Υπουργέ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε. Επειδή είναι θέμα επικαιρότητας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε. Έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Γνωρίζετε το θέμα, κυρία Φουντουκίδου;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Μάλιστα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Ξέρετε ποιος είναι ο πλοιοκτήτης;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Δεν με ενδιαφέρει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Δεν σας ενδιαφέρει;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Τι σημασία έχει;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Έχει σημασία.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Δεν έχει σημασία. Σημασία

έχει εσείς τι κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, πείτε εσείς ποιος είναι ο πλοιοκτήτης. Δεν θα κάνουμε εδώ κουίζ!

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός, δεν μπορεί να ξεφύγει από τη μικροπολιτική. Θέμα αρχών θέτω, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είναι ο κ. Μανούσης. Δεν εκλιπαρήσαμε κανένα. Είναι στέλεχος σας.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Ποιων είναι στέλεχος;
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επί της ουσίας θα απαντήσω, κυρία Πρόεδρε.

Δεν εκλιπαρήσαμε κανένα. Εφαρμόζουμε τους νόμους. Χθες είχαμε μια συγκεκριμένη συνδικαλιστική πράξη, στη διάρκεια της οποίας παρεμποδίστηκε ο απόπλους του πλοίου. Παρεμποδίστηκε από συνδικαλιστές.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ**)

Εμείς ζητούμε εφαρμογή των νόμων και γι' αυτό δεν κάναμε εκπλώσεις στην ασφάλεια του πλοίου. Γι' αυτό ζητώ απ' όλους -και από τους πλοιοκτήτες και από τους ναυτεργάτες- να δείξουν το αναγκαίο αίσθημα κοινωνικής ευθύνης, ώστε τα πλοία να φεύγουν και μάλιστα σωστά για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών. Τίποτα άλλο δεν ισχύει. Όλα τα άλλα εξετάστε τα με τον κ. Μανούση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κυρία Φουντουκίδου.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι, ο κύριος Υπουργός, δεν κατάλαβε περί τίνος πρόκειται. Εγώ σχολίασα την τοποθέτηση που ακούστηκε στην Αίθουσα του Ελληνικού Κοινοβουλίου, ότι παρ' ότι υπήρχε παραβίαση νόμων, ζήτησε κοινωνική ευθύνη, ελαστικότητα, συναίνεση και συνδιαλλαγή. Συμφωνώ.

Όταν, όμως, παραβιάζονται οι νόμοι, εγώ δεν ζήτησα ασυλία για κανένα στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σας είπα ότι παρεμποδίστηκε το πλοίο.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Αυτές είναι δικές σας πολιτικές και αντιλήψεις. Εσείς ψάχνετε την κομματική ταυτότητα πίσω από κάθε πρόσωπο.

Είναι απαράδεκτη η θέση, η άποψή σας. Εγώ μίλησα επί αρχών. Ο σεβασμός και η υπακοή στο Σύνταγμα και στους νόμους είναι αρχή απαραβίαστη για όλους και δεν επιτρέπεται να ακούγονται διαφορετικές αντιλήψεις σε αυτήν την Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, ποιος θέλει να δευτερολογήσει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έχω ζητήσει δευτερολογία εγώ, κύριε Πρόεδρε, αλλά δεν κοιτάτε προς τα εδώ. Κοιτάξετε και από εδώ λιγάκι. Μη βλέπετε όλο προς τα δεξιά. Κοιτάξετε και λίγο αριστερά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε συνάδελφε, το δεξιά είναι σχετικό. Το θέμα είναι από πού βλέπεις. Όπως σας βλέπω εγώ εδώ, είναι δεξιά. Αν σας δω από άλλη μεριά, είναι αριστερά. Εν προκειμένω μη στενοχωριέστε, θα σας δώσω το λόγο.

Ποιός άλλος εκ των κυρίων συναδέλφων θέλει να δευτερολογήσει;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Έχω ζητήσει και εγώ δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Σφυρίου.

Κύριε Χωρέμη, εσείς θέλετε να δευτερολογήσετε;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Θα δευτερολογήσω στη συνέχεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Παρ' όλα αυτά ψάχνετε να βρείτε

ποιος θέλει να δευτερολογήσει, ενώ σήκωνα το χέρι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας άφησα, για να κάνετε λίγο γυμναστική, γιατί πιαστήκατε μέσα στην Αίθουσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έχετε δίκιο, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να σταθώ σ' ένα σημείο που σχολιάστηκε, γιατί το ανέφερα εγώ στην πρωτολογία μου και σε μένα απάντησε ο κύριος Υπουργός για το επεισόδιο με το «Λήμνος».

Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι δεν έλειπαν πολλά άτομα. Η ΠΝΟ λέει ότι έλειπαν επτά άτομα. Τα επτά άτομα είναι σοβαρός αριθμός, αν λάβουμε υπόψη ότι υπάρχει αρκετή μείωση στην οργανική σύνθεση των πλοίων. Όταν, λοιπόν, έχουμε μειωμένη οργανική σύνθεση και λείπουν από αυτήν τη σύνθεση, έστω και το 15%, τότε είναι ένας σοβαρός αριθμός.

Εν πάση περιπτώσει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορεί να παίζει το ρόλο του Πόντιου Πιλάτου: «Κάντε εσείς λίγο πίσω και οι άλλοι λίγο πίσω και να τα βρούμε». Εδώ πρόκειται για τη ζωή ανθρώπων. Πρόκειται για τη ζωή και των εργαζομένων, που είναι σε μία μόνιμη βάση εργασιακή, που τρώνε τη ζωή τους ουσιαστικά μέσα σε αυτά τα πλοία, αλλά και για τη ζωή των επιβατών. Επομένως δεν νομίζω ότι μπορεί κανένας να παζαρεύσει πάνω σε αυτά.

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ στην επιμονή της Νέας Δημοκρατίας για τα κίνητρα. Πέρα από τη μεγάλη προίκα που έχει δοθεί και δίνεται συνέχεια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, η Νέα Δημοκρατία ζητάει περισσότερα.

Κυρία συνάδελφε, οι εργαζόμενοι τουλάχιστον στη θάλασσα ξέρουν τι μαύρη ζωή περνάνε από τους πλοιοκτήτες, πως δεν τηρείται το οκτώωρο, πως δεν πληρώνονται οι υπερωρίες, πως οι μισθοί είναι στη μαύρη εργασία με τους αλλοδαπούς κλπ., πως υπάρχουν πιέσεις, πως οι περισσότεροι από αυτούς στα ποντοπόρα με σημαίες ευκαιρίας είναι ανασφάλιστοι και χίλια δυο άλλα, προκειμένου να πάρουν ένα μεροκάματο. Και εδώ είναι το πρόβλημα της ανεργίας που εκμεταλλεύονται ακόμα περισσότερο, για να αυξήσουν τον πλούτο τους.

Επομένως θα πρέπει να δείτε ότι αυτά τα κίνητρα που ζητάτε, για τη χρηματοδότηση, τις επισκευές, τις συντηρήσεις, τις αλλαγές, το ΦΠΑ κλπ., είναι σαν να λέμε: μη βάζετε τίποτα, ελάτε πάρτε τα. Έτσι έγινε ουσιαστικά και με τη ΔΕΗ, όπου παραχωρείται ουσιαστικά το 100% του κεφαλαίου για μια μονάδα, την οποία θα εκμεταλλεύεται ο ιδιώτης με λεφτά του δημοσίου, θα κερδίζει και θα ζητάει αυξημένα τιμολόγια επιπλέον από αυτά που έχουν καθορισθεί από τη λειτουργία της ΔΕΗ.

Όμως, κύριε Υπουργέ, το ΦΠΑ το θεσπίζετε πάλι με μία ιδιαίτερη μεταχείριση σε αυτό το χώρο. Όταν κάνει, από ό,τι μας είπε ο κ. Ανωμερίτης, πάνω από έξι μίλια μέσα στην επικράτεια, το ποσοστό του ΦΠΑ πέφτει στο 3,2%. Και όταν επιμένουμε εμείς, κάθε φορά που συζητάμε για τα φορολογικά νομοσχέδια, ότι πρέπει να μειωθεί, αν δεν είστε σε θέση να βγάλετε τελείως το ΦΠΑ από τα είδη πρώτης ανάγκης, εσείς λέτε ότι είμαστε δεσμευμένοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση κλπ. Βλέπετε, όμως, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση εγκρίνει τέτοιες παραχωρήσεις, κύριε Πρόεδρε, όταν πρόκειται για τέτοια μεγέθη και τέτοια μονόπλευρα κέρδη.

Θα ήθελα να πω ότι και τα δύο κόμματα σήμερα δώσατε για ακόμα μια φορά τα πιστοποιητικά σας και προς το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Αυτό θα πρέπει να γίνει ένα μάθημα για τους εργαζόμενους ιδιαίτερα και στη ναυτιλία, αλλά και στην επικράτεια γενικότερα, ότι από αυτά τα δύο κόμματα τίποτα καλό δεν προοιωνίζεται με την πολιτική που επαγγέλλονται και ότι θα πρέπει να ενισχύσουν εκείνες τις δυνάμεις, οι οποίες είναι σάρκα από τη σάρκα τους και παλεύουν για τη βελτίωσή τους και την οριστική λύση των προβλημάτων τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μιλήσω ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Διακοπή θέλετε; Αφού τελειώνει η διαδικασία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Δεν έχει σχέση με τα άρθρα. Δεν είναι σε αυτήν τη συζήτηση. Έχει σχέση με το Νήσος «Λήμνος», γιατί το θέμα τρέχει, είναι επίκαιρο και αφορά πολλούς πολίτες και φυσικά την Εθνική Αντιπροσωπεία.

Επειδή είχα μιλήσει νωρίτερα για διαπραγματεύσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη, θα ήθελα να ανακοινώσω στην Εθνική Αντιπροσωπεία ότι η εταιρεία του πλοίου δήλωσε ότι εντός της τρέχουσας εβδομάδας θα αποκαταστήσει τη σύνθεση του πλοίου, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, κύριε Γκατζή. Η ΠΝΟ συμφώνησε και το πλοίο θα εκτελέσει το δρομολόγιό του κανονικά.

Θα ήθελα να παρατηρήσω ακόμη κάτι πάνω στην προηγούμενη συζήτηση. Μόνο «Πόντιος Πιλάτος» δεν υπήρξα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όταν είπατε να κάνει λίγο πίσω ο ένας, λίγο πίσω ο άλλος...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αφήστε, κύριε Γκατζή. Ούτε εσείς είστε ενήμερος, όπως και η κ. Φουντουκίδου.

Αναθεώρησα ειδική σύνθεση, η οποία έχει υπογραφεί γι' αυτό το πλοίο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, σ' αυτό που είπατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, δεν θα κάνουμε διάλογο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αναθεώρησα ειδική σύνθεση, επανέφερα τη σύνθεση στις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος 177/74 και θεώρησα ότι το θέμα έπρεπε να λυθεί μέσα στα πλαίσια του νόμου. Υπήρξαν διαπραγματεύσεις όπως γίνονται πάντα. Δεν παρακαλέσαμε κανέναν και ζήτησα απ' όλους, όσους μετέχουν σ' αυτήν την υπόθεση να δείξουν πνεύμα -ναι, το τονίζω- κοινωνικής ευθύνης.

Δεν κάνω εκπώσεις πάνω στα θέματα ποιοτικής και ασφαλούς ναυτιλίας και προσωπικά αναλαμβάνω τις ευθύνες μου όποτε αυτό χρειάζεται. Άρα, τα περί Πόντιου Πιλάτου, μακριά από μένα. Αναθεώρησα ειδική σύνθεση και θεωρώ ευτυχή κατάληξη το γεγονός ότι υπάρχει συμφωνία ανάμεσα στην εταιρεία και στην ΠΝΟ, ώστε το πλοίο να εκτελέσει κανονικά τα δρομολόγια του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Όχι καλώς. Να αποκαταστήσουμε την πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είπα καλώς σε αυτά που είπατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πολύ καλά, όχι απλώς καλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν ξέρω κατά πόσο θέλετε να αντιδικήσετε με το Προεδρείο. Θέλετε να αντιδικήσετε με το Προεδρείο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όχι βέβαια, κάθε άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ωραία.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα παρακαλέσω τον συνεργάτη του Υπουργού να του δώσει τη δυνατότητα να παρακολουθήσει τη συνεδρίαση. Σας παρακαλώ το χρόνο να τον βάλετε από την αρχή, διότι δεν συμμετέχω στη συζήτηση υπ' αυτούς τους όρους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Σφυρίου, συνεχίστε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Να μιλάω δηλαδή σε ώτα μη ακουόντων ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ακούστε, κύριε Σφυρίου, πρέπει να ξέρετε ότι σε όλα τα Κοινοβούλια η συζήτηση δεν γίνεται με τον Υπουργό, γίνεται διά του Προεδρείου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μόνο που απαντήσεις επί της ουσίας δεν δίνει το Προεδρείο, αλλά ο Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Απευθύνεστε στο Προεδρείο...

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ, είναι άχαρη αυτή η συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Και εγώ σας παρακαλώ, κύριε Σφυρίου! Επειδή είναι άχαρη αυτή η συζήτηση, μην την κάνετε.

Σας παρακαλώ! Πάρτε το χρόνο σας από την αρχή και μιλήστε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Το χρόνο ζήτησα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα σας τον έδιναν ούτως ή άλλως.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Υπουργέ, δεν με ικανοποιεί η απάντηση που δώσατε -που ουσιαστικά δεν δώσατε- σε αυτά που παρατήρησα στην πρωτολογία μου. Δεν είχα την ευκαιρία να θέσω αυτά τα ζητήματα, διότι δεν είμαι μέλος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Έχω όμως την ευκαιρία να τα θέσω εδώ. Δεν με ικανοποιεί, όταν λέτε «θα τα δούμε με το αναπτυξιακό νομοσχέδιο». Ποια θα δούμε με το αναπτυξιακό νομοσχέδιο; Δεν μιλάμε για επενδύσεις σε μαρίνες.

Λέμε το εξής: Συστήνουμε εταιρείες και φτιάχνουμε και το θεσμικό πλαίσιο του πώς θα λειτουργούν. Τι λέει το νομοσχέδιο αυτό; Μια εταιρεία που θα εγκατασταθεί στο Φλοίσβο ή στη Ζέα, θα έχει τα ίδια κίνητρα με μια εταιρεία που θα εγκατασταθεί στη Σαμοθράκη, στη Λήμνο, στην Ικαρία, στην Κάρπαθο, στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου.

Αυτό είναι λάθος, κύριε Υπουργέ. Μια αναπτυξιακή πολιτική -και μάλιστα πολιτική κινήτρων, φοροοπαλλαγών και άλλων- πρέπει να έχει περιφερειακή διάσταση. Δεν μπορεί να μην έχει! Επομένως εγώ δεν μπορώ να ψηφίσω τις διατάξεις, αν είναι έτσι. Πρέπει να έχει περιφερειακή διάσταση, κύριε Υπουργέ.

Εγώ θα πρότεινα να κρατήσουμε τις διατάξεις του άρθρου 37, να τις δούμε δίνοντας περιφερειακή διάσταση για να εναρμονιστούμε με το πνεύμα της πολιτικής που αποπνέει ο αναπτυξιακός νόμος, όχι μόνο αυτού που ισχύει, αλλά και αυτού που ετοιμάζεται να φέρει το Υπουργείο Οικονομίας.

Δίνω την αφορμή με την τροπολογία που κατέθεσα, αλλά επιμένω, κύριε Υπουργέ, ότι δεν βάζω το ζήτημα μόνο για τα νησιά. Θα παρακαλέσω εν ανάγκη να δούμε την τροπολογία αυτή και να ασχοληθεί το Υπουργείο, ώστε πράγματι να αξιοποιήσουμε, με αφορμή αυτήν την τροπολογία, την ευκαιρία να δώσουμε περιφερειακή διάσταση σ' αυτά τα αναπτυξιακά κίνητρα, όχι αυτά που θα κάνει ο νόμος περί αναπτυξιακών κινήτρων για μαρίνες, αλλά για τις εταιρείες που θα δραστηριοποιούνται σ' αυτόν τον τομέα.

Δεύτερον, αυτό το αναπτυξιακό νομοσχέδιο που φέρνει το Υπουργείο Οικονομίας λέει: Άμα, κύριοι, από τα κέρδη σας αποθεματοποιείτε, τότε εγώ σας δίνω φορολογικές απαλλαγές μόνο αν επενδύετε. Λέω, λοιπόν, στο ίδιο πνεύμα: Τις απαλλαγές αυτές να τις συνδέσουμε με επενδύσεις, τις οποίες οφείλουν να κάνουν. Νέες επενδύσεις, που να δημιουργήσουν και θέσεις εργασίας, που να προστατεύουν το περιβάλλον, να δώσουν ώθηση στην ανάπτυξη. Και αυτό το προτείνω διότι, έτσι όπως είναι οι διατάξεις, λέμε γενικά και αόριστα να πάρουν τις απαλλαγές, προσπαθώντας να βελτιώσουμε την ανταγωνιστικότητα. Εγώ επιμένω ότι πρέπει να τις συνδέσουμε με επενδύσεις, για να εναρμονιστούμε και με το πνεύμα του άλλου αναπτυξιακού νομοσχεδίου. Διότι θα ψηφίσουμε αυτές τις διατάξεις υπό αυτό το πνεύμα, θα μας φέρει μετά το Υπουργείο Οικονομίας το αναπτυξιακό νομοσχέδιο, για να ψηφίσουμε άλλες διατάξεις υπό άλλο πνεύμα. Ζητώ, λοιπόν, να εναρμονίσουμε τη λογική των δύο Υπουργείων σε ό,τι αφορά τα αναπτυξιακά κίνητρα. Γι' αυτό επιμένω, κύριε Υπουργέ, και επιμένω με έμφαση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κατάλαβα. Θα συζητήσουμε όμως αύριο την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Χωρέμης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι μέσα από τη συζήτηση που έγινε σήμερα προκύπτει καταφανώς ότι το νομοσχέδιο έχει την απαραίτητη προετοιμασία, δεδομένων των παρατηρήσεων, οι οποίες εξαντλήθηκαν σε επιμέρους θέματα. Και αυτό λέω ότι δείχνει τη σχετική ικανοποιητική προετοιμασία του νομοσχεδίου. Άλλωστε αυτό ήταν και το αίτημα

των φορέων. Ουσιαστικά το νομοσχέδιο αποτελεί προϊόν των προτάσεων της πλειοψηφίας των φορέων, οι οποίοι ασχολούνται με τα τουριστικά σκάφη αναψυχής.

Όμως διαπίστωση ότι ακόμα παραμένει αδιευκρίνιστο, ίσως και όχι στο βαθμό που πρέπει αναπάντητο, το ζήτημα της επιμονής των εκπροσώπων της Νέας Δημοκρατίας να θέλουν να αφαιρέσουν, να απαλλάξουν συνολικά το ΦΠΑ της τάξεως του 8%, που στην πράξη είναι 4%. Νομίζω ότι στην προκειμένη περίπτωση οι σαφέστερες απαντήσεις που δόθηκαν από τον κύριο Υπουργό –και από τον νυν και από τον πρώην- ως προς το ζήτημα της ύπαρξης του ΦΠΑ αποδεικνύουν συνολικά την έλλειψη προσοχής που δείχνει η Νέα Δημοκρατία στο συγκεκριμένο ζήτημα. Γιατί αναμφίβολα η αιτίαση αυτή, το αίτημα αυτό, δημιουργεί και θα δημιουργήσει διεκδικήσεις από άλλες κοινωνικές ομάδες, οι οποίες και αυτές έχουν πολύ περισσότερους ίσως λόγους να ζητάνε τη φοροαπαλλαγή, την απαλλαγή αυτή.

Ήθελα να πω επίσης ότι αυτά τα δύο σημεία που διέκρινα στις τοποθετήσεις και της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και του Κομμουνιστικού Κόμματος, που θέλει το δημόσιο φορέα, συνιστούν ουσιαστικά την επιβεβαίωση της σωστής κατεύθυνσης του νομοσχεδίου. Γιατί ασφαλώς δε μιλούμε για την ποντοπόρο ναυτιλία, ούτε και για την ακτοπλοία, όπου εκεί υπάρχει βέβαια ένα μεγάλο φάσμα διαλόγου που πρέπει να γίνει σε βάθος- αλλά μιλούμε για τα σκάφη και τις εταιρείες αναψυχής.

Συνεπώς η απάντηση που θα μπορούσε να δώσει κανείς είναι ότι τα κίνητρα που υφίστανται σε ευρωπαϊκές γειτονικές χώρες, αλλά και σε άλλες γειτονικές χώρες, είναι πάρα πολλά, που αποδεικνύουν άλλωστε τη μείωση του αριθμού των σκαφών τα τελευταία χρόνια.

Αυτό σημαίνει ότι σαφώς και έπρεπε να υπάρχουν κίνητρα και καλώς απεδέχθημεν αυτήν την τακτική των κινήτρων, προκειμένου να ενισχύσουμε αυτές τις εταιρείες κάτω από ένα πιο ευέλικτο καθεστώς.

Νομίζω ότι οι λίγες θέσεις εργασίας που υπήρχαν μέχρι σήμερα είναι και αυτό ένας δείκτης στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής –είναι πεντακάσιες θέσεις εργασίας σε όλη την επικράτεια- και αποδεικνύουν ότι αυτός ο κλάδος πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω για να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι θα αυξήσουμε τον αριθμό των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, για να δημιουργήσουμε με αυτόν τον τρόπο νέο κύκλο εργασιών και αύξηση των θέσεων απασχόλησης που μπορεί να μην είναι, ντε και καλά, μέσα στα πληρώματα, αλλά να είναι και στα νησιά μας και στα συναφή επαγγέλματα και στις συναφείς δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτόν τον κλάδο τον τόσο σημαντικό για τον τουρισμό μας.

Συνεπώς πιστεύω και πάλι ότι η πρόταση για το διάλογο πρέπει να υπάρξει. Πρέπει να γίνει ουσιαστικός διάλογος πάνω σε αυτά τα ζητήματα. Δεν πρέπει να επιμείνουμε σε αυτήν τη δογματική θέση ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι αντιλαϊκό, ότι κάνει ταξική πολιτική. Αντίθετα πρέπει να συμφωνήσουμε σε ρυθμίσεις που αφορούν την ποιότητα, την ασφάλεια, την απασχόληση και όλα αυτά τα ζητήματα να τεθούν σε επίπεδο ενός εθνικού διαλόγου για να μπορέσουμε να έχουμε και κανονιστικές διατάξεις και αποφάσεις αντίστοιχες των αιτημάτων που υπάρχουν από αυτό τον κλάδο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει άλλος εγγεγραμμένος Βουλευτής. Εάν θέλετε να πείτε δύο κουβέντες, για να κλείσουμε την ενότητα των άρθρων, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχω παραλείψει μία απάντηση προς την κ. Φουντουκίδου σχετικά με τη διάταξη για το εάν απαλλάσσονται ή όχι από το ΦΠΑ τα είδη που είναι ενσωματωμένα στα πλοία.

Εδώ η απάντησή μου είναι πως με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 42 αναφέρεται ρητά ότι απαλλάσσονται όχι μόνο τα είδη που πρόκειται να ενσωματωθούν στα πλοία, αλλά και αυτά που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Υπάρχει η λέξη «χρησιμοποιηθούν». Άρα νομίζω ότι αυτό καλύπτει την παρατήρηση της κυρίας Φουντουκίδου.

Σε ό,τι αφορά αυτά που είπε ο κ. Σφυρίου, πρόσεξα ειλικρινά αυτά που είπατε για την περιφερειακή διάσταση της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού. Όπως σωστά παρατηρήσατε, είμαι ένας άνθρωπος που έρχεται από την περιφέρεια και με νοιάζει κάθε μέτρο της Κυβέρνησης να έχει και την περιφερειακή διάσταση που πρέπει.

Όμως επιτρέψτε μου να παρατηρήσω ότι ένα τέτοιο θέμα θα πρέπει να το συζητήσω με τον κ. Χριστοδουλάκη. Βέβαια μπορεί να αγγίζει το ζήτημα μόνο της φορολογίας και των απαλλαγών και να δίνει κάποιο κίνητρο στις ναυτιλιακές εταιρείες των συγκεκριμένων νομών που αναφερθήκατε –Λέσβου, Χίου, Δωδεκανήσου- αλλά νομίζω ότι είναι ένα θέμα που άπτεται του αναπτυξιακού νόμου και γι' αυτό θέλω να το συζητήσω.

Σε κάθε περίπτωση όμως θα σταθώ με περισσότερη προσοχή αύριο στη συζήτηση της σχετικής τροπολογίας, την οποία καταθέσατε. Με νοιάζει η περιφερειακή διάσταση και θέλω με τη δική σας βοήθεια και των συναδέλφων Βουλευτών να την προσέξω και σε αυτό το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως και 42 και εισερχόμαστε στην ψήφισή τους κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

[illegible][illegible]

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 38 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 39 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 39 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 40 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 40 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 41 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 41 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 42 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 42 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, πριν ψηφίσουμε το ακροτελεύτιο άρθρο

έχουμε τις τροπολογίες. Όμως, επειδή το Τμήμα είναι καταπονημένο, απ' ό,τι καταλαβαίνω προτείνετε και εσείς, κύριε Χωρέμη και εσείς, κυρία Φουντουκίδου και εσείς, κύριε Γκατζή και εσείς αποδέχεστε, κύριε Υπουργέ, να συζητήσουμε αύριο την ενότητα των τριών υπουργικών τροπολογιών και στη συνέχεια να προχωρήσουμε στη συζήτηση των τροπολογιών των συναδέλφων Βουλευτών.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 24 Ιουλίου του 2003 και ερωτάται το Τμήμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Πέμπτης 24 Ιουλίου 2003 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, συμφωνείτε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 13.13' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 28 Αυγούστου 2003 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των τροπολογιών του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

