

ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ
που άπτονται του ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Πειραιάς 12 Μαΐου 2010

Προς την
Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας
κα Λούκα Κατσέλη

Κοινοποίηση: Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού ΥΠΟΙΑΝ

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή, η οποία συστήθηκε με την αρ. πρωτ. 53/23.04.2010 Απόφαση της Υπουργού ΥΠΟΙΑΝ, αφού διαβουλευθήκε με Φορείς της Ναυτιλίας, της Ναυτεργασίας και του Τουρισμού (συνημμένο Ι), υποβάλλει το ακόλουθο πόρισμά της.

A. Διαπιστώσεις

1. Βάσει των διατάξεων του αριθ. 3577/92 Κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 “εφαρμογή της αρχής ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές καμποτάζ) (L.364/7.12.1992), του Π.Δ. 344/2003 και του άρθρου 165 του ΚΔΝΔ δεν υφίσταται καμποτάζ για πλοία με κοινοτική σημαία.
2. Καμποτάζ για πλοία τρίτων χωρών εφαρμόζεται μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών χώρων μόνο από την Ελλάδα. Παρά το επί δεκαετίες προστατευτικό καθεστώς για τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια, ελληνικός στόλος στην ουσία σήμερα στον χώρο της κρουαζιέρας δεν υφίσταται. Ακόμα και τα κίνητρα υπέρ των υπό ελληνική σημαία πλοίων, του άρθρου 24 του Ν. 3469/04.11.2005 (ΦΕΚ 273/2005) δεν

εφαρμόσθηκαν, έχοντας σήμερα προκαλέσει σοβαρό νομικό και οικονομικό θέμα μεταξύ του NAT και των εταιριών. Οι εγκριτικές πράξεις για τον προσδιορισμό της οργανικής σύνθεσης των ελληνικών ναυτικών των πλοίων αυτών απέχουν με τη σύμφωνη γνώμη των οικείων ναυτεργατικών ενώσεων εκείνων του Π.Δ. 177/1974.

3. Όλοι οι φορείς της τουριστικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας με τους οποίους η Επιτροπή διαβουλευθήκε, συντάχθηκαν με διαφορετικά επιχειρήματα και εκτιμήσεις, υπέρ της άμεσης άρσης του καμποτάζ. Η Επιτροπή δεν είχε λόγω χρονικού περιορισμού τη δυνατότητα να ελέγξει τα κατατεθέντα σ' αυτήν οικονομικά στοιχεία, τα οποία πάντως από όλους έστω και με αποκλίσεις, θεωρούνται σημαντικά. Βάσει της μελέτης του NEE, αυτά εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 1,1 δις ευρώ ετησίως. Αντιθέτως οι εκπρόσωποι της ναυτεργασίας (ΠΝΟ) εξέφρασαν διαφορετική άποψη.
4. Η Επιτροπή, αφού κατέγραψε τα δεδομένα βάσει των κατευθύνσεων της Κυβέρνησης, συζήτησε κατά τις διαβουλεύσεις, τους όρους και τις προϋποθέσεις άρσης του καμποτάζ, έτσι ώστε και ο τουρισμός να ενδυναμωθεί και οι απασχολούμενοι στη ναυτιλία να μην υποστούν σοβαρές συνέπειες, όπως κατά την άποψή τους ισχυρίζονται.
5. Η Επιτροπή κατέγραψε επίσης τα ακόλουθα δεδομένα:
 - 5.1 Το 83% της παγκόσμιας κρουαζιέρας ελέγχεται σήμερα από 5 μεγάλες αλυσίδες εταιριών παροχής υπηρεσιών στο χώρο της κρουαζιέρας. Σε όλες σχεδόν, ένα σημαντικό μέρος του στόλου τους είναι νηολογημένο υπό σημαίες μη κοινοτικών χωρών.
 - 5.2 Σύμφωνα με όλες τις ειδικές προβλέψεις τα επόμενα δύο χρόνια η κρουαζιέρα με προορισμό τη Μεσόγειο, θα αποτελέσει παγκοσμίως την πρώτη επιλογή, ξεπερνώντας την επί μισό αιώνα κυριαρχία της κρουαζιέρας προορισμού Καραϊβικής.
 - 5.3 Στο βιβλίο παραγγελιών πλοίων 2010-2012 καταγράφεται η ναυπήγηση 26 νέων κρουαζιερόπλοιων μεγάλου μεγέθους, τα οποία αναμένεται να εξυπηρετήσουν κυρίως την κρουαζιέρα προορισμού της Μεσογείου.
 - 5.4 Η σύγχρονη κρουαζιέρα καλύπτει χιλιάδες θέσεις εργασίας στην ξηρά (γραφεία) και στα πλοία.

- 5.5 Το ξενοδοχειακό προσωπικό γενικών καθηκόντων επί των κρουαζιεροπλοίων, έχει πλέον ποικίλες ειδικεύσεις, οι οποίες περισσότερο προσιδιάζουν στο ξενοδοχειακό προσωπικό ξηράς. Το ξενοδοχειακό προσωπικό αποτελεί το 70% του συνολικού προσωπικού ενός κρουαζιερόπλοιου.
- 5.6 Στο ναυτιλιακό χώρο δεν υπήρξε ποτέ ενιαίος οργανισμός για την εκπαίδευση, επιμόρφωση, αντιμετώπιση της ανεργίας και προνοιακών θεμάτων, όπως συμβαίνει με τα επαγγέλματα της ξηράς. Ένας οργανισμός, ο οποίος μεταξύ άλλων θα προωθεί στις μεγάλες εταιρίες εξειδικευμένο ναυτικό προσωπικό, θα ήταν εξαιρετικά σημαντικό γεγονός για τη ναυτεργασία και τα μακροχρόνια συμφέροντα της ναυτιλίας.
- 5.7 Το σύστημα επιδότησης ασφαλιστικών εισφορών εργοδότη και εργαζομένων στα κρουαζιερόπλοια, το οποίο καθιερώθηκε το 2005 και ουδέποτε εφαρμόστηκε, είναι ανάγκη να αναδιαμορφωθεί συνεχιζόμενο, καθιστώντας οικονομικά πιο ανταγωνιστικό τον Έλληνα ναυτικό.
- 5.8 Τα προβλεφθέντα από το 2003 συστήματα εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης ναυτικών, ξενοδοχειακού προσωπικού ουδέποτε επίσης εφαρμόστηκαν. Διαπιστώνεται σοβαρό έλλειμμα, ιδιαίτερα στο ξενοδοχειακό προσωπικό, του οποίου προοπτικά οι δεξιότητες απαξιώνονται.
- 5.9 Δεν υπάρχει ειδικό καθεστώς κινήτρων για πλοία ηλικίας μέχρι 20 ετών, όπως συμβαίνει σε άλλα νηολόγια.
- 5.10 Πλην του Πειραιά, απαιτείται άμεσος εκσυγχρονισμός υποδομών και στα υπόλοιπα σημαντικά τουριστικά λιμάνια της χώρας. Απαιτείται αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα λιμάνια.
- 5.11 Η επικράτηση της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται κυρίως στη ναυτική παράδοση και τη δυνατότητα εξεύρεσης εξειδικευμένου προσωπικού (ναυτικών), το οποίο ιστορικά κατέχει θετική φήμη στην παγκόσμια ναυτιλία.
- 5.12 Ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται ταχύτερα από τον κλάδο του γενικού τουρισμού, ιδιαίτερα δε η ευρωπαϊκή κρουαζιέρα, της οποίας ο ετήσιος ρυθμός τα τελευταία χρόνια αγγίζει το 12%.

- 5.13 Μεταξύ των Μεσογειακών χωρών η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση σε επισκεψιμότητα.
- 5.14 Στην Ελλάδα λόγω του καμποτάζ το 2008 αποεπιβιβάσθηκε μόνο το 6,5% των επιβατών κρουαζιέρας, ενώ στην Ιταλία το 40%.
- 5.15 Από το σύνολο των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας (2008) η Ιταλία εισέπραξε το 30,4% ενώ η Ελλάδα μόνο 3,3%.
- 5.16 Για τα προσεχή χρόνια θα πρέπει να αναμένεται αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας, τόσο από τις αναδυόμενες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, όσο και από ορισμένες χώρες της Άπω Ανατολής.
- 5.17 Ανεξαρτήτως του τρόπου υπολογισμού πρέπει να θεωρηθεί ότι από το homeporting των κρουαζιεροπλοίων προκύπτουν οφέλη, τόσο για τα λιμάνια, όσο και για τις τοπικές οικονομίες.
- 5.18 Η αύξηση δραστηριότητας transit και homeporting δημιουργεί επενδύσεις σε υποδομές με συμμετοχή και των μεγάλων ομίλων κρουαζιέρας.
- 5.19 Το homeporting θα οδηγήσει σε επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας.
- 5.20 Από τη συμμετοχή και αύξηση των δρομολογίων κρουαζιέρας θα προκύψει σημαντική διαφημιστική προβολή της Ελλάδος με δαπάνες των εταιριών.
- 5.21 Για την άρση του καμποτάζ σε κρουαζιερόπλοια νηολογημένα σε μη κοινοτικές σημαίες, θα πρέπει να γίνει σαφές από την πολιτεία, ότι όλες οι αναγνωρισμένες συνθήκες ασφάλειας και εργασίας, τις οποίες έχει συνάψει η χώρα μας (E.E., IMO, ILO κλπ) θα πρέπει να γίνονται σεβαστές από όλες τις εταιρίες, οι οποίες θα επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν ως homeporting ελληνικό λιμάνι.
- 5.22 Θα πρέπει να γίνει σαφές, ότι για λόγους προστασίας του πλοίου, των επιβατών και του πληρώματός του, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του φυσικού κάλλους των ελληνικών νησιών του Αρχιπελάγους θα πρέπει να εφαρμόζονται όλες οι διεθνείς συνθήκες και οι κανόνες του Paris MOU.
- 5.23 Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες, εφόσον χρησιμοποιούν ως homeporting ελληνικό λιμάνι, θα πρέπει μεταξύ των μελών του πληρώματος

των πλοίων και του προσωπικού των γραφείων τους να χρησιμοποιούν και Έλληνες ναυτικούς και υπαλλήλους, εφόσον διαθέτουν τα απαιτούμενα ανταγωνιστικά προσόντα.

5.24 Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες, σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του IMO για την ασφάλεια επιβατών, πλοίου και πληρωμάτων θα πρέπει να επιδιώκουν την ομογενοποίηση του πληρώματος με αποφυγή ναυτολόγησης πολλές φορές ναυτικών από δεκάδες χώρες.

B.- Προτάσεις

1. Η πλειοψηφία των φορέων, οι οποίοι συμμετείχαν στη διαβούλευση **συμφωνούν με την άρση του καμποτάζ** για κρουαζιερόπλοια, τα οποία φέρουν μη κοινοτικές σημαίες. Η άρση του καμποτάζ μπορεί να γίνει με Π.Δ. κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 165 ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1973), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
2. Οι όροι υπό τους οποίους θα πρέπει να γίνει η άρση του καμποτάζ είναι οι ακόλουθοι:
 - 2.1 Το πλοίο να εκτελεί πλόες διάρκειας μεγαλύτερης των 72 ωρών, προσεγγίζοντας τουλάχιστον εντός Ελλάδας 3 λιμάνια με ελάχιστη παραμονή στο καθένα 6 ωρών και τον ίδιο αφετήριο – τερματικό λιμένα.
 - 2.2 Το πλήρωμά του θα πρέπει να είναι ασφαλισμένο σε ασφαλιστικό φορέα επιλογής του εργαζομένου, αναλόγως της εθνικότητάς του, καθώς και σε διεθνή P & I Clubs και Ασφαλιστικές Εταιρίες.
3. Για την προώθηση της απασχόλησης ελλήνων ναυτικών, την κάλυψη τυχόν συνθηκών ανεργίας και την κατοχύρωση των πιστοποιημένων προσόντων τους προτείνεται **η άμεση ίδρυση Οργανισμού Απασχόλησης Εμπορικού Ναυτικού (ΟΑΕΝ)**, στον οποίο να συγχωνευθούν: (α) το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), ΝΠΔΔ, (β) ο Ειδικός Λογαριασμός Εμπορικού Ναυτικού (ΕΛΟΕΝ), ΝΠΔΔ (γ) η Ποσειδών Α.Ε., εταιρία του δημοσίου. Στόχος του ΟΑΕΝ θα είναι η Κατάρτιση, Επιμόρφωση και Εκπαίδευση των ναυτικών

(πλην αξιωματικών γέφυρας και μηχανής), η δωρεάν διαμεσολάβηση για εξεύρεση εργασίας ελλήνων ναυτικών σε πλοία και ναυτιλιακές εταιρίες, η παροχή οικογενειακών και προνοιακών επιδομάτων και η επιδότηση της ανεργίας κατά τα πρότυπα του ΟΑΕΔ. Στο νόμο ίδρυσης του ΟΑΕΝ θα καθορισθούν μαζί με τους λοιπούς πόρους και πόροι, οι οποίοι θα προέρχονται και από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας σε σχέση με το homeporting.

4. Νομική προσαρμογή του άρθρου 24 του Ν.3409/2005 (ΦΕΚ τ.Α. Φ.273/04.11.2005), ώστε οι προβλέψεις του να είναι ισχυρές για τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια.
5. Διερεύνηση μέτρων για την αύξηση της απασχόλησης ελλήνων ναυτικών σε κρουαζιερόπλοια με κοινοτική και μη σημαία όπως π.χ. κάλυψη από τον υπό ίδρυση ΟΑΕΝ των ασφαλιστικών εργοδοτικών εισφορών υπέρ ΝΑΤ ελλήνων ναυτικών, οι οποίοι ναυτολογούνται σε κρουαζιερόπλοια με κοινοτική και μη κοινοτική σημαία ανάλογα με τον αριθμό των απασχολουμένων ελλήνων ναυτικών σε αυτά.

Ο Πρόεδρος

Τα Μέλη

Γιώργος Ανωμερίτης

Κικίλιας Ηλίας

Ζησιμόπουλος Άγγελος

Ροΐδης Γιώργος

Μπουμπόπουλος Γεώργιος

Χονδρονάσιος Αθανάσιος

Μαρούλης Αυγουστίνος

Βορλόου Αντώνης