



## ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

### ΕΝΟΤΗΤΑ Β΄

#### ΤΟΜΕΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Το ναυτιλιακό θαύμα μιας μικρής χώρας σαν την Ελλάδα, έχει βασιστεί στην οξυδέρκεια και διορατικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς και στην απaráμιλλη ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών, όλων των βαθμίδων.

Τα οφέλη για τη χώρα μας είναι προφανή. Τα τελευταία δέκα χρόνια η ελληνική ναυτιλία προσφέρει κατά μέσο όρο δέκα δισεκατομμύρια ευρώ σε συνάλλαγμα το χρόνο στην ελληνική οικονομία, χωρίς να απαιτεί τις επενδύσεις που χρειάζονται άλλοι παραγωγικοί τομείς της οικονομίας μας, όπως ο τουρισμός.

Η ελληνική πολιτεία έχει αμφίσημη συμμετοχή στο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα. Από τη μία, έχει συνδράμει με την ίδρυση αυτόνομου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος από την εποχή του Ελευθέριου Βενιζέλου. Από την άλλη, αλλοπρόσαλλες πολιτικές σε ζητήματα νηολογίου, ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και, κυρίως, η καταλήστευση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για εξυπηρέτηση κομματικών εξυπηρετήσεων, έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στο ναυτιλιακό κόσμο, στο σύνολό του.

Βασική θέση του κυβερνητικού μας προγράμματος είναι ότι η ναυτιλία δεν μπορεί να προχωρήσει αν δεν υπάρξει ουσιαστική συνεργασία μεταξύ του τριπτύχου “Ναυτικοί – Εφοπλιστές – Πολιτεία”.

Η ναυτιλία και τα νησιά μας μπορούν και πρέπει να αποτελέσουν παράγοντες ουσιαστικής ανάπτυξης για την τοπική οικονομία, τις τοπικές κοινωνίες και τους κατοίκους τους. Μπορούν, ακόμη, να δώσουν συνολική ανάπτυξη σε μια χώρα, η οποία μπορεί και έχει τις δυνατότητες να πάρει τις τύχες στα χέρια της και να μην υποκύψει στους τοκογλύφους δανειστές.

Για την αναβάθμιση του τομέα ναυτιλίας:

#### Α. ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

1. Η προώθηση κατασκευής πλοίων για την ακτοπλοΐα, από τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί, υπό προϋποθέσεις, μέχρι και το 90% του κόστους ναυπήγησης, και η επαναδραστηριοποίηση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας προς τις εμπορικές δραστηριότητες.
2. Η εφαρμογή στις άγονες γραμμές του μοντέλου των νησιών της Σκωτίας. Δηλαδή, η κατασκευή πλοίων ειδικά για τις άγονες γραμμές, με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Το ελληνικό κράτος στη συνέχεια να προκηρύξει διαγωνισμό για τη διαχείριση των πλοίων αυτών από ιδιώτες.

3. Η ενίσχυση στο πλαίσιο αυτό των Ναυπηγείων Σύρου (με δεδομένο ότι για τη διανοησιωτική συγκοινωνία, πλοία έως και 85 μέτρων μπορούν να κατασκευαστούν στο “Νεώριο”).
4. Η επιστροφή, μέρους των εισπράξεων των διοδίων ως πίστωση για τη χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας. Οι νησιώτες, ως φορολογούμενοι, πληρώνουν και αυτοί την κατασκευή των οδικών δικτύων στην ηπειρωτική Ελλάδα.
5. Η άμεση μείωση του ΦΠΑ στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων από το 13% και 23% που είναι σήμερα, σε επίπεδα αντίστοιχα με τις ευρωπαϊκές χώρες, δηλαδή 8%-10%.
6. Η ενεργός συμμετοχή του κράτους (π.χ. μέσω της επιδότησης εισφορών κοινωνικής ασφάλισης) στη μείωση του εργατικού κόστους για τα πλοία.
7. Η παροχή πλήρους αφορολόγητου καυσίμου στην ακτοπλοΐα και περαιτέρω χρηματοδότησης αυτού (εφόσον είναι αυτό είναι απαραίτητο).
8. Η επαναφορά των συμβάσεων πολύχρονης διάρκειας στις άγονες γραμμές, με έμφαση στην αξιοπιστία (τήρηση δρομολογίων, καταβολή δεδουλευμένων στους εργαζόμενους, σύγχρονα πλοία, κλπ) των εταιριών που συμμετέχουν στους διαγωνισμούς.
9. Η προστασία των οργανικών συνθέσεων των πληρωμάτων της ακτοπλοΐας.

## **B. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ, κλπ)**

1. Η περαιτέρω απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών για την εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο.
2. Η δημιουργία μιας ελεύθερης ζώνης, συνταγματικά κατοχυρωμένης, για τη ναυτιλία. Στη ζώνη χώρα αυτή να τηρούνται τα συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα των εργαζομένων, οι οποίοι είναι νόμιμοι πολίτες της χώρας. Μία ζώνη που μπορεί να εκτείνεται από το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου μέχρι και την Ελευσίνα.
3. Η δημιουργία στη ζώνη αυτή Ναυτιλιακού Κέντρου Πειραιά, το οποίο καλύπτει όλο το ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό (cluster). Στο συνεργατικό αυτό σχηματισμό, μεταξύ άλλων, μπορούν να περιληφθούν:
  - i. Κρατικές αρχές – Λιμενικό Σώμα – Τελωνεία.
  - ii. Ναυτικά Δικαστήρια.
  - iii. Ναυτιλιακές Εταιρείες.
  - iv. Νηογνώμονες.
  - v. Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί – Οίκοι Συμβούλων, κλπ.
  - vi. Εταιρείες Ναυτασφάλισεων – P&I Clubs.
  - vii. Γραφεία Ναυλωτών.
  - viii. Εταιρείες Ρυμουλκήσεων – Ναυαγιαρέσεων.
  - ix. Ναυλομεσίτες.
  - x. Επιχειρήσεις Τροφοδοσίας και Πετρέλευσης.
  - xi. Κατασκευαστές – επιθεωρητές εξοπλισμού.
  - xii. Βιομηχανία Θαλάσσιου Τουρισμού.
  - xiii. Διαχείριση κατώτερων διεθνών πληρωμάτων πλοίων – crew management.
2. Η ενίσχυση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης με ειδικά φορολογικά κίνητρα, όπως π.χ. οι φόροι για τις πρώτες ύλες (οι οποίοι πρέπει να είναι αντίστοιχοι ή και χαμηλότεροι των ανταγωνιστριών χωρών).
3. Η μείωση της φορολογίας σε όλες τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, ώστε να μην είναι μεγαλύτερη από αυτή των επιχειρήσεων σε ανταγωνιστικές χώρες. Το ίδιο να ισχύει και σε ναυπηγεία εκτός Αττικής, όπως στο Νεώριο της Σύρου.
4. Η παροχή φορολογικών κινήτρων για την κατασκευή ή και τη συντήρηση σκαφών αναψυχής (μέχρι σαράντα μέτρα) σε ελληνικά ναυπηγεία, σε συνδυασμό με τη θέσπιση παράλληλων νηολογίων, τα οποία θα είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με τις άλλες χώρες της Μεσογείου. Η πολιτική αυτή θα ενισχύσει σημαντικά πολλά μικρά νησιά τα οποία έχουν τις δυνατότητες για τη διαχείριση σκαφών αναψυχής.

5. Η ενίσχυση των ΑΕΝ και ο εκσυγχρονισμός των προγραμμάτων σπουδών. Σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά και με όσους συμμετέχουν στο ναυτιλιακό συνεργατικό σχηματισμό, προτείνεται η καταβολή στις ΑΕΝ ποσού ανάλογου με τον ετήσιο κύκλο εργασιών.
6. Η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας δεν θα πρέπει να συνδυάζεται με μειώσεις στις συνθέσεις των ελληνικών πληρωμάτων, με δεδομένο ότι το μέτρο αυτό έχει αποτύχει όσες φορές εφαρμόστηκε από τη δεκαετία του '80 και μετά.

#### **Γ. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

1. Η εκτίμηση κατά περίπτωση των δυνατοτήτων που έχει κάθε λιμάνι. Η ενοποίηση και ομαδοποίηση των λιμανιών ενισχύει τη δημιουργία ιδιωτικών μονοπωλίων και ευνοεί τις προθέσεις των δανειστών μας.
2. Η παραμονή των κερδοφόρων Οργανισμών Λιμένος, όπως ΟΛΠ, ΟΛΘ, ΟΛΗ, στο ισχύον καθεστώς, ειδικά εφόσον υπάρχει νέα συλλογική σύμβαση και άρα εργασιακή ειρήνη και, ταυτόχρονα, προκρίνεται η ολοκλήρωση των επενδυτικών τους προγραμμάτων.
3. Η παραχώρηση δραστηριοτήτων να μελετάται κατά λιμενική υποδομή, και σε ό,τι αφορά στους ευαίσθητους τομείς, όπως η τιμολόγηση υπηρεσιών για την ακτοπλοΐα, η δραστηριότητα να παραμείνει δημόσια.
4. Η διατήρηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας ως έχει, με δεδομένη την ιστορία των ογδόντα ετών και το εκπληκτικό ρεκόρ ασφαλών απόπλων και κατάπλων. Προτείνεται ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών της και η προμήθεια νέων σκαφών, ειδικά σε λιμάνια με τουριστική κίνηση.

#### **Δ. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ**

Το Λιμενικό Σώμα αποτελεί τον επιχειρησιακό βραχίονα της ελληνικής ναυτιλίας. Με τον όρο αυτό δεν εννοούμε μόνο τα καθήκοντα σε επίπεδο Ελληνικής Ακτοφυλακής, αλλά συνολικά τα καθήκοντα που αφορούν στην εμπορική ναυτιλία και η οποία απαιτεί συνεχή παρουσία, στη λογική του 24/7. Κατά συνέπεια προτείνεται:

1. Η σταδιακή συμπλήρωση των κενών οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος.
2. Η ενίσχυση των πλωτών και λοιπών μέσων με τα οποία επιχειρεί το Λιμενικό Σώμα.
3. Η ικανοποίηση των δίκαιων αιτημάτων του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, σχετικά με την εξέλιξη του, την ιατροφαρμακευτική του περίθαλψη και του μισθολογίου του.

#### **Ε. ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

1. Η απαρέγκλιτη εφαρμογή της νησιωτικότητας (Άρθρο 101 του Συντάγματος, παρ.4), δηλαδή η δημιουργία των αναγκαίων προϋποθέσεων ώστε οι κάτοικοι των νησιών να εξακολουθούν να ζουν στον τόπο τους, με τις απαραίτητες υποδομές και υπηρεσίες.
2. Η διατήρηση, σε κάθε περίπτωση, του καθεστώτος των μειωμένων κατά 30% συντελεστών ΦΠΑ για τα νησιά.
3. Η μείωση του φορολογικού συντελεστή για το εγχώριο τουριστικό πακέτο και την Ελληνική κρουαζιέρα (διαμονή – εστίαση – υπηρεσίες), τις ναυτιλιακές εργασίες και υπηρεσίες, τα αγροτικά, κτηνοτροφικά και αλιευτικά προϊόντα. Ο χαμηλός φορολογικός συντελεστής οδηγεί στην αύξηση της πρωτογενούς παραγωγής, απαραίτητης για την επιβίωση των νησιών.
4. Η νομοθετική ρύθμιση για τη θέσπιση ειδικού φορολογικού καθεστώτος (σε όλα τα νησιά της παραμεθορίου) για τις εταιρίες που θα μεταφέρουν εκεί τη φορολογική τους έδρα για τουλάχιστον 10 έτη και με την υποχρέωση της κατ' ελάχιστον πρόσληψης του 50% του προσωπικού τους από Έλληνες.

5. Η προώθηση ειδικού αναπτυξιακού νόμου για τα νησιά, ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες και θα δίνει περισσότερα φορολογικά κίνητρα για επενδύσεις.
6. Η ρύθμιση κατά προτεραιότητα των δανείων των νησιωτών αγροτών και η υλοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων που τους αφορούν.
7. Η αξιολόγηση του “ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ” και η αλλαγή του αριθμού των Δήμων, ειδικά στα μεγάλα νησιά, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι στρεβλώσεις που έχει προκαλέσει η λογική του “ένα νησί – ένας δήμος”.
8. Ο διαχωρισμός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, σε Δωδεκανήσου και Κυκλάδων.
9. Η ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών με δυνατότητες ειδικών μορφών τουρισμού (θρησκευτικός, ιαματικός, καταδυτικός, κλπ).
10. Η επέκταση του δικτύου αφαλατώσεων στα μικρά νησιά και αλλού.
11. Η εξασφάλιση της ενεργειακής επάρκειας των νησιών και η διερεύνηση της δυνατότητας διασύνδεσης τους με την ηπειρωτική Ελλάδα, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

Κυβερνητικό Πρόγραμμα των ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ  
Αθήνα, 25 Οκτωβρίου 2013