

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

ΠΛΑΒ	560
02 ΣΕΠ. 2010	

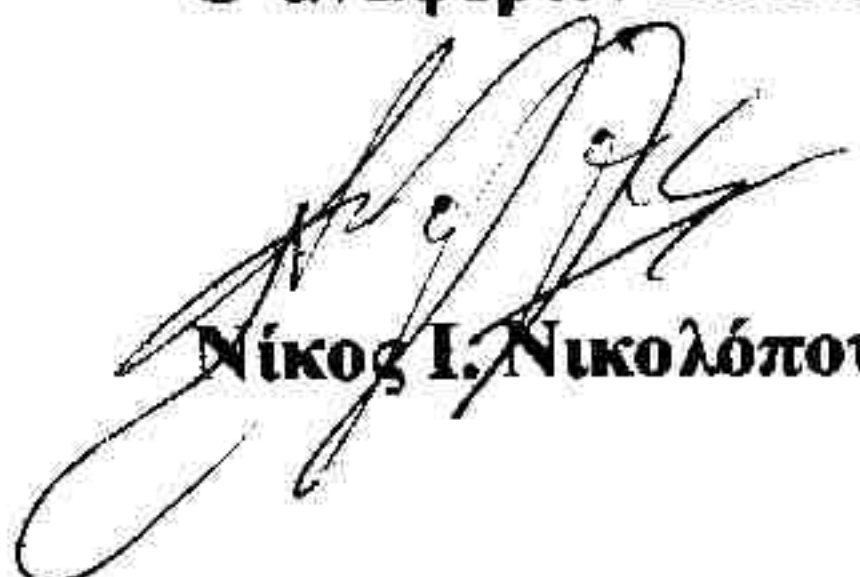
ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ

- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ και ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**
- **ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ και ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ**

Σχετικά με την επιστολή – υπόμνημα του ΗΑΤΤΑ που αφορά τις θέσεις τους σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομίας «Εκτέλεση πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΗΑΤΤΑ

σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας «Εκτέλεση πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα»



Αθήνα, Τρίτη 27 Ιουλίου 2010

HELLENIC ASSOCIATION
OF TRAVEL
& TOURIST AGENCIES

(1) Ο ΗΑΤΤΑ θεωρεί θετική εξέλιξη την κατάθεση του ως άνω σχεδίου νόμου στη Βουλή, και **μάλιστα σε πολύ σύντομο χρόνο για τα ελληνικά δεδομένα**, γεγονός που σημαίνει ότι έχει γίνει πλέον κατανοητό και αποδεκτό, τόσο από τους αρμόδιους φορείς της Πολιτείας όσο και από την κοινωνία, ότι αν η χώρα μας δεν κάνει ό,τι χρειάζεται για να απομακρύνει τις στρεβλώσεις του παρελθόντος, που κρατούν τον Τουρισμό μας μακριά από τις τεράστιες δυνατότητές του, η Ελλάδα θα δυσκολευτεί πολύ να ξαναμπει -και να παραμείνει- στο δρόμο της οικονομικής ανάπτυξης και της προόδου, όπως το μπορεί και τής αξίζει.

Θα θέλαμε επίσης να επισημάνουμε, ότι ήδη το αρμόδιο Υπουργείο έχει λάβει υπ' όψιν του αρκετές παρατηρήσεις που έχουν γίνει σχετικά.

Αξονας όλων των σχετικών προσπαθειών θα πρέπει ασφαλώς να είναι να καταστεί περισσότερο ελκυστική η ελληνική αγορά για τις παγκόσμιες εταιρείες κρουαζιέρας, το δε υπό εξέταση σχέδιο νόμου είναι σε κάθε περίπτωση **μια αρχή**, μετά τις παράλογες αγκυλώσεις ετών σε όλα τα σχετικά θέματα.

Εκτιμούμε, πάντως, ότι θα μπορούσε να είναι πιο τολμηρό.

(2) Περαιτέρω επισημάνσεις - παρατηρήσεις - προτάσεις

α) Πιστεύουμε ότι δεν θα πρέπει να υπάρχει ο περιορισμός των 12 ωρών υποχρεωτικής παραμονής του πλοίου στο αφετήριο λιμάνι. Με την απαίτηση αυτή:

- δημιουργούνται πρακτικά προβλήματα, καθώς δεν απελευθερώνεται γρήγορα η θέση για άλλο πλοίο,
- δεν υπάρχει κέρδος,
- ενώ συνιστά αντικίνητρο για την πραγματοποίηση 3ήμερων/4ήμερων κρουαζιερών, την ανάπτυξη των οποίων θα πρέπει να επιδιώξουμε.

Προτείνουμε να απαλειφθεί εντελώς ο συγκεκριμένος περιορισμός ή, διαφορετικά, να περιοριστεί όσον αφορά τις 3ήμερες/4ήμερες κρουαζιέρες.

β) Ακούγονται πολλά για τις ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ που θα πρέπει να υπογράφουν οι εταιρείες κρουαζιέρας με το Ελληνικό Δημόσιο. Η προβλεπόμενη ΣΥΜΒΑΣΗ με το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα πρέπει σε καμμία περίπτωση να αποτελέσει μια -έστω έμμεση- μορφή «άδειας», κάτι που είμαστε βέβαιοι ότι δεν είναι στις προθέσεις του αρμόδιου Υπουργείου, διότι μία τέτοια εξέλιξη θα ήταν εξαιρετικά βλαπτική για τους αντικειμενικούς στόχους του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου.

- Έχει νόημα μόνο εφ' όσον πρόκειται για τακτικές αποεπιβιβάσεις καθ' όλη τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (στο χρόνο).
- Για περιορισμένες αποεπιβιβάσεις κατά τη διάρκεια μιας τουριστικής περιόδου, δεν είναι, εξ αντικειμένου, δυνατό να υπάρχει σύμβαση με αντίστοιχους όρους

(3) Ειδικότερα για τους όρους της ΣΥΜΒΑΣΗΣ



Είναι αλήθεια, ότι με μία σύμβαση θεσπίζονται κάποιοι κανόνες και γίνονται αποδεκτοί κάποιοι όροι, οι οποίοι διασφαλίζουν την τήρηση της νομιμότητας, αλλά και τη μη διακριτική μεταχείριση, η οποία θα δημιουργούσε άλλες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η όποια «σύμβαση» θα πρέπει:

⇒ να δημιουργεί ένα σταθερό τοπίο για τη συνεργασία του Ελληνικού Δημοσίου με τις εταιρείες κρουαζιέρας, και

⇒ να περιλαμβάνει κίνητρα ή διευκολύνσεις, ειδικότερα εφ' όσον οι εταιρείες πραγματοποιήσουν επενδύσεις στη χώρα μας (ελκυστικό τοπίο).

Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρχουν κίνητρα (και όχι δεσμεύσεις) για την απασχόληση. Στις περιπτώσεις αυτές (και μόνο) θα πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

Ειδικότερα ως προς τους φόρους λιμένων, τέλη και εισφορές, θα πρέπει να μην υπερβαίνουν το ύψος αντίστοιχων επιβαρύνσεων που υπάρχουν σε άλλες ανταγωνίστριες χώρες.

Επίσης, το κίνητρο της μείωσης της εισφοράς θα πρέπει να κλιμακώνεται διαφορετικά αν πρόκειται για 7ήμερες ή για 3/4ήμερες κρουαζιέρας.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, είναι ύψιστη αναγκαιότητα η ύπαρξη διαφάνειας, αλλά και η πρόβλεψη συγκεκριμένου χρόνου υπογραφής της σύμβασης. (Π.χ. η δημοσίευσή της στο Διαδίκτυο και η υπογραφή της εντός 15 το πολύ ημερών θα μπορούσαν να είναι κάποιες ελάχιστες δεσμεύσεις που θα πρέπει να αναλάβει η Διοίκηση).

Αναμένοντας την ψήφιση του σχεδίου νόμου, με όποιες βελτιώσεις είναι δυνατές, εκτιμούμε ότι επιτελέστηκε ένα σημαντικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Σε περίπτωση δε που διαπιστωθούν τελικά οποιαδήποτε προβλήματα κατά την εφαρμογή της νέας νομοθεσίας, θα είμαστε όλοι εδώ για να τα επισημάνουμε και να τα διορθώσουμε.

Ο Πρόεδρος του HATTA

Γιώργος Τελώνης