



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΘΕΣΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ»**

Μαργαρίτης Σπύρος Αλέξανδρος

Διπλωματική Εργασία

**Υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία**

Πειραιάς

22/09/2017

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Ο Δηλών

Σπύρος Αλέξανδρος Μαργαρίτης

Τριμελής Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Τσελέντης Β. Στυλιανός
- Τσελεπίδης Αναστάσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Κατά την διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ιδιαίτερα σοβαρές οικογενειακές δυσκολίες οι οποίες επιβάρυναν σημαντικά την διαδικασία συγγραφής της. Οφείλω το πιο εγκάρδιο ευχαριστώ στον Καθηγητή μου κ. Πελαγίδη, για την κατανόηση και την αμέριστη συμπαράσταση που επέδειξε από την πρώτη στιγμή, χωρίς την οποία η ολοκλήρωση της μελέτης αυτής, δεν θα ήταν εφικτή. Ευχαριστώ τους γονείς μου για την συμπαράστασή τους και την σύντροφό μου, Τζένη, για την αμέριστη στήριξή της.

Περίληψη

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους του τουρισμού. Στην παρούσα μελέτη αναλύονται θεσμικά και φορολογικά ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι κινητήριες δυνάμεις του κλάδου, η κρουαζιέρα και η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting) στην αγορά της Μεσογείου. Εξετάζονται τα εθνικά φορολογικά συστήματα σημαντικών ναυτιλιακών κέντρων της περιοχής και η σχέση τους με το ευρωπαϊκό κοινοτικό κεκτημένο. Στη συνέχεια, η μελέτη επικεντρώνεται στο καθεστώς των ενδομεταφορών και στην διαδικασία απελευθέρωσης των εθνικών αγορών υπό τις πιέσεις της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Μέσα από το ελληνικό παράδειγμα, εντοπίζονται και αναλύονται τα σημαντικότερα κριτήρια που εφαρμόζει η βιομηχανία της κρουαζιέρας, στην επενδυτική στρατηγική που ακολουθούν οι κορυφαίες εταιρίες στον κόσμο. Τέλος, αναλύεται η οικονομική σημασία του homeporting και τα αποτελέσματα της μελέτης αξιοποιούνται για την εξαγωγή συμπερασμάτων, σχετικά με τις απαραίτητες πρωτοβουλίες για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα και την Μεσόγειο.

Abstract

Maritime tourism consists one of the most rapidly developing sectors within the tourism industry. The present thesis examines legal and taxation issues within the key industries of yachting and cruising in the Mediterranean market. The national taxation systems applied by the region's most prominent shipping centers are presented and examined under the scope of their relation to EU law. Additionally, the analysis focuses on the applied national protectionism policies (cabotage) and the process of their abolishment, under the pressures of EU integration. Using the example of the Greek market, the investment selection criteria applied by the cruise industry's top operators are presented and analyzed. The paper then highlights the importance of homeporting, from an economic and developmental standpoint. Finally, the above results are utilized for the formulation of conclusions regarding the necessary policies and investment initiatives for the growth of the maritime tourism sector within Greece and the Mediterranean region.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	10
Κεφάλαιο 1: Η αγορά του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ευρώπη	
1.1 Ορισμός Θαλάσσιου Τουρισμού	12
1.2 Η αγορά της Ευρώπης	13
1.3 Αναπτυξιακές προκλήσεις	14
Κεφάλαιο 2: Φορολογική Προσέγγιση του Κλάδου του Θαλάσσιου Τουρισμού	
2.1 Γενικά	15
2.2 Ελλάδα	15
2.2.1 Ορισμοί σκαφών αναψυχής στο ελληνικό καθεστώς φορολόγησης	16
2.2.2 Τεκμήρια - Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης	19
2.2.3 Μειώσεις τεκμηρίων	21
2.2.4 Ειδικός φόρος ιδιωτικών σκαφών αναψυχής	22
2.2.5 Τέλος Παραμονής και Πλόων	23
2.2.6 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες	24
2.2.7 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου	26
2.2.8 Φορολόγηση πλοίων με σημαία ΕΕ/ΕΟΧ (άρθρο 26Α ν. 4336/2015)	27
2.2.9 Εθελοντική εισφορά ελληνικής κοινότητας πλοιοκτητών	29
2.2.10 Διεθνής και Διμερής Φορολογικές Συμβάσεις	29
2.2.11 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών	30
2.3 Κροατία	30
2.3.1 Γενικός κανόνας εταιρικής φορολόγησης (<i>General corporate tax rule</i>)	31
2.3.2 Το κροατικό σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας	32
2.3.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις	33
2.4 Κύπρος	34

2.4.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες	35
2.4.2. Το κυπριακό σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας	35
2.4.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις	37
2.4.4 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών	37
2.4.5 Προγράμματα Χρηματοδοτικής Μίσθωσης Γιοτ (Yacht Leasing Scheme)	37
2.5 Μάλτα	38
2.5.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες	39
2.5.2 Το μαλτέζικο σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας	39
2.5.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις	42
2.5.4 Φόρος Φορτίου	43
2.6 Τουρκία	43
2.6.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες	44
2.6.2 Εταιρίες μη εγγεγραμμένες στον TISR – Εταιρικός Φόρος Εισοδήματος	44
2.6.3 Ειδική φορολόγηση αλλοδαπών μεταφορικών εταιριών	45
2.6.4 Εταιρίες εγγεγραμμένες στο TISR	45
2.6.5 Φόρος Προστιθέμενης Αξίας	46
2.6.6 Φόρος Ειδικής Κατανάλωσης	47
2.6.7 Η τροπολογία 5897 - Φόρος Αυτοκίνητων Οχημάτων	47
2.6.8 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις	47
2.6.9 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών	48
Κεφάλαιο 3:	
Προστατευτισμός στον Θαλάσσιο Τουρισμό – Το Ελληνικό Καθεστώς Καμποτάζ	
3.1 Γενικά	49
3.2 Ο κλάδος της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο	50
3.3 Το καμποτάζ στην Ε.Ε. (Ο Κανονισμός 3577/92)	51
3.4 Οι επιπτώσεις της άρσης του καμποτάζ στις εθνικές αγορές	52

<i>3.5 Η εμπειρία του ελληνικού καμποτάζ</i>	53
<i>3.6 Το Νομοθετικό Πλαίσιο του Καμποτάζ στην Ελλάδα</i>	54
<i>3.7 Η σημασία του homeporting</i>	55
<i>3.8 Οικονομικά μεγέθη του ελληνικού homeporting</i>	57
<i>3.9 Οι προκλήσεις για την ελληνική αγορά κρουαζιέρας</i>	59
Συμπεράσματα	63

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις πιο ραγδαία αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού παγκοσμίως, ενώ εντός του τουριστικού κλάδου διαθέτει τις μεγαλύτερες προοπτικές δημιουργίας πλούτου και θέσεων εργασίας για την Ευρώπη και τους πολίτες της. Οι ευρωπαϊκές ακτές συνδυάζουν μοναδικής ομορφιάς φυσικά τοπία με μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά παγκόσμιου ενδιαφέροντος και για τους λόγους αυτούς η Μεσόγειος αποτελεί κορυφαίο προορισμό παγκοσμίως και την κυριότερη αγορά θαλάσσιου τουρισμού εντός της Ευρώπης. Απασχολώντας πάνω από 3,2 εκατομμύρια προσωπικού, ο κλάδος δημιουργεί αξία που ξεπερνά τα 183 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως. Σε ότι αφορά στον κλάδο της κρουαζιέρας, στα νερά της Μεσογείου δραστηριοποιούνται πάνω από 160 κρουαζιερόπλοια, μεταφέροντας περισσότερους από 3,5 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, ενώ την περασμένη χρονιά η συνολική δαπάνη της αγοράς κρουαζιέρας στην Ευρώπη υπολογίζεται σε 16,89 δις ευρώ¹.

Στη μελέτη που ακολουθεί εξετάζουμε τη δομή του θαλάσσιου τουρισμού στο χώρο της Μεσογείου. Αρχικά, αναλύουμε τα θεωρητικά και εμπειρικά δεδομένα των διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων, που απαρτίζουν το θαλάσσιο τουρισμό. Γίνεται μια προσπάθεια διάκρισης των μορφών του, με βάση τους διεθνείς ορισμούς που αφορούν στην τουριστική δραστηριότητα, εξειδικεύοντας το περιεχόμενό τους ως προς το αντικείμενο της μελέτης.

Στη συνέχεια προχωρούμε στην ανάλυση των κλάδων της κρουαζιέρας και της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης στην αγορά της Μεσογείου. Η μελέτη εστιάζει στην παρουσίαση των θεσμικών χαρακτηριστικών των δύο κλάδων, στις εφαρμοζόμενες κοινοτικές πολιτικές και στην συγκριτική ανάλυση, μέσα από παραδείγματα κρατών μελών της Ε.Ε. Αρχικά, εξετάζονται τα φορολογικά συστήματα που εφαρμόζονται στις επιμέρους αγορές. Παράλληλα, επιχειρείται η εκτίμηση των συσχετισμών που διαμορφώνονται μεταξύ τους, υπό το πρίσμα της ολοένα και

¹ CLIA, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*

αυξανόμενης πολιτικής ενοποίησης της Ε.Ε. Επίσης, αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο διεξάγεται η μεταφορική δραστηριότητα (επιβατών κυρίως) με ιδιαίτερη έμφαση στην εξέλιξη της πολιτικής των κρατικών ενδομεταφορών (καμποτάζ). Μέσα από το παράδειγμα της άρσης του καθεστώτος ενδομεταφορών στην ελληνική αγορά, παρουσιάζονται τα επενδυτικά κριτήρια που εφαρμόζει η παγκόσμια βιομηχανία της κρουαζιέρας. Τέλος, επιχειρείται η αιτιολόγηση των μειωμένων εσόδων που εμφανίζει η συγκεκριμένη αγορά και, ακολούθως, η δυνατότητα εφαρμογής εναλλακτικών πρακτικών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της (αλλά και της ευρύτερης περιοχής).

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση μιας αναλυτικής εικόνας του θεσμικού πλαισίου που διαμορφώνεται σήμερα εντός της Ε.Ε. και ο εντοπισμός των σημαντικότερων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι κλάδοι του yachting και της κρουαζιέρας. Επιχειρείται η ανάλυση των ελλείψεων που παρουσιάζονται σε εθνικό επίπεδο και των επιπτώσεων που αυτές έχουν στους περιφερειακούς συσχετισμούς. Παράλληλα, αναδεικνύονται οι αναγκαίες πρακτικές για την διαμόρφωση ενός διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος θαλάσσιου τουρισμού εντός της Μεσογείου, με την ταυτόχρονη προσέλκυση επενδύσεων σε εθνικό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ

ΕΥΡΩΠΗ

1.1 Ορισμός θαλάσσιου τουρισμού

Το εύρος της τουριστικής δραστηριότητας του ανθρώπου στην θάλασσα είναι τεράστιο. Από τις ακτές, μέχρι τις δυνατότητες φιλοξενίας που προσφέρουν τα κρουαζιερόπλοια χιλιάδων κλινών, η τουριστική αγορά αποτελεί ένα εξαιρετικά διαφοροποιημένο προϊόν, με τις παρεχόμενες υπηρεσίες να διευρύνονται συνεχώς.

Γενικά, ως θαλάσσιο τουρισμό, θα μπορούσαμε να ορίσουμε το σύνολο των προσφερόμενων δραστηριοτήτων τουρισμού, ψυχαγωγίας και αναψυχής που λαμβάνουν χώρα στα ύδατα μιας χώρας που φιλοξενεί τουρίστες². Ωστόσο οι τουριστικές δραστηριότητες που διεξάγονται στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο συσχετισμένο με την θάλασσα είναι πολυπληθείς, τόσο που, σύμφωνα με τον M. Orams (1999) “η απόδοση ενός ορισμού σε αυστηρά πλαίσια χαρακτηρίζεται ως δύσκολη”. Μια αφετηρία θα μπορούσε να αναζητηθεί στον επίσημο ορισμό του τουρισμού από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού του ΟΗΕ (UNWTO) σύμφωνα με τον οποίο “ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε ένα τόπο διαφορετικό από τον συνήθη τόπο διαμονής τους για χρονικό διάστημα μέχρι ενός έτους για λόγους αναψυχής, επαγγελματικούς ή άλλους λόγους”.

Εξειδικεύοντας ως προς το αντικείμενο της μελέτης μας, ως θαλάσσιο τουρισμό θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε “κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κυρίαρχο κίνητρο τη θάλασσα και τις ακτές της – είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον, συχνά με αθλητική ή πολιτιστική διάσταση³”. Όμως η ανάπτυξη του κλάδου ιδιαίτερα κατά το διάστημα των περασμένων δύο δεκαετιών είναι τέτοια που, οι

² *Maritime Transport: The Greek Paradigm, Athanasios A. Pallis*

³ *Διακομχάλης Ν. Μιχαήλ, Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του, Εκδ Σταμούλη, Αθήνα 2009*

παραπάνω ορισμοί, στην πράξη αποδεικνύονται αρκετά ασαφείς, καθώς περιλαμβάνουν τεράστιο εύρος δραστηριότητας, ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπ' όψιν τα γεωγραφικά όρια τα οποία εξετάζονται την παρούσα διατριβή. Όπως άλλωστε αναφέρουν οι Λεκάκου-Τζανάτος, “η απόδοση του όρου Θαλάσσιος Τουρισμός, μας παραπέμπει στην αναζήτηση της αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής του περιηγητή με την θάλασσα”⁴.

Στο σημείο αυτό, μας ωφελεί μια βασική σύγκλιση απόψεων που παρατηρείται στην βιβλιογραφία, και αφορά στην διάκριση μεταξύ παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού. Όπως αναφέρουν και οι Μυλωνόπουλος και Μοίρα, “ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να διακριθεί σε παράκτιο τουρισμό όπως κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, windsurfing, σε υποβρύχιο τουρισμό όπως κατάδυση, υποβρύχια σκάφη, σε θαλάσσιο τουρισμό φύσης που περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, ενυδρεία, σε θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό μέσω παρακολούθησης της διαδικασίας αλιείας, σε θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό όπως ναυτικά μουσεία, πλοία-μουσεία, σε θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό με αγώνες σκαφών καθώς και σε περισσότερο διαδεδομένες μορφές όπως ο τουρισμός γιώτινγκ και κρουαζιέρας”⁵.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και τους διεθνείς ορισμούς, στην παρούσα ανάλυση θα εξετάσουμε τους τομείς που αποτελούν τον πυρήνα του θαλάσσιου τουρισμού και την κινητήρια δύναμη όλων των παράπλευρων δραστηριοτήτων που συνδέονται με αυτόν, αυτούς της κρουαζιέρας και της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting).

1.2 Η αγορά της Ευρώπης

Εντός του τουριστικού κλάδου, ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός είναι μακράν ο πιο σημαντικός σε όρους προσέλκυσης τουριστών και εισοδήματος. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο

⁴ Κρουαζιέρα και Ιστιοπλοΐα, ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος, *Thalassa*, Αθήνα, 1998

⁵ Μυλωνόπουλος Δημήτρης, Μοίρα Πολυξένη, *Θαλάσσιος Τουρισμός*, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 2005

Οργανισμό Τουρισμού, εκτιμάται πως αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο του τουριστικού εσόδου παγκοσμίως⁶. Μεταξύ των διάφορων προορισμών, οι παραθαλάσσιες περιοχές αποτελούν τους δημοφιλέστερους, ενώ η περιοχή της Μεσογείου αποτελεί τον κορυφαίο τουριστικό προορισμό του πλανήτη (αν και εντός των ορίων της εντοπίζονται σημαντικές διακυμάνσεις στην επισκεψιμότητα που παρουσιάζουν οι διάφορες περιοχές της). Υποδέχεται το 30% των αφίξεων τουριστών και το 25% του συνολικού εισοδήματος που καταγράφει ο παγκόσμιος τουρισμός, με 80% των επισκεπτών να προέρχεται από την Ευρώπη και κυρίως την Γερμανία⁷.

Λόγω, του εύρους δραστηριοτήτων αλλά και της διασποράς των παρόχων τουριστικού προϊόντος στην περιοχή, είναι δύσκολο να συγκεντρωθούν αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία για το ακριβές σύνολο τους. Ωστόσο, εκτιμάται πως συνολικά 2.75 εκατομμύρια άνθρωποι εργάζονται στον κλάδο του θαλάσσιου/παράκτιου τουρισμού, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 1.1% της συνολικής απασχόλησης της Ε.Ε. Σε ότι αφορά στις υποδομές, περίπου το 51% των διαθέσιμων κλινών σε ξενοδοχεία στην Ευρώπη είναι συγκεντρωμένο σε περιοχές με θαλάσσιο σύνορο, κάτι που συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών αυτών⁸.

1.3 Αναπτυξιακές προκλήσεις

Ενώ ο τουρισμός, όπως είδαμε παραπάνω, παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της περιοχής της Μεσογείου, αντιμετωπίζει παράλληλα ποικίλες προκλήσεις. Οι ρυθμοί, αλλά και οι προοπτικές ανάπτυξης, που παρουσιάζει ο κλάδος είναι σήμερα μεγαλύτεροι από ποτέ, με αποτέλεσμα οι εμπλεκόμενοι φορείς να καλούνται να εφαρμόσουν τις κατάλληλες στρατηγικές, ώστε να ανταποκρίνονται στις ολοένα και αυξανόμενες πιέσεις. Η μελλοντική επιτυχία του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, θα εξαρτηθεί από την ικανότητα να διαμορφωθούν βιώσιμες και ολοκληρωμένες πρακτικές που θα προσδίδουν αξία στις

⁶ *The Impact of Tourism on Coastal Areas: Regional Development Aspects, Directorate General for Internal Policies of the Union, Policy Dept. B, 2008*

⁷ *Report on sustainable tourism in the Mediterranean, ARLEM, 2013*

⁸ *Challenges and Opportunities for Maritime and Coastal Tourism in the EU, Summary Report, European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, 2014*

περιοχές. Αναγνωρίζοντας την ανάγκη αυτή, η αναζήτησή τους έχει αναχθεί σε κορυφαία προτεραιότητα της πολιτικής «Γαλάζιας Ανάπτυξης» της Ε.Ε. Τόσο στον της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης, όσο και σ' αυτόν της κρουαζιέρας, είναι ουσιαστικής σημασίας για την αντιμετώπιση των διασυνοριακών προκλήσεων «να προωθηθεί η συνεργασία και η διάδοση των βέλτιστων πρακτικών, μεταξύ άλλων, μέσω της προώθησης στρατηγικών διαπεριφερειακών και διακρατικών συνεργασιών. Απαιτείται ένα κοινό ευρωπαϊκό πλαίσιο το οποίο θα βελτιώσει τις δράσεις σε όλα τα επίπεδα και θα συμβάλει στην υπέρβαση των δυσκολιών⁹». Άλλωστε, οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ ευρωπαϊκών πολιτικών και ιδιωτικής οικονομικής δραστηριότητας είναι αυτές που διαμορφώνουν (άμεσα ή έμμεσα) τον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό, και εν τέλει αποτελούν την κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη.

Στα επόμενα κεφάλαια επιχειρείται η εξέταση των θεσμικών προκλήσεων και των ευκαιριών που παρουσιάζουν οι αγορές της κρουαζιέρας και της ιδιωτικής περιήγησης, στην Ελλάδα και σε ανταγωνιστικές αγορές, αναγνωρίζοντας παράλληλα τις ιδιαιτερότητες που εμφανίζει η κάθε περίπτωση. Η ανάλυση εστιάζεται σε θέματα φορολόγησης των κλάδου και στην απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας (και τις επιπτώσεις της σε περιφερειακό επίπεδο), καθώς αποτελούν ακρογωνιαίους λίθους για την κοινή αναπτυξιακή πολιτική που χαράσσει η Ε.Ε.

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό», 2014

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

2.1 Γενικά

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει την φορολόγηση των πλοίων θαλάσσιου τουρισμού (ιδιωτικής και επαγγελματικής χρήσης) στην Ελλάδα και σε ανταγωνιστικές αγορές. Αφού παρουσιάσουμε τα βασικά σημεία του ελληνικού συστήματος, προχωράμε στην εξέταση των σημαντικότερων γειτονικών ανταγωνιστικών αγορών και συγκεκριμένα της Κροατίας, της Κύπρου, της Μάλτας και της Τουρκίας. Όπου είναι εφικτό, επιχειρείται η σύγκριση και η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων (και μειονεκτημάτων) που διαθέτουν τα εξεταζόμενα συστήματα φορολόγησης σε συνάρτηση με τις συνθήκες που ισχύουν στην κάθε περίπτωση.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί πως οι πλήρεις προοπτικές ανάπτυξης για τις επιμέρους εθνικές αγορές είναι πραγματικά δύσκολο να εκτιμηθούν και αυτό οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων. Η Μεσόγειος σαν αγορά συνολικά κερδίζει συνεχώς έδαφος, αλλά και η ολοένα και αυξανόμενη δυναμική του κλάδου καθιστούν τις εκτιμήσεις σχετικά με την προσφορά και ζήτηση, να πρέπει να επανεξετάζονται σε πολύ τακτά χρονικά διαστήματα. Η εξέλιξη της διαθέσιμης τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, καθώς και οι ολοένα και αυξανόμενοι ρυθμοί ενοποίησης στη Ε.Ε., αποτελούν επίσης παράγοντες που επιδρούν τόσο σε πρακτικό επίπεδο, όσο και σε σχετικά θεσμικά και νομικά θέματα. Παράλληλα, καθοριστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα της κάθε αγοράς έχουν οι διαθέσιμες υποδομές, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και οι τρέχουσες ή μελλοντικές επενδύσεις.

Κατά συνέπεια, όπου επιχειρούνται συγκρίσεις αυτές αφορούν στην εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα οι ανταγωνιστικές αγορές μεταξύ τους και στα οφέλη ή τα μειονεκτήματα που διαθέτουν τα εθνικά συστήματα φορολόγησης.

2.2 Ελλάδα

Στην Ελλάδα, μία χώρα νησιωτική με υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και με αναρίθμητους προορισμούς για θαλάσσιο τουρισμό, η φορολογική μεταχείριση του κλάδου δεν συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Παρά τις προσπάθειες που γίνονται ώστε να μεγιστοποιηθεί σε περιφερειακό επίπεδο η ωφέλεια από την δραστηριότητα των σκαφών αναψυχής, προσελκύοντας ταυτόχρονα ακόμα μεγαλύτερο αριθμό πλοίων στην Μεσόγειο, το Ελληνικό σύστημα φορολόγησης κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση. Ενδεικτικό είναι πως στο παρελθόν τα σκάφη αναψυχής έχουν μεταχειριστεί με αντικειμενικά κριτήρια φορολογίας πολύ πιο αυξημένα των εξόδων διατήρησης τους.

Μετά το 2010, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, το 25% των μόνιμων σκαφών αναψυχής αποχώρησε από τις ελληνικές μαρίνες¹⁰, σε πολλές περιπτώσεις με προορισμό μαρίνες στις γειτονικές αγορές που θα εξεταστούν στην συνέχεια. Ένα μεγάλο μέρος αυτών δεν θα επιστρέψει, ακόμα και όταν η χώρα ανακάμψει, επειδή αυτά τα σκάφη πουλήθηκαν σε πολύ χαμηλές τιμές από Έλληνες σε ξένους ιδιοκτήτες οι οποίοι ζουν σε άλλες χώρες.

Ανάλογα έχει μειωθεί και ο τζίρος στις ελληνικές μαρίνες, καθώς, λόγω της μειωμένης πληρότητας και των άδειων θέσεων, μειώθηκαν και οι τιμοκατάλογοι ελλιμενισμού και υπηρεσιών των μαρινών ως λογική συνέπεια του νόμου προσφοράς και ζήτησης. Οι μειωμένοι τζίροι έχουν ως συνέπεια πολλές μαρίνες να χάνουν το πλεονέκτημα της κερδοφορίας τους και να καθίστανται ζημιογόνες και κατ' επέκταση μη βιώσιμες. Ταυτόχρονα, στις μαρίνες του Ανατολικού Αιγαίου, το προσφυγικό συνεχίζει να αποτελεί σημαντική αρνητική παράμετρο στον θαλάσσιο τουρισμό. Οι υποχρεώσεις σε φορολογία, εισφορές, τέλη και οι δαπάνες σε μέτρα ασφαλείας και διαχείρισης του περιβάλλοντος ολοένα αυξάνονται, ενώ τα υψηλά

¹⁰ <http://www.kathimerini.gr/917726/gallery/ta3idia/sthn-ellada/8alassios-toyrismos-to-stoixhma-poy-den-exei-kerdh8ei>

ενοίκια δεν μειώνονται λόγω της απροθυμίας του κράτους να διαπραγματευτεί σε ρεαλιστική βάση με τους φορείς διαχείρισης των μαρινών.

Το στοίχημα για την Ελλάδα θα ήταν να εκμεταλλευτεί το μεγάλο πλεονέκτημα της ασφάλειας σε σύγκριση με γειτονικά κράτη (π.χ. Τουρκία) και να προβεί σε εθνικό σχεδιασμό, με σκοπό τη σταθερή και μακρόπνοη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Κατ' επέκταση, το ζητούμενο δεν είναι η ευκαιριακή εκμετάλλευση της αύξησης των αφίξεων διερχόμενων σκαφών αναψυχής κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά η δημιουργία προϋποθέσεων (σε υποδομές, φορολογικά κίνητρα και νομικό πλαίσιο) για την αύξηση των σκαφών που ελλιμενίζονται μόνιμα στην χώρα.

2.2.1 Ορισμοί σκαφών αναψυχής στο ελληνικό καθεστώς φορολόγησης

Σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως σκάφος αναψυχής νοείται κάθε σκάφος παντός τύπου, ανεξαρτήτως συστήματος προώσεως, το οποίο προορίζεται για αθλητισμό και αναψυχή, ενώ μπορεί ακόμη να χρησιμοποιηθεί και προς ναύλωση ή για εκπαίδευση σε πλός αναψυχής¹¹.

Πριν όμως ξεκινήσει η ανάλυση του ελληνικού καθεστώτος φορολόγησης των πλοίων που εξυπηρετούν ανάγκες θαλάσσιου τουρισμού, θα πρέπει να παραθέσουμε κάποιους ορισμούς που αφορούν στις κατηγορίες πλοίων και σκαφών αναψυχής, ιδιωτικής και επαγγελματικής χρήσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2743/1999, ως «πλοίο αναψυχής» θεωρείται κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

¹¹ Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς για λογαριασμό του Ν.Ε.Ε. (Νοέμβριος 2012), 'Έρευνα για την Ανάδειξη της Σημαίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία'

“Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής” είναι το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

“Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής” είναι το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Ορίζεται, επίσης, από το άρθρο 1 του ν. 2743/1999 ότι “ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής” είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

“Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής” είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

Τέλος, αναφέρεται ρητά ότι οι χώροι ενδιαίτησης είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

2.2.2 Τεκμήρια - Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης

Τα τεκμήρια δαπανών διαβίωσης των Ελλήνων φορολογουμένων ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως τροποποιήθηκε με τον ν. 3986/2011. Τεκμήριο διαβίωσης αποτελούν και τα σκάφη αναψυχής και με το άρθρο 28 του ν. 3986/2011, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στον τρόπο υπολογισμού των ετησίων αντικειμενικών δαπανών διαβίωσης, καθώς και η επιβολή Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης (Φ.Π.Δ.). Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογουμένου, της συζύγου του ή των προσώπων που τους βαρύνουν εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλιστρών, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, ως εξής:

Στα μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου (χωρίς χώρο ενδιαίτησης), ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι 5 μέτρα, το τεκμήριο ορίζεται σε 4.000 ευρώ.

Για τα πάνω από 5 μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ το μέτρο.

Μέτρα	Τεκμήριο (€)	Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης 13% (€)
5	4.000,00 €	0,00 €
6	6.000,00 €	780,00 €
7	8.000,00 €	1.040,00 €
8	10.000,00 €	1.300,00 €
9	12.000,00 €	1.560,00 €
10	14.000,00 €	1.820,00 €
11	16.000,00 €	2.080,00 €
12	18.000,00 €	2.340,00 €

Πίνακας 1: Τεκμήρια – Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Στα μηχανοκίνητα ή μεικτά σκάφη με χώρους ενδιαίτησης, ολικού μήκους μέχρι και 7 μέτρα, το τεκμήριο ανέρχεται σε 12.000 ευρώ. Στο ποσό αυτό εφαρμόζονται οι παρακάτω προσαυξήσεις αναλόγως ολικού μήκους:

- για τα πάνω από 7 και μέχρι 10 μέτρα: 3.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
- για τα πάνω από 10 και μέχρι 12 μέτρα: 7.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
- για τα πάνω από 12 και μέχρι 15 μέτρα: 15.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
- για τα πάνω από 15 και μέχρι 18 μέτρα: 22.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
- για τα πάνω από 18 και μέχρι 22 μέτρα: 30.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους

Τέλος, για τα σκάφη πάνω από 22 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 50.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους. Σε όλες τις παραπάνω κατηγορίες συνυπολογίζεται Φ.Π.Δ. 13%.

2.2.3 Μειώσεις τεκμηρίων

Σημαντικές εκπτώσεις στην ετήσια αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης, που προκύπτει από την κυριότητα ή η κατοχή σκάφους αναψυχής, δίνουν οι παρακάτω περιπτώσεις που προβλέπονται από το φορολογικό νόμο 3842 (ΦΕΚ Α' 58/23-04-2010).

Ακινήσια σκάφους: μειώνει σημαντικά το τεκμήριο, που είναι ετήσιο, ανάλογα με το διάστημα που το σκάφος θα μείνει (και θα δηλωθεί) σε ακινήσια. Δηλαδή, το τεκμήριο θα ισχύει μόνον για τους μήνες χρήσης του σκάφους, αρκεί να αξιοποιηθούν οι σχετικές «ευεργετικές» διατάξεις.

Παλαιότητα σκάφους: τα τεκμήρια μειώνονται κατά 15% μετά την παρέλευση 5ετίας, κατά 30% μετά την παρέλευση 10ετίας από την για πρώτη φορά εγγραφή στο Μηολόγιο ή στο Λεμβολόγιο ή στο Βιβλίο Εγγραφής Μικρών Σκαφών - Β.Ε.Μ.Σ., ανάλογα με το ολικό μήκος του σκάφους.

Ηλικία του κατόχου σκάφους: τα τεκμήρια μειώνονται κατά 30% στους συνταξιούχους που έχουν υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας τους.

Είδος του σκάφους: Τα ποσά του τεκμηρίου διαβίωσης μειώνονται κατά ποσοστό 50% για τα ιστιοφόρα και για τα πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων τρεχαντήρι, βαρκαλάς, πέραμα, τσερνίκι και λίμπερτυ, που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στο τεκμήριο διαβίωσης, προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπ' όψιν για το τεκμήριο διαβίωσης.

2.2.4 Ειδικός φόρος ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Σύμφωνα με τον άρθρο 2 του ν. 3790/2009 (όπως αναθεωρήθηκε από το άρθρο 64 του ν. 3842/2010) επιβάλλεται ειδικός φόρος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «ειδικός φόρος ιδιωτικών πλοίων αναψυχής», ο οποίος βαρύνει όλα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής (ασχέτως εάν είναι νηολογημένα σε ελληνικό ή αλλοδαπό νηολόγιο) και είναι εφοδιασμένα με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής ή Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού ή άλλο ανάλογο έγγραφο. Ο ειδικός φόρος επιβάλλεται επί των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής μόνο εφόσον παραμένουν στην Ελλάδα για συνολικό χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των εξήντα ημερών κατά τη διάρκεια ενός (1) έτους. Το ύψος του ετήσιου φόρου καθορίζεται με βάση το ολικό μήκος του πλοίου.

Εντός αυτού του νομοθετικού πλαισίου, ο ειδικός φόρος που βαρύνει τα σκάφη που ξεπερνούν τα 10 μέτρα σε μήκος, υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα.

Για τα πλοία έως 10 μέτρα καταβάλλεται ειδικός φόρος €1.

Μήκος πλοίου (m)	Ειδικός Φόρος ανά μέτρο (€)
10 – 13	300
14 – 17	550
17 – 21	800
22 – 25	1,050
άνω των 26	1,300

Πίνακας 2: Ειδικός φόρος σκαφών αναψυχής σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

2.2.5 Τέλος Παραμονής και Πλόων

Μέσα στο 2017 έγινε προσπάθεια, από πλευράς του υπουργείου Ναυτιλίας, να τεθεί σε ισχύ το τέλος πλόων, για την εφαρμογή του οποίου εκκρεμούσε μια κοινή υπουργική απόφαση από το 2014.

Αναλυτικότερα, για το Τέλος Παραμονής και Πλόων προβλέπεται ότι θα κυμαίνεται από 100 έως 400 ευρώ για κάθε μέτρο μήκους του σκάφους. Αφορά σε όλα τα πλοία αναψυχής, ιδιωτικά και επαγγελματικά, τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη μήκους 7 μέτρων και άνω και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια μήκους 7 μέτρων και άνω. Διευκρινίζεται ότι το τέλος επιβάλλεται για όλα τα προαναφερθέντα πλοία και μικρά σκάφη, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, τα οποία πλέουν, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Το ύψος του τέλους καθορίζεται ως εξής:

Μήκος πλοίου (m)	Ετήσιο Τέλος Παραμονής και Πλόων (€)
7 – 8	200
8 – 10	300
10 – 12	400

Πίνακας 3: Τέλος Παραμονής και Πλόων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Για τα σκάφη ολικού μήκους άνω των 12 μέτρων:

α) ανά έτος, εκατό 100 ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο ή

β) ανά μήνα, δέκα 10 ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο. Η χρέωση για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια μειώνεται στο ήμισυ με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης. Σημειώνεται ότι εφόσον τα πλοία ελλιμενίζονται μόνιμα στην ελληνική επικράτεια, παρέχεται έκπτωση 30%.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί, πως σύμφωνα με το άρθρο 66 του σχεδίου νόμου που τέθηκε σε διαβούλευση, εξετάζονται τροποποιήσεις στο Τέλος Παραμονής και Πλόων, όπως π.χ. ο υπολογισμός του ανά μήνα και έκπτωση σε περίπτωση εφάπαξ πληρωμής του.

2.2.6 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Νόμο, τα εισοδήματα από ναυτιλιακή δραστηριότητα πλοίων υπό την ελληνική σημαία, φορολογούνται ετησίως στη βάση της ολικής χωρητικότητας (GRT) του κάθε πλοίου. Η πληρωμή του φόρου αυτού απαλλάσσει την ιδιοκτήτρια εταιρία από την υποχρέωση καταβολής άλλου φόρου εισοδήματος και η εξαίρεση αφορά και στα μερίσματα των μετόχων (Άρθρο 2 Ν. 27/1975). Σημειώνεται πως το ίδιο ισχύει και για εισοδήματα των εταιριών από την πώληση πλοίων. Ο φόρος καταβάλλεται ετήσια, σε δόσεις, στη ΔΟΥ Πλοίων.

Σύμφωνα με νομοθεσία τα επιβατηγά πλοία κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες φορολόγησης:

Κατηγορία Α

- Επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια από ελληνικά λιμάνια προς λιμάνια του εξωτερικού ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Κρουαζιερόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας, που εκτελούν δρομολόγια ψυχαγωγίας μεταξύ από ελληνικά λιμάνια προς λιμάνια του εξωτερικού ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.

Φορολόγηση πλοίων Κατηγορίας Α

Η ιδιοκτησία (την 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους) πλοίου που φέρει την ελληνική σημαία συνεπάγεται την υποχρέωση καταβολής φόρου χωρητικότητας, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής ή βάσης του ιδιοκτήτη. Ο φόρος αυτός υπολογίζεται βάσει ολικής χωρητικότητας του πλοίου, και οι συντελεστές φορολόγησης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα³.

Ολική Χωρητικότητα (GRT)	Συντελεστής Φορολόγησης
100 – 10,000	1.2
10,001 – 20,000	1.1
20,001 – 40,000	1.0
40,001 – 80,000	0.9
άνω των 80,000	0.8

Πίνακας 4: Φορολόγηση πλοίων Κατηγορίας Α σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Η φορολογητέα ολική χωρητικότητα υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας την χωρητικότητα με τον συντελεστή της κάθε κλίμακας και προσθέτοντας τα σύνολα. Έτσι για ένα πλοίο 30,000 GRT, για παράδειγμα, η φορολογητέα χωρητικότητα θα ήταν:

$$10,000 \text{ GRT} \times 1.2 + 10,000 \text{ GRT} \times 1.1 + 10,000 \text{ GRT} \times 1 = 33,000 \text{ τόνοι}$$

Σημειώνεται πως σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να εφαρμόζονται απαλλαγές ή μειώσεις στους παραπάνω συντελεστές αναλογικά με την ηλικία του πλοίου, προσφέροντας έτσι κίνητρα στους ιδιοκτήτες για διατήρηση χαμηλού μέσου όρου ηλικίας του στόλου τους.

Κατηγορία Β

- Ιστιοπλοϊκά και σκάφη

Φορολόγηση πλοίων Κατηγορίας Β

Ο φόρος χωρητικότητας που βαρύνει τους ιδιοκτήτες (φυσικά πρόσωπα και εταιρίες) των πλοίων αυτής της κατηγορίας υπολογίζεται σύμφωνα με κλίμακα που λαμβάνει υπόψιν την ολική χωρητικότητα, εφαρμόζοντας αντίστοιχους φορολογικούς συντελεστές. Η κλίμακα αυτή παρουσιάζεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

Ολική Χωρητικότητα (GRT)	Φορολογικός Συντελεστής ανα κόρο ολικής χωρητικότητας (€)	Ετήσιος Φόρος (€)
0 – 20	0.60	12
21 – 50	0.70	33
51 – 100	0.76	71

Πίνακας 5: Φορολόγηση πλοίων Κατηγορίας Β σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας, ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

Εάν τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου είναι ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., οι ιδιοκτήτες, διαχειριστές καθώς και οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι, υποχρεούνται σε από κοινού καταβολή ειδικής εισφοράς προς τις ελληνικές αρχές, σύμφωνα με τον ν. 29/1975. Το ύψος υπολογίζεται με βάση την φορολογητέα ολική χωρητικότητα του πλοίου και την παλαιότητά του. Ο φόρος αυτός υπολογίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. (USD)

Υπό τις προβλέψεις του άρθρου 26 του ν. 27/1975, όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 4110/2013, στον παραπάνω φόρο χωρητικότητας υποχρεούνται και τα πλοία αλλοδαπής σημαίας, εγχώριας ή αλλοδαπής ιδιοκτησίας, όταν η διαχείρισή τους ανατεθεί σε ελληνική διαχειριστική εταιρία.

2.2.7 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου

Ο φόρος στις παραπάνω κλίμακες αναφέρεται σε δωδεκάμηνη λειτουργία των πλοίων, ενώ μειώνεται στις κάτωθι περιπτώσεις:

- κατά 50% για πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνο ξένων λιμανιών.

- κατά 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα, ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής.
- αποδεδειγμένες περιπτώσεις αργίας (λόγω επισκευών κ.λπ.) για χρονική περίοδο άνω των δύο συναπτών μηνών.
- για τα πλοία με ξένη σημαία εκπίπτουν ποσά που αποδεδειγμένα έχουν καταβληθεί σε άλλες χώρες και μέχρι το ποσό του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

2.2.8 Φορολόγηση πλοίων με σημαία ΕΕ/ΕΟΧ (άρθρο 26Α ν. 4336/2015)

Κατά την τελευταία δεκαετία και ιδιαίτερα υπό τις πιέσεις που ασκεί το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον που αντιμετωπίζει η χώρα, το σύστημα φορολόγησης έχει δεχτεί αρκετές τροποποιήσεις. Η τελευταία σημαντική αναθεώρηση στη φορολόγηση πλοίων προέκυψε από το νόμο 4336/2015 που προβλέπει τροποποιήσεις στο ν. 27/1975 και σε ότι αφορά την φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Ο νόμος αυτός καθόρισε με σαφήνεια τους ορισμούς σκαφών αναψυχής επαγγελματικής και προσωπικής χρήσης, ενώ προβλέπεται η τήρηση, από το Υπουργείο Οικονομικών, ειδικού νηολογίου για την καταγραφή τους. Ωστόσο, κατά την ημερομηνία συγγραφής της παρούσας μελέτης, το νηολόγιο αυτό βρίσκεται ακόμα σε φάση σχεδιασμού. Η κίνηση αυτή αποσκοπεί στην διασφάλιση της σωστής φορολόγησης των σκαφών ιδιωτικής χρήσης και της εξαίρεσης που προβλέπεται για τα επαγγελματικά σκάφη. Εξειδικεύοντας ως προς τους τύπους των πλοίων που αφορά η μελέτη, οι τροποποιήσεις συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και ημερόπλοια με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του ν. 4256/ 2014 (Α 92) υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.
- Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων με σημαία κράτους-μέλους της

Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών (ενδομεταφορών), σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου πρώτου του ν. 2932/2001 (Α 145), υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Με την καταβολή του φόρου εξαντλείται κάθε υποχρέωση των πλοιοκτητών ή των πλοιοκτητριών εταιρειών των συγκεκριμένων πλοίων από φόρο επί εισοδημάτων από τη δραστηριότητα αυτή. Η ίδια απαλλαγή από φόρο εισοδήματος ισχύει για τους μετόχους ή εταίρους των παραπάνω εταιρειών, μέχρι και φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν, ακόμα και με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων.

Τα ποσά φόρου που οφείλονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 27/1975, προσαυξάνονται για τα έτη 2016 έως και 2020 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) ετησίως.

Το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαύξησης προστίθεται στα ποσά φόρου όπως έχουν διαμορφωθεί κατά το έτος 2015 και σε αυτά των επόμενων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην πενταετία. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται αναλόγως και κατά τον υπολογισμό της εισφοράς που οφείλεται κατά το άρθρο 10 του ν. 27/1975 .

Ωστόσο, η προβλεπόμενη εισφορά δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρίες, που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του ν. 27/1975 και ασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία.

2.2.9 Εθελοντική εισφορά ελληνικής κοινότητας πλοιοκτητών

Επιπρόσθετα στις παραπάνω υποχρεώσεις, σύμφωνα με το άρθρο 42 του ν. 4301/2014, κυρώνεται από την Κυβέρνηση και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (με την υπογραφή συνυποσχετικού στις 18 Ιουλίου 2013) η διάθεση της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας να καταβάλλει εθελοντικές εισφορές για τα έτη 2014, 2015, 2016 και 2017.

Η εισφορά αυτή αφορά σε:

- Πλοία υπό ελληνική σημαία.
- Πλοία υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται από εταιρία με βάση εντός της χώρας, κατά το άρθρο 25 του ν. 27/1975

Και στις δύο περιπτώσεις η εισφορά υπολογίζεται επί του τελικού φόρου που καλείται να πληρωθεί για κάθε πλοίο ανά φορολογικό έτος, ενώ περίοδοι κατά τις οποίες το πλοίο δεν ασκούμε δραστηριότητα (λόγω συντήρησης, επισκευών κ.α.) δεν παρέχουν το δικαίωμα φορολογικών ελαφρύνσεων.

Το ύψος της συνολικής εισφοράς από πλευράς της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας υπολογίζεται στα €105 εκατομμύρια ετησίως για τα 4 έτη (2014, 2015, 2016 και 2017), αποφέροντας συνολικά έσοδα στο Ελληνικό κράτος κοντά στα €420 εκατομμύρια.

2.2.10 Διεθνής και Διμερής Φορολογικές Συμβάσεις

Η Ελλάδα έχει συνάψει διμερής φορολογικές συμφωνίες με τις παρακάτω χώρες, με στόχο την αποφυγή της διπλής φορολόγησης εισοδήματος και φόρου κεφαλαίου:

Αλβανία, Αίγυπτο, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Ελβετία, Εσθονία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Δανία, Ισλανδία, Ινδία, Ιρλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Ισπανία, Κατάρ, Καναδάς, Κίνα, Κροατία, Κύπρος, Κουβέιτ, Λευκορωσία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μαρόκο,

Μεξικό, Μολδαβία, Νορβηγία, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα (ROK), Ολλανδία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σαν Μαρίνο, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Τσεχία, Τυνησία, Τουρκία και Φιλανδία.

Υπό τις περισσότερες από τις ανωτέρω συμφωνίες, τα έσοδα από διεθνή δραστηριότητα φορολογούνται στο κράτος νηολόγησης του πλοίου.

2.2.11 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών

Η συνηθέστερη μορφή που επιλέγεται για τις εταιρίες που διεξάγουν ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι η σύσταση υπεράκτιας εταιρίας (κατά κανόνα μιας εταιρίας ανά πλοίο), που δραστηριοποιείται στην χώρα μέσω της ίδρυσης υποκαταστήματος ή θυγατρικής εταιρίας ή της σύναψης διαχειριστικής συμφωνίας με διαχειριστική εταιρία με βάση στην Ελλάδα. Έτσι, υπό το καθεστώς αυτό, τόσο η εταιρία διαχείρισης, όσο και η πλοιοκτήτρια εταιρία εξαιρούνται από την φορολόγηση των εισοδημάτων τους (πέρα από το φόρο χωρητικότητας). Αναλόγως, δεν φορολογούνται τα κέρδη που διαμοιράζονται σε Έλληνες φορολογούμενους και προέρχονται από αλλοδαπές εταιρίες στην ιδιοκτησία των οποίων βρίσκονται πλοία υπό ξένη σημαία, όταν την διαχείριση των πλοίων αυτών έχει αναλάβει εταιρία με βάση εντός της Ελλάδας. Η ίδια εξαίρεση εφαρμόζεται και για πλοία υπό σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ., αρκεί να είναι κατάλληλα για υπαγωγή στο σύστημα φορολόγησης βάση χωρητικότητας σύμφωνα με το αναθεωρημένο άρθρο 26Α του ν. 27/1975

2.3 Κροατία

Μετά και την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε., η Κροατία έχει κάνει μια σειρά κινήσεων τόσο σε επίπεδο τεχνικών υποδομών όσο και σε θεσμικό επίπεδο, προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστική και να κερδίσει έδαφος σε σχέση με καθιερωμένες και πιο ανεπτυγμένες αγορές θαλάσσιου τουρισμού στην περιφέρεια της Μεσογείου. Στις αρχές τις δεκαετίας η

χώρα, αναμένοντας την αύξηση στον αριθμό ελλιμενιζόμενων σκαφών στα ύδατά της, εισήγαγε μια πληθώρα φορολογικών κινήτρων προκειμένου να προσελκύσει περισσότερα σκάφη στην κροατική σημαία. Οι κινήσεις αυτές ήταν κρίσιμης σημασίας καθώς έγιναν σε μια εποχή που οι γειτονικές αγορές (ειδικά της Ελλάδας και της Τουρκίας) παρουσίαζαν σταθερή πτώση. Ωστόσο, η μαζική εγγραφή σκαφών στο νηολόγιο της χώρας βρήκε το καθεστώς φορολόγησης της χώρας απροετοίμαστο, με αποτέλεσμα πολλά από τα ξένα σκάφη να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκές ρυθμίσεις και τα κενά στο θεσμικό πλαίσιο για να νηολογηθούν ως ιδιωτικά, ασκώντας όμως επαγγελματική δραστηριότητα, ζημιώνοντας σημαντικά την τοπική αγορά. Πλέον, τα περισσότερα τέτοια ζητήματα έχουν σε μεγάλο ρυθμιστεί και η Κροατία προσφέρει ένα αρκετά ανταγωνιστικό φορολογικό σύστημα με βάση την χωρητικότητα των πλοίων, αποτελώντας ένα σημαντικό διεθνές κέντρο yachting στην περιοχή. Παράλληλα, οι πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί σε γειτονικές καθιερωμένες αγορές (π.χ. της Ιταλίας και της Γαλλίας) και τα αποτελέσματά τους προσφέρουν πολύτιμη πληροφόρηση που μπορεί να αξιοποιήσει η Κροατία, ώστε να διαχειριστεί καλύτερα την ανάπτυξη του δικού της κλάδου και του ρυθμιστικού νομικού πλαισίου. Σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης παρουσιάζει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην χώρα. Ενδεικτικό είναι πως το 2015 μόλις 0.6% της συνολικής αξίας που παρήγαγε ο κλάδος της κρουαζιέρας, απορροφήθηκε από την Κροατία¹². Κατά συνέπεια (και δεδομένης της προηγούμενης κακής εμπειρίας που βίωσε ο κλάδος του yachting) το σχετικό θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο θα χρειαστεί να αναμορφωθεί, προκειμένου να συνοδεύσει επιτυχέστερα την ανάπτυξη που θα παρουσιάσει ο κλάδος.

2.3.1 Γενικός κανόνας εταιρικής φορολόγησης (General corporate tax rule)

Σύμφωνα με την νομοθεσία, εταιρίες που εδρεύουν στην Κροατία υπόκεινται σε φορολόγηση βάσει του εισοδήματός τους από το σύνολο της οικονομικής δραστηριότητάς τους παγκοσμίως. Μια εταιρία θεωρείται πως εδρεύει στη χώρα εάν η νομική ή διαχειριστική της

¹² CLIA Europe, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 & 2015 Edition*

βάση βρίσκεται εντός των συνόρων της. Θυγατρικές αλλοδαπών εταιριών φορολογούνται αναλογικά με τα εισοδήματα που προκύπτουν από την δραστηριότητά τους εντός Κροατίας. Έσοδα και έξοδα από την πώληση περιουσιακών στοιχείων θεωρούνται, αντίστοιχα, φορολογητέο εισόδημα και έξοδα που εκπίπτουν από την φορολογία. Ξεχωριστός φόρος κεφαλαιουχικών κερδών δεν υφίσταται, καθώς εμπίπτουν στο γενικό ποσοστό φορολόγησης εταιρικών κερδών του 20%. Το φορολογικό σύστημα της χώρας δεν προβλέπει φορολογικές επιστροφές ή απαλλαγές για συγκεκριμένες κατηγορίες εταιριών, ενώ εταιρίες εντός ομιλών φορολογούνται ανεξάρτητα και όχι ομιλικά. Με βάση τον κροατικό νόμο, ισχύουν κάποιες φορολογικές ελαφρύνσεις για εισοδήματα που έχουν ήδη φορολογηθεί στο εξωτερικό, αλλά μόνο μέχρι το ποσό που θα επιβάλλονταν εάν τα εισοδήματα αυτά αποκτιόνταν εντός Κροατίας. Το γενικό ποσοστό φορολόγησης εταιρικών κερδών, όπως αναφέρεται παραπάνω, είναι 20%, εκτός και αν προτιμηθεί το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας.

2.3.2 Το κροατικό σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας

Σύμφωνα με τον Κροατικό Θαλάσσιο Κώδικα, νομικές οντότητες με έδρα την χώρα που πληρούν μια σειρά κριτηρίων μπορούν να υπόκεινται στο σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας αντί του εθνικού συστήματος εταιρικής φορολόγησης. Με βάση το σύστημα αυτό, τα κέρδη που εμφανίζει η εταιρία μπορούν να προκύπτουν από τις παρακάτω δραστηριότητες:

- Θαλάσσια δραστηριότητα που εκτελείται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία
- Εκτέλεση εργασιών διαχείρισης πλοίων
- Πώληση πλοίων (και ιδιοκτησιακών ποσοστών επί πλοίου) ή ναυτιλιακού εξοπλισμού,
- Ναυτασφάλισεις

Για να εφαρμοστεί το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας πρέπει ακόμα να πληρείται μια σειρά κριτηρίων που αφορά στην νηολόγηση των πλοίων (π.χ. όλα πρέπει να

διαχειρίζονται από εταιρίες με βάση στην Κροατία ή σε κράτος μέλος της ΕΕ) και την συνολική χωρητικότητα τους (τουλάχιστον 60% της συνολικής χωρητικότητας πρέπει να προέρχεται από πλοία με σημαία Κροατίας ή άλλου κράτους μέλους της ΕΕ). Οι ναυτιλιακοί όμιλοι υποχρεούνται να εφαρμόζουν το σύστημα αυτό στο σύνολο του στόλου τους και η φορολόγησή τους υπολογίζεται και καταβάλλεται σε ετήσια βάση.

Πιο συγκεκριμένα η φορολόγηση ορίζεται για κάθε 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας, ως εξής:

Καθαρά Χωρητικότητα (NRT)	Φόρος (HRK)
0 – 1,000	270
1,001 – 10,000	230
10,001 – 25,000	150
25,001- 40,000	95
άνω των 40,000	55

Πίνακας 6: Το Σύστημα Φορολόγησης Χωρητικότητας σύμφωνα με την κροατική νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Για εταιρίες διαχείρισης ναυτιλιακών εργασιών, οι παραπάνω συντελεστές υπολογίζονται στο 25% των αξιών.

2.3.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις

Η Κροατία έχει συνάψει ένα εκτενές δίκτυο διμερών φορολογικών και εμπορικών συμφωνιών.

Πιο συγκεκριμένα:

Αλβανία, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βουλγαρία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Δανία, Ελλάδα, Ελβετία, Εσθονία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισλανδία, Ινδία, Ιράν,

Ιρλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Ισπανία, Ιορδανία, Κατάρ, Καναδάς, Κίνα, Κροατία, Κύπρος, Κουβέιτ, Λευκορωσία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μαρόκο, Μαυροβούνιο, Νορβηγία, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα (ROK), Ολλανδία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σαν Μαρίνο, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Συρία, Τσεχία, Τυνησία, Τουρκία, Τουρκμενιστάν, Φιλανδία και Χιλή.

2.4 Κύπρος

Η Κύπρος διατηρεί πολύ φιλική στάση προς επίδοξους επενδυτές, όχι μόνο στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας. Πέρα από το σημαντικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης, η οικονομική και φορολογική πολιτική που εφαρμόζει είναι πλήρως ανταγωνιστική, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια πολλές ναυτιλιακές εταιρίες να μεταναστεύουν στο νησί. Ο συνδυασμός πολλών πλεονεκτημάτων που παρέχει όπως το νομικό, λογιστικό και τραπεζικό σύστημα (βασισμένο στις αγγλικές πρακτικές) και το χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιριών καθιστούν το κυπριακό περιβάλλον ιδιαίτερα ελκυστικό στην διεξαγωγή θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας.

Στις 24 Μαρτίου του 2010 (υπόθεση Ν. 37/2010) εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το νέο σύστημα φορολόγησης της κυπριακής ναυτιλίας σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο και τη νομοθεσία για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Αυτό το απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας για ένα Κράτος Μέλος που διαθέτει ανοιχτό νηολόγιο είναι η πρώτη φορά που εγκρίνεται από την Ε.Ε. Τα βασικότερα πλεονεκτήματα του νέου συστήματος φορολόγησης είναι το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις διαχειρίστριες εταιρίες, οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας και οι ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο. Ταυτόχρονα εμπεριέχει τις περισσότερες από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις των συστημάτων φόρου χωρητικότητας άλλων Ευρωπαϊκών χωρών.

2.4.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες

Οι διαχειρίστριες εταιρίες που λειτουργούν στην Κύπρο μπορούν να επιλέξουν να φορολογούνται είτε βάσει χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζονται, είτε με βάση τα έσοδα τους με τον σταθερό συντελεστή φορολόγησης εταιρικών κερδών, ύψους 4.25%. Το Κυπριακό σύστημα φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα παρουσιάζει είναι διαθέσιμο για κάθε ιδιοκτήτη, ναυλωτή ή διαχειριστή πλοίου. Το ύψος του φόρου υπολογίζεται σύμφωνα με μια πληθώρα παραγόντων που ορίζονται στην νομοθεσία και περιγράφονται αναλυτικότερα παρακάτω. Κάθε πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής που επιλέγει το Κυπριακό σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας εξαιρείται από το εταιρικό σύστημα φορολόγησης.

2.4.2. Το κυπριακό σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας

Από την στιγμή που ένα πλοίο είναι νηολογημένο στην Κύπρο, εντάσσεται στο φορολογικό καθεστώς βάσει χωρητικότητας. Ωστόσο, η χώρα εφαρμόζει ένα αρκετά ευέλικτο σύστημα φορολόγησης το οποίο καλύπτει ευρύ φάσμα ιδιοκτησιακών σχέσεων μεταξύ πλοιοκτητών, διαχειριστών και πλοίων, με στόχο να προσελκύσει όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία υπό τη σημαία της.

Εταιρίες με φορολογική βάση εντός της χώρας, που διαθέτουν πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος της Ε.Ε. ή εντός Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), έχουν την δυνατότητα επιλογής φορολόγησης στην Κύπρο. Σε περίπτωση που εντός στόλου τους συμπεριλαμβάνονται και πλοία νηολογημένα εκτός Ε.Ε., πρέπει να πληρούνται μια σειρά προϋποθέσεων, ώστε να μπορούν να φορολογηθούν υπό το κυπριακό σύστημα.

Κάθε νομικό πρόσωπο που μισθώνει πλοίο υπό τα καθεστώτα της ναύλωσης γυμνού πλοίου (bareboat) χρονοναύλωσης (time charter) ή ναύλωσης κατά ταξίδι (voyage charter) και που κύρια δραστηριότητα και προσδιοριστική δραστηριότητα είναι η διαχείριση ναυλωμένων πλοίων ιδιοκτησίας τρίτων, διαθέτει την δυνατότητα φορολόγησης με το σύστημα αυτό, εφόσον πληρούνται ορισμένα κριτήρια, που περιγράφονται στην νομοθεσία. Μια εταιρία που

προσφέρει διαχειριστικές, τεχνικές ή υπηρεσίες επάνδρωσης πλοίων μπορεί να φορολογηθεί σύμφωνα με το σύστημα αυτό, εφόσον πληρούνται ορισμένα κριτήρια, που περιγράφονται στην νομοθεσία. Τέλος, κάθε πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής που επιλέγει το Κυπριακό σύστημα φορολόγησης υποχρεούται να παραμείνει εντός του συστήματος για τουλάχιστον 10 έτη¹³.

Καθαρά Χωρητικότητα (NT)	Φόρος Χωρητικότητας ανά 100 NT (€)
0 – 1.000	36,50
1.001 – 10.000	31,03
10.001 – 25.000	20,08
25.001 – 40.000	12,78
Άνω των 40.000	7,30

Πίνακας 7: Το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας σύμφωνα με την κυπριακή νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Για εταιρίες διαχείρισης ναυτιλιακών εργασιών, οι παραπάνω συντελεστές υπολογίζονται στο 25% των παραπάνω αξιών.

Το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας της Κύπρου, αναθεωρήθηκε σημαντικά το 2010 και κατ' επέκταση δεν αναμένονται σημαντικές τροποποιήσεις στο άμεσο μέλλον.

¹³ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/eu_gr/eu_gr?OpenDocument

2.4.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις

Η Κύπρος έχει συνάψει διμερές φορολογικές συμφωνίες με τις παρακάτω χώρες:

Αίγυπτο, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βουλγαρία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Γαλλία, Γερμανία, Γκέρνσεϊ, Δανία, Ελλάδα, Ελβετία, Εσθονία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισλανδία, Ινδία, Ιράν, Ιρλανδία, Ιταλία, Ισπανία, Κατάρ, Καναδάς, Κίνα, Κιργιστάν, Κουβέιτ, Λευκορωσία, Λιθουανία, Μάλτα, Μαυρίκιος, Μαυροβούνιο, Νορβηγία, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα (ROK), Ολλανδία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν, Πολωνία, Πορτογαλία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Ρωσία, Σαν Μαρίνο, Σερβία, Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Σλοβενία, Σουηδία, Συρία, Τατζικιστάν, Ταϊλάνδη, Τσεχία, και Τουρκμενιστάν.

Επιπροσθέτως, σημειώνεται πως η Κύπρος έχει συνάψει σημαντικό αριθμό εμπορικών συμφωνιών σχετικές με την εμπορική ναυτιλία στις οποίες εμπεριέχονται και άλλες ειδικότερες φορολογικές ρυθμίσεις.

2.4.4 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών

Δεν υπάρχει κάποια υποχρέωση φορολόγησης των διανεμόμενων (στους μετόχους εταιριών) κερδών, από τη στιγμή που μια εταιρία εντάσσεται στο καθεστώς φορολόγησης βάση χωρητικότητας.

2.4.5 Προγράμματα Χρηματοδοτικής Μίσθωσης Γιωτ (Yacht Leasing Scheme)

Σε μια προσπάθεια ανάδειξης της χώρας σε φιλική προς δραστηριότητες ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης, εισήχθη το σύστημα ενοικίασης γιοτ (yacht leasing scheme). Βρίσκεται σε ισχύ

από το 2012 και πρακτικά διαμορφώνει ένα από τα πιο ελκυστικά φορολογικά καθεστώτα πανευρωπαϊκά. Αναλόγως του μεγέθους του σκάφους ο Φ.Π.Α. που εφαρμόζεται στις μισθώσεις σκαφών αναψυχής μπορεί να κυμαίνεται από 3.8% μέχρι 11.4% της αξίας της μίσθωσης (σαφώς χαμηλότερα από τον βασικό συντελεστή Φ.Π.Α. του 19%).

Τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι:

- Ο εκμισθωτής πρέπει να είναι εταιρία με βάση εντός της χώρας. Μισθωτής μπορεί να είναι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.
- Το μισθωτήριο συμβόλαιο πρέπει να εκτιμάται τουλάχιστον στο 60% της αξίας του σκάφους.
- Αναλόγως μεγέθους και τύπου, τα σκάφη υπό το καθεστώς αυτό υποχρεούνται σε κάποια ελάχιστη περίοδο παραμονής εντός της Ε.Ε. (στις περισσότερες περιπτώσεις από 30-60% του έτους).

2.5 Μάλτα

Η Μάλτα ξεχωρίζει για το φιλικό προς την ναυτιλία περιβάλλον που έχει κατορθώσει να διατηρεί και να προάγει συστηματικά κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Χαρακτηριστικό της πολιτικής της είναι η δημιουργία κινήτρων για επενδύσεις και την διεξαγωγή ναυτιλιακής δραστηριότητας, με την συνοδεία ενός πολύ ανταγωνιστικού συστήματος φορολόγησης.

Η εγγραφή και διαχείριση πλοίων υπό την μαλτέζικη σημαία ρυθμίζεται από την Πράξη Εμπορικής Ναυτιλίας, μια σειρά νόμων βασισμένων κυρίως στην αγγλική νομοθεσία σχετική με τα θέματα εμπορικής ναυτιλίας, αναθεωρημένη με τρόπο ώστε να αποτελεί διαχρονικά ανταγωνιστική επιλογή. Ως συνέπεια των παραπάνω, η χώρα διατηρεί ένα ιδιαίτερα ελκυστικό περιβάλλον για την διαχείριση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής παντός τύπου.

2.5.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες

Υπό το μαλτέζικο σύστημα φορολόγησης, δεν εφαρμόζεται φόρος εισοδήματος στα εισοδήματα που προκύπτουν από ναυτιλιακή δραστηριότητα αδειοδοτημένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και οργανισμών, εφόσον έχουν καταβληθεί τα τέλη εγγραφής και ο φόρος χωρητικότητας για κάθε πλοίο υπό την διαχείρισή τους. Το μαλτέζικο σύστημα υποχρεώνει αυστηρά τις εταιρίες στην διατήρηση τραπεζικών λογαριασμών, όπου αναγράφονται αναλυτικά και διακρίνονται με σαφώς όλες οι πληρωμές σχετικές με την οικονομική δραστηριότητά τους. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί πως αναμένονται αναθεωρήσεις στο σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας, καθώς στις 25 Ιουλίου 2012 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε πως ξεκινά έρευνα επί της σχετικής νομοθεσίας.

2.5.2 Το μαλτέζικο σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας

Τα βασικά χαρακτηριστικά του συστήματος φορολόγησης βάση χωρητικότητας είναι τα εξής:

Σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τη φορολογία εισοδήματος, οποιοδήποτε εισόδημα προέρχεται από ναυτιλιακή δραστηριότητα (ή την διαχείριση της στις περιπτώσεις διαχειριστών) εξαιρείται φορολογίας, αρκεί να πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Ο διαχειριστής διατηρεί ακριβής και τακτικούς λογαριασμούς που αφορούν στην ναυτιλιακή δραστηριότητά του.
- Ο διαχειριστής έχει καταβάλει σε αρμόδιο φορέα-τμήμα του μαλτέζικου νηολογίου έναν ετήσιο φόρο χωρητικότητας. Ο συγκεκριμένος φόρος καθορίζεται ως εξής:
- Για κάθε πλοίο εγγεγραμμένο υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν τα Μέρη II ή IIA της Πράξης Εμπορικής Ναυτιλίας, ένα ποσό που ισούται με το 25% του ετήσιου φόρου χωρητικότητας που καταβάλλεται για το συγκεκριμένο πλοίο, σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στην Πράξη.

- Για κάθε πλοίο που δεν συμπεριλαμβάνεται στα παραπάνω, ένα ποσό που ισούται με το 25% του ετήσιου φόρου χωρητικότητας που θα έπρεπε να καταβληθεί για το συγκεκριμένο πλοίο, εάν ήταν εγγεγραμμένο υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν τα Μέρη II ή IIA της Πράξης Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Η διαχείριση τουλάχιστον 2/3 της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζεται ο διαχειριστής, λαμβάνει χώρα εντός της Ε.Ε.
- Τουλάχιστον 60% της χωρητικότητας των πλοίων για τα οποία ο διαχειριστής παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης, είναι νηολογημένο υπό σημαία χώρας-μέλους της Ε.Ε.

Το εισόδημα που προέρχεται από τη πώληση ή μεταβίβαση ενός πλοίου για το οποίο καταβάλλεται φόρος χωρητικότητας, εξαιρείται φορολόγησης. Επίσης, κέρδη που προκύπτουν από την χρηματοδότηση εργασιών αδειοδοτημένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαιρούνται και αυτά. Σημειώνεται πως η εφαρμογή αυτών των ελαφρύνσεων αφορά πρόσωπα με νομική βάση στην Μάλτα, που αποτελούν αδειοδοτημένους τραπεζικούς, πιστωτικούς ή οικονομικούς οργανισμούς υπό τις προβλέψεις του νόμου.

Ένας οργανισμός θεωρείται ναυτιλιακός εάν εμπλέκεται σε μια ή περισσότερες από τις παρακάτω δραστηριότητες (και διαθέτει σχετική άδεια/βεβαίωση από το μαλτέζικο νηολόγιο):

- Ιδιοκτησία ή διαχείριση (υπό μίσθωση ή άλλη μέθοδο) πλοίου ή πλοίων υπό μαλτέζικη σημαία, σύμφωνα με την Πράξη Εμπορικής Ναυτιλίας και η διεξαγωγή σχετικών οικονομικών, ασφαλιστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Ιδιοκτησία ή διαχείριση (υπό μίσθωση ή άλλη μέθοδο) πλοίου ή πλοίων υπό σημαία άλλου κράτους, σύμφωνα με την Πράξη Εμπορικής Ναυτιλίας και η διεξαγωγή σχετικών οικονομικών, ασφαλιστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Διατήρηση μετοχών ή μερισμάτων σε μαλτέζικες ή αλλοδαπές οντότητες, με αντικείμενο οποιαδήποτε από τις παραπάνω (ή σχετική με αυτές) δραστηριότητες.
- Συγκέντρωση κεφαλαίων μέσω δανείων, έκδοσης ομολόγων ή άλλων κεφαλαιουχικών προϊόντων, τα οποία θα χρηματοδοτήσουν τους στόχους της ναυτιλιακής επιχείρησης ή άλλης ναυτιλιακής επιχείρησης εντός του ίδιου ομίλου.

Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν τα τέλη εγγραφής και τον φόρο χωρητικότητας που αφορούν σε σκάφη αναψυχής (ιδιωτικής ή επαγγελματικής χρήσης) και κρουαζιερόπλοια τα οποία εγγράφονται στο νηολόγιο της Μάλτας. Σημειώνεται πως στα παρακάτω εφαρμόζονται ποσοστιαίες εκπτώσεις ή αυξήσεις αναλογικά με την ηλικία του πλοίου.

Πλοία	Τέλη Εγγραφής (€)	Ετησίως	
		Τέλη (€)	Φόρος χωρητικότητας (€)
Συνολικού μήκους έως 24 μέτρα			
Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής	115	150	175
Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής μικρότερα των 50 GRT	115	25	175
Συνολικού μήκους 24 μέτρα και άνω			
Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής	βλ. Πίνακα 2	εγγραφής: 625 επόμενα: 1.095	βλ. Πίνακα 2
Ιδιωτικά σκάφη αναψυχής	0,25/τόνο καθαρής χωρητικότητας με ελάχιστο τα 187,50 €	255	0,40/τόνο καθαρής χωρητικότητας με ελάχιστο τα 400 €

Πίνακας 8: Τέλη και φόροι σκαφών αναψυχής (ιδιωτικής και επαγγελματικής χρήσης) σύμφωνα με την μαλτέζικη νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

Καθαρά Χωρητικότητα (NT)	Τέλη Εγγραφής (€)	Ετησίως (€)
έως 2.500	625	1.000
2.501 – 8.000	625 συν 0,25 ανά NT	1.000 συν 0,40 ανά NT
8.001 – 10.000	2.000 συν 0,07 ανά NT	3.200 συν 0,19 ανά NT
10.001 – 15.000	2.140 συν 0,07 ανά NT	3.580 συν 0,14 ανά NT
15.001 – 20.000	2.490 συν 0,07 ανά NT	4.280 συν 0,12 ανά NT
20.001 – 30.000	2.840 συν 0,07 ανά NT	4.480 συν 0,09 ανά NT
30.001 – 50.000	3.540 συν 0,07 ανά NT	5.780 συν 0,07 ανά NT
άνω των 50.000	4.940 συν 0,07 ανά NT	7.180 συν 0,05 ανά NT

Πίνακας 9: Τέλη και φόροι επαγγελματικών σκαφών αναψυχής σύμφωνα με την μαλτέζικη νομοθεσία

Πηγή: Shipping Industry Almanac 2016 Edition

2.5.3 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις

Η Μάλτα διαθέτει ένα από τα εκτενέστερα δίκτυα διακρατικών φορολογικών συμβάσεων. Οι περισσότερες ακολουθούν το μοντέλο των συμβάσεων του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) και περιλαμβάνουν κάποια άρθρα που ρυθμίζουν τις διεθνείς μεταφορές. Έχει συνάψει φορολογικές συμφωνίες με τις παρακάτω χώρες:

Αλβανία, Αίγυπτο, Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Γκέρνσεϊ, Δανία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ινδία, Ιρλανδία, Ιορδανία, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καναδάς, Κατάρ, Κίνα, Κροατία, Κύπρος, Κουβέιτ, Λευκορωσία, Λίβανο, Λιβύη, Λιχτενστάιν, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μαλαισία, Μαρόκο, Μαυρίκιο, Μαυροβούνιο Μεξικό, Μολδαβία, Μπαρμπέντος, Μπαχρέιν, Νήσο του Μαν, Νορβηγία, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα (ROK), Ουγγαρία, Ουκρανία, Ολλανδία, Ουρουγουάη, Πακιστάν, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σαν Μαρίνο, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σιγκαπούρη, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Συρία, Τσεχία, Τυνησία, Τζέρσεϊ, Τουρκία, Φιλανδία, Χονγκ Κονγκ.

2.5.4 Φόρος Φορτίου

Έσοδα που προκύπτουν από την μεταφορά επιβατών, φορτίων ή προϊόντων που διακινούνται από ή προς τη Μάλτα με πλοία ιδιοκτησίας (ή μισθωμένα) κατοίκων εξωτερικού, υποβάλλονται σε φορολόγηση εντός της χώρας. Εξαιρούνται χώρες που συμπεριλαμβάνονται στις διμερές συμβάσεις που αναφέρονται παραπάνω και η περιπτώσεις φορτίων και επιβατών που διέρχονται από τη χώρα για μεταφόρτωση.

2.6 Τουρκία

Η φορολόγηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπακούει στις ίδιες βασικές αρχές που διέπουν την φορολογία όλων των τούρκικων επιχειρήσεων. Μέσα από μια σειρά προβλέψεων στην νομοθεσία, η Τουρκία έχει κατορθώσει να δημιουργήσει ένα ιδιαίτερα ελκυστικό περιβάλλον φορολόγησης, τόσο της κτήσης, όσο και διαχείρισης σκαφών αναψυχής. Από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας έχει ξεκινήσει μια συστηματική προσπάθεια προσέλκυσης σκαφών αναψυχής (κυρίως ιδιωτικής χρήσης) στην τουρκική σημαία, απλοποιώντας τις διαδικασίες νηολόγησης και μειώνοντας σημαντικά την φορολογία του κλάδου. Παράλληλα, έχουν θεσπιστεί σημαντικά αντικίνητρα για την κτήση και λειτουργία πλοίων με ξένη σημαία εντός

τούρκικων χωρικών υδάτων. Ωστόσο, κατά τα τελευταία χρόνια, το ασταθές πολιτικό περιβάλλον και τα ζητήματα ασφάλειας που εγείρονται στην περιοχή, εξελίσσονται σε σημαντικούς ανασταλτικούς παράγοντες στην ανάπτυξη του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού, με αρκετές από τις κορυφαίες εταιρίες κρουαζιέρας να μην συμπεριλαμβάνουν τα τουρκικά λιμάνια στις γραμμές τους.

2.6.1 Φορολογικές Ρυθμίσεις για Ναυτιλιακές Εταιρίες

Ο φόρος διαφέρει με βάση την κατηγορία νηολογίου στο οποίο εγγράφεται ένα πλοίο. Στην Τουρκία διατηρούνται δύο νηολόγια: το Εθνικό Ναυτικό Νηολόγιο (NSR) και το Τούρκικο Διεθνές Ναυτικό Νηολόγιο (TISR). Όλα τα εμπορικά πλοία άνω των 18 GRT, πρέπει να εγγράφονται στο NSR για να ασκήσουν δραστηριότητα εντός τούρκικων υδάτων. Ωστόσο, η προαιρετική εγγραφή ενός πλοίου στο TISR, συνεπάγεται αρκετές παροχές και οφέλη για ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση, για παράδειγμα, που διαχειρίζεται πλοία εγγεγραμμένα στο TISR, εξαιρείται από την υποχρεωτική καταβολή εταιρικού φόρου εισοδήματος, ύψους 20%.

2.6.2 Εταιρίες μη εγγεγραμμένες στον TISR – Εταιρικός Φόρος

Εισοδήματος

Σύμφωνα με τον Εταιρικό Φορολογικό Νόμο, ο συντελεστής φορολόγησης εταιρικού εισοδήματος στην Τουρκία είναι 20%. Ο συντελεστής παρακράτησης φόρου ανέρχεται στο 15%. Ωστόσο, το ποσοστό αυτό μπορεί να μειωθεί σύμφωνα με διακρατικές συμφωνίες που βρίσκονται σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται και προβλέψεις ώστε να αποφεύγεται η διπλή φορολόγηση (βλ. παρακάτω).

Τέλος, υπάρχουν δύο ειδών εταιρικής φορολογικής ευθύνης: πλήρης και περιορισμένη.

- Πλήρης: νομικά πρόσωπα με εταιρική ή νομική βάση στην Τουρκία ή η δραστηριότητα των οποίων λαμβάνει χώρα εντός Τουρκίας, υποχρεούνται σε φορολόγηση του εισοδήματός που προκύπτει από την δραστηριότητά τους παγκοσμίως.
- Περιοσμένη: περιλαμβάνει θυγατρικές ή τμήματα εταιριών των οποίων η νομική βάση βρίσκεται εκτός της χώρας. Αυτές φορολογούνται βάσει του εισοδήματος που προκύπτει από επιχειρηματική δραστηριότητα αποκλειστικά εντός Τουρκίας.

2.6.3 Ειδική φορολόγηση αλλοδαπών μεταφορικών εταιριών

Σύμφωνα με τον Εταιρικό Φορολογικό Νόμο, οι αλλοδαπές μεταφορικές εταιρίες φορολογούνται υπό καθεστώς περιορισμένης φορολογικής ευθύνης. Τα κέρδη από διεθνείς μεταφορές (σύμφωνα με τα οποία θα φορολογηθεί η εκάστοτε εταιρία) υπολογίζονται με συγκεκριμένους συντελεστές, που για την περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών έχει οριστεί στο 15% των εσόδων. Με άλλα λόγια, οι εταιρίες αυτές φορολογούνται με συντελεστή 20%, επί του 15% των εσόδων τους.

2.6.4 Εταιρίες εγγεγραμμένες στο TISR

Η νομοθεσία που αφορά στο TISR, τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1999 και μια συνοδευτική τροπολογία εφαρμόστηκε τον Ιούνιο του 2000. Ο βασικός στόχος του TISR, που διέπεται από τις αρχές του Τούρκικου Διεθνούς Ναυτικού Νόμου, είναι να επιταχύνει την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου την χώρας και να αυξήσει τη συμβολή του στην τούρκικη οικονομία. Ο νόμος καλύπτει μεγάλο φάσμα πλοίων, καθώς συμπεριλαμβάνει όλων των τύπων εμπορικά και επιβατηγά καθώς και σκάφη αναψυχής επαγγελματικής φύσης εγγεγραμμένα σε εταιρίες που προσφέρουν τουριστικές υπηρεσίες. Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο TISR απολαμβάνουν το προνόμιο να φέρουν την τούρκικη σημαία.

Ειδικότερα τα εγγεγραμμένα σκάφη αναψυχής και γιοτ, σύμφωνα με το άρθρο 12 του Νόμου ΤΙΣΡ, απολαμβάνουν τα κάτωθι προνόμια:

- Έσοδα που προέρχονται από την λειτουργία και μεταβίβαση σκαφών αναψυχής και γιοτ (εξαιρούνται τα ιδιωτικής χρήσης) δεν υποβάλλονται σε φορολογία εισοδήματος ή εταιρική φορολογία.
- Πράξεις αγοράς, πώλησης, μίσθωσης και σύναψης συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων (ή επιβατών) απαλλάσσονται από τέλη γραφειοκρατικής φύσης και φόρους τραπεζικών συναλλαγών.
- Μισθώματα και αμοιβές προσωπικού που απασχολείται σε σκάφη αναψυχής και γιοτ (εξαιρούνται τα ιδιωτικής χρήσης) δεν υποβάλλονται σε φορολογία εισοδήματος.

Ωστόσο, σημειώνεται πως σύμφωνα με την τουρκική νομοθεσία, τα έσοδα που προέρχονται από την μίσθωση πλοίου εγγεγραμμένο στον ΤΙΣΡ, δεν εμπίπτουν στο φάσμα της λειτουργίας του πλοίου. Έτσι, τα έσοδα αυτά δεν εξαιρούνται εταιρικής φορολόγησης.

2.6.5 Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

Σύμφωνα με τον σχετικό νόμο, οι παρακάτω συναλλαγές εξαιρούνται ΦΠΑ και ο φορολογούμενος έχει το δικαίωμα να αιτηθεί πίστωση ή επιστροφή του φόρου:

- Εφοδιασμός και υλικά σχετικά με την λειτουργία ή εκμετάλλευση πλοίων.
- Υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής, όταν αυτές προκύπτουν από την λειτουργία ή εκμετάλλευση του πλοίου.
- Λιμενικές υπηρεσίες (φόρτωση, εκφόρτωση, κ.λπ.) επιβατών ή φορτίων

2.6.6 Φόρος Ειδικής Κατανάλωσης

Σημαντική παροχή είναι η ατέλεια καυσίμου που απολαμβάνουν τα σκάφη αναψυχής εγγεγραμμένα στα τούρκικα νηολόγια. Δεδομένου ότι η ποσότητα καυσίμου υπολογίζεται με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές του πλοίου και καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου που ανεφοδιάζεται, ο φόρος που επιβάλλεται στα καύσιμα που καταναλώνονται για μεταφορικές δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς επιβατών όταν αυτή εκτελείται εντός τούρκικων υδάτων) είναι μηδενικός. Πρακτικά, στα καταναλωθέντα καύσιμα δεν επιβάλλεται φόρος ειδικής κατανάλωσης.

2.6.7 Η τροπολογία 5897 - Φόρος Αυτοκίνητων Οχημάτων

Η τροπολογία 5897 είναι μεγάλης σημασίας καθώς αφορά όλα τα φορολογούμενα φυσικά και νομικά πρόσωπα, κάτοχους οχημάτων ιδιωτικής χρήσης. Εφαρμόστηκε το 2009 και με αυτή τα ιδιωτικά γιοτ και σκάφη αναψυχής που συμπεριλαμβάνονται στο άρθρο 6 του Φορολογικού Κώδικα Οχημάτων (πρακτικά η πλειοψηφία γιοτ και σκαφών) εξαιρούνται από τον Φόρο Οχημάτων.

2.6.8 Διεθνείς και Διμερείς Φορολογικές Συμβάσεις

Η Τουρκία έχει συνάψει μεγάλο αριθμό διακρατικών φορολογικών συμβάσεων, χτίζοντας ένα εκτενές δίκτυο φορολογικών σχέσεων, το οποίο πρακτικά μειώνει τους συντελεστές φορολόγησης που εφαρμόζονται σύμφωνα με την εγχώρια νομοθεσία. Η λίστα ακολουθεί παρακάτω:

Αιθιοπία, Αλβανία, Αζερμπαϊτζάν, Αίγυπτο, Αλγερία, Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Βραζιλία, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Γκέρνσεϊ, Δανία, Ελλάδα, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Ινδία,

Ιρλανδία, Ιορδανία, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καναδάς, Κατάρ, Κίνα, Κιργιστάν, Κροατία, Κόσσοβο, Κουβέιτ, Λευκορωσία, Λίβανο, Λιβύη, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μαλαισία, Μάλτα, Μαυροβούνιο, Μεξικό, Μογγολία, Μολδαβία, Μπανγκλαντές, Μπαρμπίντος, Νότια Αφρική, Νότια Κορέα (ROK), Ουγγαρία, Ολλανδία, Πακιστάν, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σιγκαπούρη, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Σουδάν, Συρία, Τσεχία, Τουρκική Δημοκρατία Βόρειας Κύπρου, Τατζικιστάν, Ταϊλάνδη, Τουρκμενιστάν, Τυνησία και Φιλανδία.

Σχεδόν όλες οι παραπάνω συμβάσεις εμπεριέχουν ειδικές προβλέψεις σχετικές με την ναυτιλία. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα κέρδη που προέρχονται από διεθνή μεταφορική δραστηριότητα φορολογούνται στον τόπο διαμονής του υπόχρεου.

2.6.9 Φορολόγηση Κατανομής Κερδών

Σύμφωνα με το άρθρο 94/6-b του Νόμου Φορολογίας Εισοδήματος, εάν τα έσοδα που προκύπτουν από την διαχείριση (και αγοραπωλησία) πλοίων από πρόσωπα πλήρους φορολογικής ευθύνης, διαμοιραστούν σε φορολογούμενους (συμπεριλαμβάνονται τα φυσικά πρόσωπα και οι εταιρίες) κατοίκους ή μη Τουρκίας, εμπίπτουν σε 15% παρακράτηση φόρου. Φυσικά, στις περιπτώσεις κατοίκων χωρών με τις οποίες η Τουρκία έχει συνάψει διμερή φορολογική σύμβαση εφαρμόζονται οι ειδικότερες προβλέψεις της σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ - ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

3.1 Γενικά

Ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τουριστικούς κλάδους παγκοσμίως. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως η κρουαζιέρα αποτελεί την κατεξοχήν διαδεδομένη μορφή θαλάσσιου τουρισμού. Αποτελεί μια σημαντική πηγή οικονομικής δραστηριότητας, η οποία προσφέρει μεγάλης ποικιλίας και ιδιαίτερα διαφοροποιημένο τουριστικό προϊόν, που απευθύνεται σε εξίσου ευρύ κοινό.

Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, η κρουαζιέρα ορίζεται ως ένα ταξίδι περιήγησης και αναψυχής, με ενδιάμεσες προγραμματισμένες προσεγγίσεις. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το σύνηθες είναι ο επιβάτης να διανυκτερεύει επί του πλοίου. Οι προορισμοί που επισκέπτεται ο επιβάτης, είναι εξίσου σημαντικό μέρος της εμπειρίας με την ίδια την θαλάσσια μεταφορά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται από το κρουαζιερόπλοιο.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά προσδίδουν μεγάλη δυναμική σ' αυτή τη μορφή θαλάσσιου τουρισμού, καθώς μπορεί να ικανοποιήσει πολλά ενδιαφέροντα και προτιμήσεις, αφού συνδυάζει το συμβατικό τουρισμό (ήλιος, θάλασσα, εξωτικές παραλίες, κ.λπ.) με τον εναλλακτικό, όπως είναι ο θρησκευτικός, ο ιαματικός και ο αθλητικός. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως αποτελεί έναν από τους τουριστικούς κλάδους, του οποίου τα οφέλη διαχέονται σε πολύ μεγάλο βαθμό και σε άλλες βιομηχανίες, τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά.

3.2 Ο κλάδος της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

Η Μεσόγειος αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας παγκοσμίως, αντιπροσωπεύοντας πάνω από 23% της συνολικής ετήσιας χωρητικότητας¹⁴. Μπορούμε να τη διακρίνουμε σε 4 περιφέρειες: τη Δυτική Μεσόγειο, την Ανατολική Μεσόγειο, την Αδριατική και τη Νότια Μεσόγειο (η οποία δεν εξυπηρετείται στον ίδιο βαθμό με τις υπόλοιπες λόγω της πολιτικής αναταραχής στην ευρύτερη περιοχή).

Η εποχικότητα χαρακτηρίζει την αγορά της Μεσογείου με τη ζήτηση να κορυφώνεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και πολλά δρομολόγια να μην εκτελούνται κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Η περιοχή της Μεσογείου διαθέτει μια πληθώρα ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων έναντι άλλων αγορών. Η γεωγραφική της θέση την καθιστά “τουριστικό κόμβο”, δημιουργώντας προϋποθέσεις για προσφορά μεγάλου εύρους υπηρεσιών στον κλάδο κρουαζιέρας, αφού οι κλιματικές και γεωγραφικές συνθήκες προσφέρουν μοναδικές δυνατότητες ψυχαγωγίας. Σε σχέση με ανταγωνιστικές αγορές, η Μεσόγειος προσφέρει σε ενδιαφερόμενους επιβάτες, μια μεγάλη γκάμα πολιτιστικών και ιστορικών σημείων ενδιαφέροντος (π.χ. Ελλάδα, Ιταλία, Αίγυπτος). Παράλληλα, έχει ήδη να επιδείξει ένα πολύ πυκνό δίκτυο λιμένων, γεγονός που επιτρέπει τη δυνατότητα χάραξης νέων και πολύπλευρων δρομολογίων, εντός μιας σχετικά μικρής γεωγραφικής περιοχής.

Ταυτόχρονα όμως, τα παραπάνω δεδομένα συνθέτουν ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο οι περιφερειακές αγορές πρέπει να εξελίσσονται και να αναβαθμίζουν συνεχώς το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, προκειμένου να διεκδικήσουν μερίδιο της ζήτησης. Συνθήκες ανταγωνισμού μπορεί να διαμορφωθούν ακόμα και εντός των περιφερειακών αγορών, καθώς η γεωγραφική εγγύτητα πολλών χωρών στα σημεία ενδιαφέροντος αυξάνει τον αριθμό των πιθανών “παικτών”.

¹⁴ CLIA, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*

3.3 Το καμποτάζ στην Ε.Ε. (Ο Κανονισμός 3577/92)

Η υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εντός των κρατών μελών της Ε.Ε. (ενδομεταφορές) ήταν πάντα ένας ευαίσθητος τομέας για την εφαρμογή των Κοινοτικών Κανόνων σε θέματα ανταγωνισμού. Μέχρι το τέλος του 20^{ου} αιώνα η εθνική νομοθεσία σημαντικού αριθμού κρατών μελών περιόριζαν τη δραστηριοποίηση πλοίων εντός των χωρικών υδάτων τους μόνο σε όσα πλοία έφεραν τη σημαία της χώρας και συχνά μονάχα σε επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας.

Η απελευθέρωση των μεταφορών προτάθηκε για πρώτη φορά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως μέρος του πρώτου πακέτου κανονισμών για τη θέσπιση μιας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, το 1986. Η προσπάθεια αυτή απέτυχε, καθώς πολλά από τα κράτη μέλη δεν πείσθηκαν από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις και η Επιτροπή επανήλθε με αναθεωρημένο πακέτο κανονισμών 3 χρόνια αργότερα. Η συνεχιζόμενη διαφωνία μεταξύ των μελών και η ανάγκη επίτευξης συμβιβασμών (μέσω χρονοβόρων διαπραγματεύσεων) καθυστέρησαν την υιοθέτηση του σχετικού κανονισμού μέχρι το 1992.

Στις 7 Δεκεμβρίου 1992 ψηφίστηκε ο κανονισμός 3577/92, ο οποίος ίσχυσε από την 1 Ιανουαρίου 1993, προβλέποντας την υλοποίηση της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικών των κρατών μελών. Αυτό ουσιαστικά σήμαινε πως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κάθε χώρας της Ευρωπαϊκής κοινότητας δύνανται να εκτελεστούν και από πλοία υπό κοινοτική σημαία. Παρά τη θέσπιση του κανονισμού, κάποιες εξαιρέσεις και ειδικότερες προβλέψεις για αρκετά κράτη μέλη συνέχισαν να ισχύουν μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 2000.

Πέρα από τις αρχικές αντιδράσεις, η άρση του καμποτάζ στην πράξη (από τον Ιανουάριο του 1999 που η αγορά απελευθερώθηκε σχεδόν ολοκληρωτικά¹⁵) δεν έχει παρουσιάσει κάποιο σημαντικό εύρημα κατά της εφαρμογής του κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού. Για παράδειγμα στο επίμαχο ζήτημα των νησιωτικών ενδομεταφορών, η φύση της αγοράς δεν έχει

¹⁵ Εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση της Ελλάδας, στην οποία δόθηκε παράταση για τις νησιωτικές ενδομεταφορές επιβατών μέχρι τον Ιανουάριο του 2004, που διεξάγονταν από πλοία μικρότερα των 650 GRT (Κανονισμός ΕΕ αριθ. 3577/92 άρθρο 2)

μεταβληθεί ουσιαστικά, αφού η ανάθεση δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών κρίνεται σε πολλές περιπτώσεις απαραίτητη, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η εξυπηρέτηση και η ισορροπημένη μεταφορά επιβατών και αγαθών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Όπου εφαρμόζονται παρόμοια συστήματα, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν πως οι διαδικασίες επιλογής και ανάθεσης των συμβάσεων είναι σύμφωνες με τους κανόνες δημοσίων συμβάσεων της Ε.Κ. Αναλόγως, οποιεσδήποτε αντισταθμιστικές ρυθμίσεις προβλέπονται από τις εθνικές νομοθεσίες, πρέπει να υπακούν στους κοινοτικούς κανόνες σχετικούς με τις κρατικές ενισχύσεις.

3.4 Οι επιπτώσεις της άρσης του καμποτάζ στις εθνικές αγορές

Οι επιπτώσεις της άρσης του καμποτάζ στις εθνικές αγορές θαλάσσιων μεταφορών (και του τουρισμού κατ' επέκταση) ποικίλουν κατά περίπτωση. Στην Γαλλία, για παράδειγμα, ήταν μηδενικές, καθώς στην πράξη η χώρα εφάρμοζε ήδη τους κοινοτικούς κανόνες μέσα από την εθνική της νομοθεσία.

Ομοίως, η κατάργηση των ενδομεταφορών στην Ιταλία φαίνεται να μην είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στην αγορά της χώρας, αφού ακόμα και σήμερα η πλειοψηφία αγαθών και επιβατών μεταφέρεται με πλοία υπό την εθνική σημαία. Αν και παρατηρήθηκε κάποια προσπάθεια διείσδυσης πλοίων με σημαία εκτός Ε.Ε., δεν κατάφεραν να παραμείνουν ανταγωνιστικά στην αγορά.

Ούτε στην περίπτωση της Πορτογαλίας σημειώθηκαν αρνητικές επιπτώσεις, αφού οι συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, στις οποίες εντάσσονται οι συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, είναι ανοιχτές σε όσους διαχειριστές προτίθενται να προσφέρουν υπηρεσίες και οι διαδικασίες ανάθεσής τους είναι πλήρως διαφανείς.

Η ισπανική προσέγγιση του καμποτάζ, αποσκοπούσε στην υιοθέτηση βασικών περιορισμών ως κράτος υποδοχής, αποφεύγοντας με τον τρόπο αυτό τα πλοία που ασκούσαν τις υπηρεσίες

αυτές με χαμηλότερα κόστη πληρωμάτων, κάτι που πρακτικά αφορούσε πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες (εκτός Ε.Ε.).

3.5 Η εμπειρία του ελληνικού καμποτάζ

Πριν την άρση του καμποτάζ, η Ελλάδα κατείχε τη δεύτερη θέση στην Ευρώπη με κριτήριο τις αφίξεις σε transit (ενδιάμεσους) προορισμούς, ενώ με εκείνο του homeporting (λιμένος αφετηρίας) εμφανιζόταν ακόμα πιο χαμηλά, στην τέταρτη θέση (G.P. Wild & BREA, 2009), κάτι που συνεπαγόταν σημαντικές απώλειες εσόδων.

Θέτοντάς το πολύ απλά, πλοία μιας αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρείας δεν μπορούσαν να περνούν από ένα ελληνικό λιμάνι, και έπειτα να συνεχίζουν την πλεύση τους σε άλλα κράτη. Επιβαλλόταν η χρήση ενός ελληνικού λιμανιού (π.χ. του Πειραιά) ως λιμάνι εκκίνησης ή τερματισμού, έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα οι επιβάτες να έρθουν στην Ελλάδα από την πατρίδα τους ή να επιστρέψουν σε αυτή μέσω αεροπλάνων. Το σκεπτικό ήταν πως λόγω του ελληνικού καμποτάζ, οι αλλοδαπές εταιρείες είχαν κίνητρο να νηολογούν τα πλοία τους υπό την ελληνική σημαία.

Ωστόσο, οι ξένες εταιρείες είχαν τη δυνατότητα να στραφούν σε πολύ κοντινές αγορές αντίστοιχης δυναμικότητας με την ελληνική. Για παράδειγμα, η διέλευση από τουρκικά λιμάνια, δεν συνεπαγόταν κάποια υποχρέωση σε αποβίβαση επιβατών, διότι η γειτονική μας χώρα δεν λειτουργούσε υπό καθεστώς καμποτάζ. Πρακτικά, οι περιορισμοί που αφορούσαν πλοία με σημαίες τρίτων χωρών είχαν εφαρμογή μόνο στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να μην αποκομίζονται τα δυνητικά οικονομικά οφέλη ενός κλάδου του τουριστικού τομέα, που παρουσίαζε πολύ μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης.

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2010, η ελληνική κυβέρνηση δεν είχε προβεί σε καμία νομοθετική ρύθμιση, προκειμένου να προασπίσει τα εργασιακά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών και των εργαζομένων σε λοιπούς κλάδους. Η μη επικαιροποίηση του ελληνικού θεσμικού πλαισίου είχε ως αποτέλεσμα γειτονικά κράτη (όπως η Τουρκία και η Ιταλία) να κυριαρχήσουν

στην αγορά της κρουαζιέρας, κάτι που μοιραία οδήγησε σε συρρίκνωση του κλάδου στην Ελλάδα, ενώ την ίδια στιγμή παρουσιάζονταν ευκαιρίες ανάπτυξης σε γειτονικές ανταγωνιστικές αγορές.

Το καθεστώς ημι-απελευθέρωσης είχε σαν συνέπεια τη διαμόρφωση μια εικόνας “δύο ταχυτήτων”, με την Ελλάδα να βρίσκεται σε μειονεκτική θέση έναντι όσων κρατών είχαν ήδη προχωρήσει σε πλήρη απελευθέρωση των αγορών τους.

3.6 Το Νομοθετικό Πλαίσιο του Καμποτάζ στην Ελλάδα

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η υιοθέτηση του ευρωπαϊκού κανονισμού υλοποιήθηκε σταδιακά μέσα από μια σειρά νομοθετημάτων, που περιγράφουν και τα στάδια που ακολούθησε η άρση του καμποτάζ στην Ελλάδα.

- N. 3872/2010:

Επιχείρησε να αναθεωρήσει αρκετές περιοριστικές διατάξεις στον κλάδο της Κρουαζιέρας. Εμπειρείχε, όμως, μια σειρά ρυθμίσεων που καθιστούσαν πρακτικά μη εφικτή την εφαρμογή του. Προκειμένου να επιτραπεί σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας να διενεργούν κυκλικά ταξίδια με αφετηρία και τερματισμό ελληνικά λιμάνια, ο νόμος προέβλεπε πως η χρονική διάρκεια του ταξιδιού θα έπρεπε να υπερβαίνει τις 48 ώρες και το πλοίο να παραμείνει τουλάχιστον 8 ώρες στο λιμάνι εκκίνησης. Επιπλέον, οι εταιρείες, που θα εκδήλωναν ενδιαφέρον για ένα τέτοιο ταξίδι θα έπρεπε να υπογράψουν σύμβαση με αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, μέσω της οποίας θα ρυθμιζονταν θέματα απασχόλησης και ασφάλισης των ελλήνων ναυτικών.

- N. 4072/2012:

Πλήρης άρση του Καμποτάζ. Πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο 2012 και με τις ρυθμίσεις που εισήγαγε δεν ήταν υποχρεωτική η υπογραφή προηγούμενης σύμβασης μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και εκείνης που εκμεταλλεύεται το πλοίο. Η διαδικασία της

μετάφρασης όλων των εγγράφων στα ελληνικά και η επισημείωση τους σύμφωνα με τις επιταγές της συνθήκης της Χάγης ήταν εξαιρετικά χρονοβόρα, με σημαντικό οικονομικό κόστος, κάτι που λειτουργούσε αποτρεπτικά στην καλλιέργεια ενός ελκυστικού επενδυτικού κλίματος. Επίσης, εμπειρείχε διατάξεις στόχο την προσφορά κινήτρων για την απασχόληση Ελλήνων Ναυτικών.

- N. 4256/2014

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση που συνόδευε το νόμο, «η σταδιακή απελευθέρωση της κρουαζιέρας και το άνοιγμα προς τις τρίτες σημαίες, που επιχειρήθηκε από το 2010 μέχρι και το 2013, αντικατοπτρίζεται στην αυξητική τάση που καταγράφει έκτοτε ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων, που επισκέπτονται τη χώρα μας»¹⁶. Η βασική μεταβολή που εισήγαγε ήταν η κατάργηση του όρου της κυκλικότητας, δηλαδή της υποχρέωσης αποβίβασης του επιβάτη στο λιμάνι από το οποίο αρχικά επιβιβάσθηκε. Η έκθεση συνεχίζει αναφέροντας πως «στόχος των προτεινόμενων διατάξεων ήταν η ενίσχυση της ελκυστικότητας του τουριστικού προϊόντος μέσα από την ανάδειξη των λιμανιών της περιφέρειας και ιδίως των νησιών ως προορισμών κρουαζιέρας, καθώς με τον τρόπο αυτό ενθαρρύνεται η αποβίβαση και παραμονή των επιβατών σε αυτά». Διευκρινίζεται ότι δεν απαγορεύεται η παραλαβή επιβατών και από τους ενδιάμεσους λιμένες, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα παραλαβής του έως και το λιμένα αποβίβασής τους να είναι άνω των 48 ωρών.

3.7 Η σημασία του homeporting

Διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τα παραπάνω, πως η έλλειψη αποφασιστικότητας και θεσμικού συντονισμού, οδήγησε την ελληνική κρουαζιέρα σε απομόνωση. Παρά το νομοθετικό έργο που έχει γίνει, η άρση του καμποτάζ, μολονότι δημιούργησε τις κατάλληλες συνθήκες για την δραστηριοποίηση των μεγάλων εταιριών κρουαζιέρας, «δεν απέφερε τα αναμενόμενα

¹⁶ αιτιολογική έκθεση ν. 4256/2014 παρ. 1

αποτελέσματα στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας»¹⁷. Έχει υπολογιστεί πως η παγκόσμια βιομηχανία της κρουαζιέρας αποφέρει περίπου 36 δισεκατομμύρια ευρώ στα ευρωπαϊκά λιμάνια με την Ελλάδα να απορροφά μονάχα τα 500 - 600 εκατομμύρια. Ένα πενιχρό ποσοστό, εάν αναλογιστεί κανείς πως η Ιταλία καταγράφει έσοδα 4.5 δις και η Ισπανία 1,3 δις.

Οι παράγοντες που διαμορφώνουν αυτήν την εικόνα, αφορούν κυρίως στις περιορισμένες δυνατότητες που διαθέτει σήμερα το ελληνικό homeporting και στις σοβαρές ελλείψεις που παρουσιάζουν οι υποδομές στα λιμάνια της χώρας. Από τα περίπου 40 ελληνικά λιμάνια υποδοχής κρουαζιερόπλοιων, τα εννέα είναι μέλη της Ένωσης Ευρωπαϊκών Λιμένων Κρουαζιέρας Medcruise για τα οποία υπάρχουν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία. Από το 2012 και την πλήρη άρση του καμποτάζ, οι αφίξεις επιβατών στα λιμάνια αυτά δεν ακολούθησαν αυξητικές τάσεις, αντιθέτως μειώθηκαν ελαφρώς, και στο homeporting που, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, αποτελεί το κομμάτι της αγοράς που παρουσιάζει τα μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους. Παρακάτω ακολουθούν στοιχεία που αφορούν στη διακίνηση των επιβατών στα κυριότερα home ports της Μεσογείου.

Home Port	Χώρα	2012	2013	2014	2015
Βαρκελώνη	Ισπανία	2,408,960	2,599,232	2,364,292	2,540,302
Σιβιταβέκια	Ιταλία	2,394,423	2,538,259	2,140,039	2,271,652
Πάλμα Μαγιόρκα	Ισπανία	984,785	1,245,244	1,336,437	1,721,906
Βενετία	Ιταλία	1,739,501	1,815,823	1,733,839	1,582,481
Σαβόνα	Ιταλία	810,097	939,038	1,018,794	982,226
Πειραιάς	Ελλάδα	1,198,047	1,302,581	1,055,556	980,049
Γένοβα	Ιταλία	797,239	1,051,015	824,109	848,227

Πίνακας 10: Διακίνηση επιβατών σε κύρια home ports της Μεσογείου

Πηγή: CLIA Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

Περαιτέρω ενδεικτική της περιορισμένης θετικής επίδρασης που είχε η άρση του καμποτάζ στην ελληνική αγορά, είναι η εικόνα που παρουσιάζει και η διακίνηση επιβατών στα

¹⁷ Συνέντευξη Γ. Γράτσου, Evening Report, Action 24, 12/07/2017)

κυριότερα ελληνικά λιμάνια κατάπλου (ports of call). Σημειώνεται πως το 2013 ήταν μια εξαιρετικά καλή χρονιά για την ελληνική κρουαζιέρα καθώς η αποσταθεροποιημένη κατάσταση που εμφάνιζαν αρκετές περιοχές της Ν. Μεσογείου ανάγκασε πολλές εταιρίες κρουαζιέρας να τροποποιήσουν αρκετά από τα δρομολόγια των πλοίων τους, στέλνοντας σημαντικό αριθμό στην χώρα μας.

Port of Call	2012	2013	2014	2015
Σαντορίνη	838,899	778,057	742,553	791,927
Μύκονος	657,511	587,501	610,207	649,914
Κέρκυρα	655,764	744,651	672,368	647,355
Κατάκολο	749,892	763,966	584,879	459,882

Πίνακας 11: Διακίνηση επιβατών σε κύρια ports of call της Ελλάδας

Πηγή: CLIA Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία¹⁸ για το 2016 «το σύνολο των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων παρέμεινε σταθερό σε σχέση με το 2015 (4.290 αφίξεις το 2016 έναντι 4.281 αφίξεων το 2015) και σημειώθηκε μία μικρή αύξηση της τάξεως περίπου 5% στις αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας το 2016 σε σχέση με το 2015 (5.197.118 αφίξεις επιβατών το 2016 έναντι 4.957.743 αφίξεων επιβατών το 2015)».

3.8 Οικονομικά μεγέθη του ελληνικού homeporting

Τα ελληνικά λιμάνια εξακολουθούν να αποτελούν λιμάνια διέλευσης, γεγονός που διατηρεί σε χαμηλά επίπεδα τις δαπάνες τόσο των εταιρειών όσο και των επιβατών. Αυτό συμβαίνει διότι στα λιμάνια αφετηρίας οι εταιρείες κρουαζιέρας ανεφοδιάζονται με καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ κυρίως εκεί πραγματοποιούνται οι προγραμματισμένες συντηρήσεις και επισκευές των πλοίων τους.

¹⁸ <https://www.elime.gr/index.php/deltia-typou/item/930-cruise-statistics-elime1>

Από την πλευρά των επιβατών, στα home ports δαπανώνται χρήματα για τη διαμονή τους (πριν ή μετά την κρουαζιέρα), για εισιτήρια αεροπλάνου και φόρους αεροδρομίων. Σύμφωνα με μελέτη που εκπονήθηκε από την Εθνική Τράπεζα, ένα κρουαζιερόπλοιο αφήνει ως και 300 ευρώ ανά επιβάτη σε ένα home port (χαρακτηριστικό είναι πως τα 2/3 είναι μόνο τα κόστη των καυσίμων), έναντι μόνο 20 ευρώ ανά επιβάτη σε ένα λιμάνι διέλευσης. Αντίστοιχα, κάθε επιβάτης εκτιμάται ότι δαπανά ως και 300 ευρώ σε κάθε home port, έναντι μόνο 60 ευρώ σε κάθε λιμάνι διέλευσης. Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αν το 70% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια, τότε τα συνολικά έσοδα το 2016 θα εκτοξεύονταν στα 1,2 δις ευρώ από 0,53 δις που ήταν το 2014¹⁹.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι (άμεσες) δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από τον κλάδο τις κρουαζιέρας στις κυριότερες αγορές τις Μεσογείου.

Χώρα	2012		2013		2014		2015	
	εκατ. €	%	εκατ. €	%	εκατ. €	%	εκατ. €	%
Ιταλία	4,460	28.7	4,571	28.2	4,601	27.6	4,454	27
Ισπανία	1,254	8	1,226	7.5	1,208	7.3	1,323	7.8
Γαλλία	1,066	6.8	1,076	6.6	1,117	6.7	1,238	7.3
Ελλάδα	588	3.6	574	3.5	506	3	489	2.9

Πίνακας 12: Δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας ανά χώρα

Πηγή: CLIA Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014, 2015, 2016

Στα παραπάνω νούμερα συμπεριλαμβάνονται και οι δαπάνες για εργασίες κατασκευής, συντήρησης και επισκευής κρουαζιερόπλοιων που, πέρα από κάποιες βασικές υπηρεσίες, είναι πολύ μειωμένες στην χώρα μας (ειδικά σε σύγκριση με τις καθιερωμένες σ' αυτό το κομμάτι αγορές της Ιταλίας και της Γαλλίας). Ωστόσο, διαπιστώνουμε πως ο κλάδος της κρουαζιέρας συνολικά αποφέρει σταθερά όλο και λιγότερα έσοδα στην Ελλάδα, παρά την άρση του καμποτάζ. Την ίδια περίοδο, οι μεγάλες αγορές της Ευρώπης είτε εμφανίζονται περισσότερο κερδοφόρες ή αυξάνουν τα μερίδιά τους, επί της συνολικής δαπάνης.

¹⁹ http://www.nee.gr/downloads/174Cruise_August_2012%20ETE.pdf

Εξετάζοντας συνολικά όλα τα παραπάνω στοιχεία, γίνεται εμφανές πως οι κυριότεροι παράγοντες που διαμορφώνουν την δυνατότητα μιας χώρας να απορροφά έσοδα, από την βιομηχανία της κρουαζιέρας, είναι εξαρτημένοι περισσότερο από τις υποδομές που διαθέτει, παρά από το νομικό και θεσμικό σύστημά της. Αυτό, διότι οι απαραίτητες ρυθμίσεις που απαιτούνται σε επίπεδο νομοθεσίας (ώστε να λειτουργεί εύρυθμα ο κλάδος εντός της δεδομένης κατάστασης της αγοράς) είναι πολύ λιγότερο κοστοβόρες απ' ό,τι οι μεγάλες επενδύσεις σε φυσικές και τεχνικές υποδομές. Στο παράδειγμα της χώρας μας, παρά την συμπίεση με το ευρωπαϊκό κεκτημένο, φαίνεται πως οι δυνατότητες να φιλοξενήσουμε όγκο εργασιών παρόμοιο των ανταγωνιστικών αγορών είναι περιορισμένες. Φυσικά, ο ναυπηγικός κλάδος αποτελεί μια τεράστια δυνητική πηγή εσόδων για ένα κράτος, ωστόσο στην Ελλάδα οι απαραίτητες υποδομές, στην παρούσα φάση και τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον, δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις διεθνείς απαιτήσεις. Οι μειωτικές τάσεις που ακολουθούν οι αφίξεις, σε transit λιμάνια αλλά σημαντικότερα στα home ports, είναι αποτέλεσμα της έλλειψης κατάλληλων υποδομών για την εξυπηρέτηση των απαιτήσεων των εταιριών κρουαζιέρας. Ταυτόχρονα, η απουσία τους θέτει σημαντικά εμπόδια στην αύξηση της δαπάνης από πλευράς των επιβατών που. Ωστόσο, η θέση της χώρας, τα φυσικά χαρακτηριστικά και τα σημεία ενδιαφέροντος που διαθέτει, αποτελούν ένα ανάχωμα απέναντι στην αύξηση των μεριδίων που εμφανίζουν οι ανταγωνιστικές αγορές. Η ανάγκη για στρατηγικό σχεδιασμό σε βάθος χρόνου, προκειμένου να εκμεταλλευτεί η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που διαθέτει είναι επιτακτική.

3.9 Οι προκλήσεις για την ελληνική αγορά κρουαζιέρας

Η παραπάνω πληροφόρηση συνθέτει μια ξεκάθαρη εικόνα. Παρά την απελευθέρωση της κρουαζιέρας και τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής νομοθεσίας, οι καθοριστικότεροι παράγοντες για την ελκυστικότητα που παρουσιάζει μια αγορά για τις μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας εντοπίζονται στις υποδομές. Η πραγματικότητα αυτή ποσοτικοποιείται μέσα από συγκεκριμένα κριτήρια, που εφαρμόζει η βιομηχανία της κρουαζιέρας παγκοσμίως, προκειμένου να καθοριστεί η δυνατότητα ενός λιμανιού (αλλά και των συνδεδεμένων με αυτό

υπηρεσιών) να αποτελέσει home port. Οι εταιρίες κρουαζιέρας αλληλεπιδρούν με τα λιμάνια (και το άμεσο περιβάλλον τους) με πολλαπλούς τρόπους, όλοι εκ των οποίων συνεπάγονται μια σειρά προβλέψεων και επενδύσεων από πλευράς των επιχειρήσεών τους. Συγκεκριμένα, οι μεγάλες εταιρίες της κρουαζιέρας εξετάζουν 81 κριτήρια, τα οποία πρέπει να πληροί ένα λιμάνι για θεωρηθεί ελκυστικό home, στα οποία περιλαμβάνονται από τις τεχνικές προδιαγραφές του (βάθος λιμανιού, μήκος του προβλήτα κ.α.) και τις συνδέσεις του με την ενδοχώρα, μέχρι την πολιτική σταθερότητα της περιοχής και το ύψος των λιμενικών τελών²⁰.

Τα ελληνικά λιμάνια υστερούν σημαντικά σε υποδομές καθοριστικής σημασίας για την ικανοποίηση των κριτηρίων αυτών. Παρακάτω αναλύονται κάποιοι από τους σημαντικότερους παράγοντες, έτσι όπως αξιολογούνται από τις κορυφαίες εταιρίες κρουαζιέρας στον κόσμο.

- Αεροπορικές συνδέσεις

Κορυφαία θέση κατέχει η διασύνδεση του λιμανιού με διεθνή αεροδρόμια. Για την ακρίβεια, 18 από τους 22 εκπροσώπους των εταιριών που συμμετείχαν, ονόμασαν αυτό το κριτήριο ως το καθοριστικότερο στη διαδικασία επιλογής λιμανιών. Η εγγύτητα διεθνούς αεροδρομίου είναι ζωτικής σημασίας για κάθε home port κρουαζιέρας, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις, αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ της προέλευσης του επιβάτη και το σημείο εκκίνησης (ή τερματισμού) της κρουαζιέρας. Παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει για βελτίωση των συνδέσεων με το λιμάνι του Πειραιά, το διεθνές αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει καταστεί περιφερειακό αεροδρόμιο (καθώς στην ευρύτερη περιοχή το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει αναδειχθεί στον βασικότερο κόμβο αερομεταφορών), εν μέρει λόγω της υψηλής τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζει το αεροδρόμιο της Αθήνας.

- Ασφάλεια

Η έρευνα ανέδειξε τη διασφάλιση ενός κλίματος ασφαλείας στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού ως το δεύτερο σημαντικότερο παράγοντα καθορισμού των home ports. Υπό τις

²⁰ "Is this a home port? An analysis of the cruise industry's selection criteria." Maria B. Lekakou, Athanasios A. Pallis & George K. Vaggelas

συνθήκες που διαμορφώνονται κατά τα τελευταία έτη (συντονισμένες επιθέσεις σε δημόσιους χώρους συνάθροισης και μέσα μαζικής μεταφοράς), η ασφάλεια και ο έλεγχος αποτελούν μέγιστο ζήτημα για τον κλάδο των μεταφορών συνολικά.

- Υποδομές και κανονισμοί λιμανιού

Αναμενόμενα, οι σχετικές παράμετροι αξιολογούνται ως κρίσιμοι και καταλάμβαναν θέσεις εντός της δεκάδας για πολλούς από τους εκπροσώπους των εταιριών που συμμετείχαν στην έρευνα. Σημειώνεται πως, πέρα από την αποτελεσματική διοίκηση ενός λιμανιού και τις παροχές που αναζητούν οι ίδιες οι εταιρίες κρουαζιέρας, εξετάζονται και οι παρεχόμενες στους επιβάτες υπηρεσίες.

- Εφαρμοστέα Πολιτική Ενδομεταφορών

Η σημασία του συγκεκριμένου κριτηρίου οφείλεται στο ότι η πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων υπάγονται σε ανοιχτά νηολόγια. Στην παρούσα φάση, ωστόσο, απαιτείται περαιτέρω έρευνα, ώστε να καθοριστούν με σαφήνεια οι ανάγκες και απαιτήσεις των εταιριών κρουαζιέρας, πέρα από την άρση του καμποτάζ. Στην ελληνική περίπτωση, θεωρήθηκε μέτρο αντιμετώπισης «των αρνητικών επιπτώσεων του προστατευτισμού και της κρατικής παρεμβατικότητας» (Lekakou and Pallis, 2005). Σήμερα ο κλάδος της κρουαζιέρας τίθεται -σχεδόν σύσσωμος- υπέρ της κατάργησης των υπολειπόμενων περιορισμών σημαίας που ισχύουν στην Ε.Ε. Η αναμενόμενη ένταση του ανταγωνισμού θεωρείται πως θα λειτουργήσει ρυθμιστικά στην αγορά, μέσω των πιέσεων που θα ασκηθούν για ανανέωση των στόλων και του εκσυγχρονισμού των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών (από πλευράς τόσο των πλοιοκτητριών εταιριών, όσο και των λιμανιών).

- Πολιτική Σταθερότητα

Η επιλογή home port για μια εταιρία κρουαζιέρας συνεπάγεται σημαντικές επενδύσεις σε κτηριακές εγκαταστάσεις, υποδομές για τα πλοία και τους επιβάτες της, τη χάραξη δρομολογίων και την προβολή της δραστηριότητας της για την προσέλκυση επιβατών.

Συνεπώς, η πολιτική σταθερότητα αποτελεί προϋπόθεση για την ελκυστικότητα μιας περιοχής.

- Γεωγραφικά Χαρακτηριστικά

Εντός της κατηγορίας αυτής εμπίπτουν κριτήρια σχετικά με τα φυσικά χαρακτηριστικά ενός λιμανιού, αλλά και την εγγύτητα ιστορικών και πολιτιστικών σημείων ενδιαφέροντος.

Αποτελούν, βέβαια, καθοριστικούς παράγοντες στη χάραξη δρομολογίων, ωστόσο η σημασία τους φθίνει, καθώς οι σύγχρονες στρατηγικές που εφαρμόζονται από τις εταιρίες κρουαζιέρας εστιάζουν στη συνεχή αναβάθμιση των παρεχόμενων από τα πλοία υπηρεσιών. Διαφαίνεται, λοιπόν, πως το τουριστικό ενδιαφέρον θα διαδραματίζει (μελλοντικά) συμπληρωματικό ρόλο και όχι το βασικό κίνητρο στην επιλογή της κρουαζιέρας ως μέθοδο αναψυχής.

Πρέπει σημειωθεί πως, ανάλογα με τη στρατηγική τοποθέτηση (low-cost, luxury, κ.ο.κ.) μιας εταιρίας στον κλάδο της κρουαζιέρας μπορούν φυσικά να υπάρξουν διακυμάνσεις στην ιεράρχηση των κριτηρίων.

Συμπεράσματα

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς και ταχέως αναπτυσσόμενους κλάδους τουρισμού, ενώ καταγράφει τα υψηλότερα ποσοστά συνεισφοράς στην αξία που δημιουργεί η τουριστική δραστηριότητα παγκοσμίως. Η τάση αυτή φυσικά καταγράφεται και εντός της Ευρώπης, αφού η Μεσόγειος αποτελεί κορυφαίο τουριστικό προορισμό παγκοσμίως και τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της αγοράς αυτής συμβάλλουν στην δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης.

Όσον αφορά στην Ελλάδα, η οικονομική συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού, καθοδηγούμενη από τον κλάδο της κρουαζιέρας, μπορεί να ανέλθει σε πάνω από 1 δις ευρώ ετησίως, και στην δημιουργία 40.000 νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στο εγγύς μέλλον, με την πλειοψηφία αυτών να εξυπηρετεί τις ανάγκες του τουρισμού κρουαζιέρας.

Παρά τα δεδομένα αυτά, ο κλάδος εμφανίζει σημαντικές ελλείψεις τόσο θεσμικά, όσο και από πλευράς υποδομών, στην περιοχή της Μεσογείου συνολικά. Η εμβάθυνση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, απουσία μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τον θαλάσσιο τουρισμό, έχει οδηγήσει σε ανισορροπίες μεταξύ των κρατών μελών. Η ευθυγράμμιση της εθνικών θεσμικών πλαισίων με το κοινοτικό δίκαιο, φαίνεται να επιτυγχάνεται ουσιαστικά εντός της τελευταίας δεκαετίας. Ωστόσο, τα ναυτικά δίκαια των κρατών μελών (ειδικά στις περιπτώσεις των παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων) είχαν διαμορφώσει τις εγχώριες αγορές στην βάση του προστατευτισμού, τόσο στην αγορά της κρουαζιέρας, όσο και σε αυτή του yachting. Πριν την ευρωπαϊκή ενοποίηση, στόχος των κρατών ήταν η ενδυνάμωση και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας τους ώστε να νηολογούν τα περισσότερα πλοία δυνατόν. Ταυτόχρονα, επεδίωκαν την προστασία των συμφερόντων όσων πλοίων (και πλοιοκτητών) ασκούσαν δραστηριότητα υπό την σημαία τους, δημιουργώντας αναχώματα στην είσοδο νέων “παικτών” στην αγορά. Το πιο ενδεικτικό παράδειγμα του προστατευτισμού αυτού, αποτελεί το καθεστώς του καμποτάζ και οι δυσκολίες που ανέκυψαν, σε ολόκληρη την Ευρώπη, κατά την κατάργησή του. Η δημιουργία του κλίματος ανταγωνισμού μεταξύ των γειτονικών αγορών, ήταν κάτι που η Ε.Ε. δυσκολεύτηκε να αναστρέψει, αντιμετωπίζοντας ζητήματα ακόμα και

σήμερα. Μπορεί το καθεστώς των ενδομεταφορών να έχει αρθεί, αλλά οι τάσεις προστατευτισμού σε θεσμικά και φορολογικά ζητήματα παραμένουν, καθώς είναι ριζωμένες βαθιά στα εθνικά νομικά συστήματα.

Ωστόσο, στην μελέτη των εθνικών συστημάτων φορολόγησης διαπιστώθηκε η διαρκής προσπάθεια της Ευρώπης να γεφυρώσει τα χάσματα αυτά, εισάγοντας συνολικές πολιτικές διαχείρισης της ναυτιλίας και εξετάζοντας ενδελεχώς τις εθνικές πολιτικές κρατικής στήριξης και αθέμιτου ανταγωνισμού. Τα συστήματα φορολόγησης που αναλύονται στην εργασία παρουσιάζουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, ωστόσο όλα διαθέτουν έναν κοινό παρονομαστή· μελετήθηκαν σε εθνική βάση εφαρμογής ώστε να λειτουργούν ανταγωνιστικά προς τις γειτονικές χώρες, κάτι που σήμερα κρίνεται σε αντίθετη κατεύθυνση με τις πολιτικές ολοκλήρωσης. Η μαζική φυγή σκαφών αναψυχής από την Ελλάδα και την Τουρκία, όταν αναπτύχθηκε το δελεαστικό κροατικό σύστημα φορολογίας, αποτελεί τρανταχτό παράδειγμα. Στον αντίποδα, οι τροποποιήσεις στις οποίες υποχρεώθηκαν οι εθνικές νομοθεσίες της Ελλάδας, της Μάλτας και της Κύπρου, είναι παραδείγματα της ρυθμιστικής τάσης που επιδεικνύει η Ε.Ε. Ο γνώμονας για την Ευρώπη θα πρέπει να είναι η συνεχής στήριξη της κοινοτικής σημαίας αλλά και η παράλληλη διαμόρφωση μιας αγοράς ανοιχτής και ανταγωνιστικής προς τις ναυτιλιακές εταιρίες. Από την ανάλυση του σχετικού κεφαλαίου προκύπτει, επίσης, και η προτίμηση των εταιριών σε σταθερά και διαφανή νομοθετικά συστήματα (όπως οι περιπτώσεις της Μάλτας και της Τουρκίας). Ειδικά σε θέματα φορολόγησης, όπου η δραστηριότητα που ασκούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορεί (μέσα από διαχειριστικές εταιρίες) να φορολογείται εντός ή εκτός των συνόρων τους, οι ευρωπαϊκές πολιτικές πρέπει να δημιουργούν ένα συνολικό νομοθετικό πλαίσιο, ενθαρρυντικό για την ανάπτυξη και την προσέλκυση επενδύσεων.

Οι επενδύσεις φαίνεται να είναι άλλωστε το πρωταρχικό ζητούμενο της ανάπτυξης, αυτό προκύπτει από την ανάλυση και των δύο κλάδων που εξετάζονται στην μελέτη. Η απόκτηση ενός σύγχρονου (άρα και πιο ανταγωνιστικού) σκάφους αναψυχής απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και έχει σχετικά μεγάλο χρονικό ορίζοντα απόσβεσης. Απαιτείται σχεδιασμός ως

προς την σκοπιμότητα και την βιωσιμότητα της επένδυσης, για τον οποίο η παροχή εξελιγμένων υπηρεσιών και τεχνικών υποδομών είναι σημαντικό προαπαιτούμενο.

Ακόμα εντονότερα διακριτή είναι η κρισιμότητα του παράγοντα αυτού, για την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Οι εταιρίες κρουαζιέρας αλληλεπιδρούν με τα λιμάνια με πολλαπλούς τρόπους, όλοι εκ των οποίων συνεπάγονται μια σειρά προβλέψεων και επενδύσεων από πλευράς των επιχειρήσεών τους. Τα κριτήρια που θέτουν αφορούν σε πολύ μεγάλο βαθμό τις διαθέσιμες υποδομές στα λιμάνια transit αλλά κυρίως στα home ports. Η εξέταση της περίπτωσης του ελληνικού καμποτάζ, υπογραμμίζει τη σημασία του homeporting για τα δυνητικά έσοδα που μπορεί να προσφέρει ο κλάδος της κρουαζιέρας στα ταμεία μιας χώρας. Φαίνεται πως παρά τη μακρά διαδικασία άρσης του καμποτάζ (που αναλύεται στο σχετικό κεφάλαιο) η Ελλάδα σήμερα δεν εισπράττει τους καρπούς των νομικών παραχωρήσεών της. Τα στατιστικά (διακίνησης επιβατών αλλά και εσόδων) που παραθέτονται στην εργασία αποδεικνύουν πως η Ελλάδα συνεχίζει να απορροφά κοντά στο 3% των συνολικών εσόδων του κλάδου στην Ευρώπη και μάλιστα με πτωτικές τάσεις. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην έλλειψη της ικανότητας των λιμανιών της να προσφέρουν στα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια τις αναγκαίες παροχές και υπηρεσίες.

Τα ελληνικά λιμάνια εξακολουθούν να αποτελούν λιμάνια διέλευσης, γεγονός που διατηρεί σε χαμηλά επίπεδα τις δαπάνες τόσο των εταιριών όσο και των επιβατών. Το αδιαμφισβήτητο είναι πως όσα λιμάνια θέλουν να αποτελούν ελκυστικά home ports θα πρέπει να αναπτύξουν τις αναγκαίες πρακτικές, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν συνολικότερα στις απαιτήσεις των εταιριών, αποφεύγοντας την ολοένα και αυξανόμενη (και λιγότερο επικερδή) τάση παραχώρησης τμημάτων των λιμανιών σε διαχειριστές. Ίσως ένα εναλλακτικό μοντέλο διαχείρισης θα μπορούσε να αποτελέσουν οι συμφωνίες BOT (Build, Operate, Transfer) που εφαρμόζονται σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια. Μέσω αυτών των συμφωνιών, αναλαμβάνουν οι ίδιες οι εταιρίες όχι μόνο το management των λιμένων, αλλά και τα κόστη υποδομών, εξασφαλίζοντας έλεγχο πάνω στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στα λιμάνια και εντονότερους δεσμούς με αυτά, τα οποία χρησιμοποιούν εξ' ορισμού ως home ports.

Η ανάλυση των κριτηρίων που εφαρμόζουν οι εταιρίες κρουαζιέρας παρέχει πολύτιμα διδάγματα για την μετάβαση της Ελλάδας σε χώρα με ισχυρό homeporting, προκειμένου να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά και το νέο θεσμικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί.

Τέλος, όλα τα παραπάνω μπορούν να παρέχουν πολύτιμη πληροφόρηση σε κρατικούς φορείς, υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής σχετικής με το θαλάσσιο τουρισμό, προκειμένου να εμπλακούν στην εκπόνηση μακρόπνων σχεδίων για την προώθηση του κλάδου. Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί την εμπλοκή όλων των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς οι ευκαιρίες που εμφανίζονται σήμερα παρουσιάζουν εξαιρετικές προοπτικές. Όσο το θεσμικό πλαίσιο, οι υποδομές υποδοχής και οι παρεχόμενες υπηρεσίες βελτιώνονται, τόσο βαθύτερα, στις τοπικές κοινωνίες και τις εθνικές οικονομίες, θα διαχέονται τα οφέλη, εξασφαλίζοντας συνθήκες βιώσιμης και σταθερής ανάπτυξης του κλάδου.

Βιβλιογραφία

«Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περιφέρεια Αδριατικής-Ιονίου», (2014)

«Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό», (2014)

Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Α, Παπαδοπούλου Γ, Καρράς Α., Μπαρδής Κ. (2012), «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», μελέτη που ανατέθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Διακομιχάλης Μ. Ν. (2009), «Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του», Αθήνα

«Ενοικιάσεις Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής, Κλαδική Μελέτη», (2010), ICAP

«Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», (2012), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, (2013) Σημειώσεις μαθήματος Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία

«Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους 2 δις.», (2012), Εθνική Τράπεζα, Κλαδικές μελέτες

Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι. (2004), «Συγκρότηση Ανταγωνιστικών Επιχειρηματικών Συστάδων στο Θαλάσσιο Τουρισμό (yachting) με Στόχο τη Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη», Αθήνα

«Στατιστικά Κρουαζιέρας 2016», (2017), Ένωση Λιμένων Ελλάδας

“Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2016 Edition”, (2017), CLIA

“Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition”, (2016), CLIA

“Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition”, (2015), CLIA

“Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition”, (2014), CLIA

“Challenges and Opportunities for Maritime and Coastal Tourism in the EU” (2014) Summary Report, European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries

Diakomihalis, M.N. (2007), *“Greek Maritime Tourism: Evolution, Structure and Prospects.”*

Goymen, K. (2000), *“Tourism and governance in Turkey.”*

Jamie M. Chen, Balomenou Chrysanthi, Peter Nijkamp, Poulaki Panoraia, Lagos Dimitrios (2012), *“The Sustainability of Yachting Tourism: A Case Study on Greece.”*

Lekakou Maria B., Pallis Athanasios A., Vaggelas George K. (2009), *“Is this a home port? An analysis of the cruise industry’s selection criteria.”*

“Shipping Industry Almanac 2016”, (2016), Ernst & Young

“Shipping Industry Almanac 2015”, (2015), Ernst & Young

“Statistics and Markets 2015”, (2015), CLIA

“The impact of tourism on coastal areas: Regional development aspects”, (2008), European Parliament, Directorate General for Internal Policies of the Union

Vaggelas George K. (2015), *“The Cabotage abolishment in the greek cruise market: an initial assessment vis-à-vis homeport operations.”*