

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ

ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ

ΚΛΑΔΟΥ

Γιαννούλη Ελισάβετ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ- ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή ξεταστική 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:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Βαλμά Ερασμία
- Πελαγίδης Θεόδωρος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας κο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο, καθώς και τους κ.κ. Βαλμά Ερασμία και Πελαγίδα Θεόδωρο για την ενθάρρυνση, την υποστήριξη και την κατανόηση, σε όλα τα στάδια τη συνεργασίας μας.

Ιδιαίτερος ευχαριστώ την οικογένειά μου για την καθογήση καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και για την αγάπη που μου προσφέρουν όλα αυτά τα χρόνια ως οδηγό σε κάθε μου βήμα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η αναλυτική παρουσίαση του ελληνικού φορολογικού καθεστώτος στο θαλάσσιο τουρισμό, μετά και την ψήφιση του πρόσφατου Ν. 4256/2014, του ρόλου που παίζει η φορολογία στην ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου, καθώς και της συμβολής του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού εν γένει στην ανάπτυξη της εθνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας.

Παράλληλα παρουσιάζονται βασικοί ανταγωνιστές της Ελλάδος στο θαλάσσιο τουρισμό, κυρίως στη Μεσογειακή λεκάνη, οι οποίοι διεκδικούν μεγάλο μερίδιο της συγκεκριμένης αγοράς και με βάση την τρέχουσα θέση/ δυναμική της Ελλάδος στο θαλάσσιο τουρισμό διατυπώνονται τα συμπερασματικά σχόλια.

Λέξεις κλειδιά: θαλάσσιος τουρισμός, φορολογία, φορολογικά συστήματα, γιώτινγκ, κρουαζιέρα, σκάφη αναψυχής, ελληνική οικονομία, ευρωπαϊκή οικονομία, ανταγωνισμός, δορυφορικός λογαριασμός τουρισμού, προστιθέμενη αξία

ABSTRACT

The aim of the present paper is to present thoroughly the greek tax regulation system in maritime tourism, after the vote of the recent L. 4256/2014, as well as the role of the taxation in the development of this particular sector and the contribution in general of the maritime tourism sector in the development of the national and european economy.

In addition, basic competitor of Greece in maritime tourism are presented, mainly in the Mediterranean basin, claiming a significant market share. In the end, after having analyzed the present position/ dynamic of Greece in maritime tourism, the paper reaches to conclusive comments and propositions.

Key words: maritime tourism, tax regulation, tax systems, yachting, cruising, pleasure/recreational boats, greek economy, European economy, competition, tourism satellite account, value added

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1.1 ΕΝΝΟΙΑ.....	11
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ- ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	17
1.3 ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	19
1.3.1 ΓΙΩΤΙΝΓΚ- ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	21
1.3.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	33
2.2 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΦΟΡΩΝ, ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ..	34
2.3 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	39
2.4 ΤΕΚΜΗΡΙΑ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ, Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.).....	41
2.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Α & Β ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (Ν. 27/1975).....	49
2.5.1 ΠΛΟΙΑ Α ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.....	56
2.5.2 ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ Α ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.....	59
2.5.3 ΠΛΟΙΑ Β ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.....	61
2.6 Ν.Ε.Π.Α. (Ν. 3182/2003)	63
2.6.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ Ν.Ε.Π.Α.....	66
2.7 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΩΝ (4211/2013).....	67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

3.1 Ν. 4256/2014 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	71
3.1.1 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	73
3.1.2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	74
3.1.3 ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ.....	75
3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	78
3.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	91
3.3.1 ΕΝΝΟΙΑ.....	91

3.3.2 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	93
3.3.2.1 CRUISING SWOT ANALYSIS.....	98
3.3.2.2 YACHTING SWOT ANALYSIS.....	99
3.3.3 ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	101
3.3.3.1 ΚΡΟΑΤΙΑ.....	101
3.3.3.2 ΚΥΠΡΟΣ.....	102
3.3.3.3 ΙΤΑΛΙΑ.....	103
3.3.3.4 ΤΟΥΡΚΙΑ.....	105
3.3.3.5 ΜΑΡΟΚΟ.....	108
3.3.3.6 ΤΥΝΗΣΙΑ.....	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	110
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	112

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: International Tourism Arrivals to 2020.....	14
Πίνακας 2: Table of International Arrivals Forecasts.....	15
Πίνακας 3: Δικτύωση διαφορετικών ειδών θαλάσσιου τουρισμού.....	20
Πίνακας 4: Διεθνείς τουριστικές αφίξεις σε Ελλάδα και ανταγωνιστές, 2012.....	27
Πίνακας 5: Ελλάδα & ανταγωνιστές- θέση στην παγκόσμια κατάταξη, 2012.....	31
Πίνακας 6: Οι 10 κυριότερες χώρες προορισμού βάσει των ταξιδιωτικών πληρωμών, 2012.....	32
Πίνακας 7: Αντικειμενική Δαπάνη για μηχανοκίνητα σκάφη, ταχύπλοα και μη.....	46
Πίνακας 8: Αντικειμενική δαπάνη ιστιοφόρων ή μηχανοκίνητων ή μικτών σκαφών με χώρο ενδιαίτησης.....	47
Πίνακας 9: Φορολογία Πλοίων Α' κατηγορίας.....	56
Πίνακας 10: Φορολογικοί Συντελεστές.....	57
Πίνακας 11: Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας.....	60
Πίνακας 12: Φορολογικοί Συντελεστές για τον υπολογισμό της εισφοράς.....	61
Πίνακας 13: Φορολογία πλοίων Β' Κατηγορίας.....	61
Πίνακας 14: Καμπύλες προσφοράς και ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών.....	79
Πίνακας 15: Τουρισμός και ΑΕΠ.....	82
Πίνακας 16: Επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία, 2010	83
Πίνακας 17: Συνολική επίδραση του τουρισμού στο ΑΕΠ.....	84
Πίνακας 18: Tourism key factors for Greece.....	85
Πίνακας 19: Public Revenues in million €.....	85
Πίνακας 20: Public Revenues in million €.....	86
Πίνακας 21: Net taxes & VAT contribution by activity.....	87
Πίνακας 22: Διάκριση περιοχών έρευνας ανταγωνιστικότητας.....	93
Πίνακας 23: Ανταγωνιστικότητα τιμών στις τουριστικές υπηρεσίες.....	94
Πίνακας 24: Σύγκριση ανελαστικών εξόδων με φορολογικά αντικειμενικά κριτήρια.....	96
Πίνακας 25: 7 Largest marine and maritime activities in Greece.....	97
Πίνακας 26: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Greece.....	97
Πίνακας 27: 6 θαλάσσιοι τομείς της Ελλάδας με τις μεγαλύτερες προοπτικές.....	97
Πίνακας 28: 7 Largest marine and maritime activities in Croatia.....	102

Πίνακας 29: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Croatia.....	102
Πίνακας 30: 6 θαλάσσιοι τομείς της Κροατίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές.....	102
Πίνακας 31: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Cyprus.....	103
Πίνακας 32: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Cyprus.....	103
Πίνακας 33: 6 θαλάσσιοι τομείς της Κύπρου με τις μεγαλύτερες προοπτικές.....	103
Πίνακας 34: 7 Largest marine and maritime activities in Italy.....	104
Πίνακας 35: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Italy.....	104
Πίνακας 36: 6 θαλάσσιοι τομείς της Ιταλίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές.....	104
Πίνακας 37: 7 Largest marine and maritime activities in Turkey.....	105
Πίνακας 38: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Turkey.....	105
Πίνακας 39: 6 θαλάσσιοι τομείς της Τουρκίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές.....	106

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα ως τόπος γνωστός για το φυσικό της κάλλος, τη γεωμορφία της, αλλά και τις ιδανικές κλιματολογικές συνθήκες, αποτελεί μία από τις χώρες που διεκδικεί μερίδιο αγοράς στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος αναπτύσσεται ταχύτατα με όλο και περισσότερο οπαδούς να επιλέγουν τον τρόπο αυτό διακοπών. Παρά τις εμφανείς ελλείψεις σε υποδομές και παροχές υπηρεσιών στον κλάδο αυτό, οι οποίες κατά βάση οφείλονται στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία που έπληξε βαριά την Ελλάδα, αλλά και σε γραφειοκρατικές καθυστερήσεις, η χώρα μας χαίρει ιδιαίτερης εκτίμησης από τους τουρίστες του κλάδου αυτού.

Δεδομένου ότι κατά τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός στο θαλάσσιο τουρισμό γύρω από τη λεκάνη της Μεσογείου είναι έντονος και η Ελλάδα έρχεται αντιμέτωπη με χώρες, οι οποίες εμφανίζονται ελκυστικότερες από την ίδια, όχι τόσο λόγω φυσικής ομορφιάς, όσο λόγω φορολογικών και άλλων ελαφρύνσεων, η Ελλάδα θα πρέπει εκ των πραγμάτων, να αναδιαμορφώσει το ισχύον φορολογικό της καθεστώς αναφορικά με το θαλάσσιο τουρισμό, δημιουργώντας κίνητρα για τους τουρίστες, οι οποίοι συμβάλλουν στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της πληγείσας ελληνικής οικονομίας με το συνάλλαγμά τους. Ήδη έγινε σημαντική προσπάθεια με τον πρόσφατο Ν. 4256/2014, λόγω όμως του έντονου ανταγωνισμού, οι αλλαγές και βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν είναι πολλές και χρήζουν ιδιαίτερης μελέτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1.1 ΕΝΝΟΙΑ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες αυτές θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι και βασικό στοιχείο της τουριστικής μορφής και όχι απλώς και μόνον μέσον για την πραγματοποίηση των διακοπών¹. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια και τα καταστήματα διατροφής γενικά, καθώς και κάθε είδους έργα υποδομής και ανωδομής, απαραίτητα για την τουριστική ανάπτυξη, όπως οι μαρίνες, οι επιχειρήσεις, οι εξοπλισμοί. Περιλαμβάνονται επίσης δραστηριότητες ψυχαγωγίας, όπως οι θαλάσσιες εκδρομές, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος οικοτουρισμός, οι κρουαζιέρες, το κολύμπι, το ψάρεμα, οι καταδύσεις. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι θέματα που αφορούν τις επιδράσεις του τουρισμού σε νησιώτικες κοινωνίες, τα φυσικά όρια των οποίων καθορίζονται από τη θάλασσα που τις περιβάλλει, άπτονται και αποτελούν ένα σημαντικό πεδίο έρευνας των επιδράσεων του Θαλάσσιου Τουρισμού.

Ο τουρισμός γενικά προϋποθέτει τη μετακίνηση του ανθρώπου από τον τόπο της μόνιμης κατοικίας σε άλλον τόπο με καθορισμένη χρονική διάρκεια παραμονής, με σκοπό την αναψυχή, δηλαδή τη σωματική, πνευματική και ψυχική ανάταση και με το δεδομένο ότι θα υπάρξει επιστροφή στον τόπο μόνιμης κατοικίας. Ως τουρίστας ορίζεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO) "ο επισκέπτης που μένει πάνω από 24 ώρες σε μια χώρα την οποία επισκέφτηκε για εργασία ή αναψυχή". Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες αναψυχής που έχουν σχέση και αναπτύσσονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Υπό αυτήν την έννοια δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού οι δραστηριότητες αναψυχής που έχουν σχέση με το γλυκό υγρό στοιχείο (ποτάμια, λίμνες), αλλά ούτε και οι

¹ Τσοπελογιάννης Γ. (2012), Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα, Μορφές και τρόποι ανάπτυξης

δραστηριότητες που αν και πραγματοποιούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον δε σκοπούν στην αναψυχή. Θαλάσσιο περιβάλλον και αναψυχή είναι, λοιπόν, έννοιες άμεσα συνδεδεμένες όταν κάνουμε λόγο για θαλάσσιο τουρισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα σύνολο εργασιών και υπηρεσιών που έχουν εξειδικευμένο χαρακτήρα, λόγω του ότι συνδέει δύο βασικούς τομείς της οικονομίας εκείνον του τουρισμού με εκείνον της ναυτιλίας. Ένας θαλάσσιος προορισμός όσο ιδανικός κι αν είναι δε μπορεί να λειτουργήσει και να αποδώσει τα μέγιστα μόνος του, χρειάζεται ένα «δίκτυο». Ένα δίκτυο λοιπόν θαλάσσιου τουρισμού αποτελείται από ναυτικά στοιχεία, αλλά και τουριστικά ενδιαφέροντα.

Η απασχόληση στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί γνώσεις εξειδικευμένες, σωστή και συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση, αλλά και εμπειρία. Ο εργαζόμενος στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού δεν περιορίζεται μόνον στην παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, αλλά θα πρέπει να είναι σε θέση να αντεπεξέλθει στις δύσκολες συνθήκες αργασίας που συνεπάγεται το θαλάσσιο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό εξάλλου, στις περισσότερες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού δεν επιτρέπεται η ανειδίκευτη ή περιστασιακή εργασία, ενώ ταυτόχρονα οι επιχειρήσεις που έχουν ως αντικείμενο το θαλάσσιο τουρισμό υπόκεινται σε αυστηρές νομοθεσίες, που προβλέπουν αδειοδοτήσεις με αυστηρά κριτήρια, συνεχείς ελέγχους και εποπτεία κρατικών αρχών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως και γενικότερα όλες οι μορφές τουρισμού, έχει διεθνή χαρακτήρα, πράγμα που σημαίνει ότι επηρεάζεται και καθορίζεται από ποικίλους διεθνείς παράγοντες, όπως πολιτικές και οικονομικές κρίσεις, φυσικές καταστροφές, περιβαλλοντικοί παράγοντες, πολεμικές συρράξεις, κ.λπ.. Παράλληλα, η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει ως αποτέλεσμα τη διαπολιτισμική επικοινωνία μεταξύ των τοπικών και πληθυσμών και των τουριστών- επισκεπτών. Η επικοινωνία αυτή έχει ιδιαίτερος ενδιαφέρουσα κοινωνιολογική και πολιτισμική σκοπιά, καθώς ο θαλάσσιος τουρισμός επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη ζωή, στη συμπεριφορά, στα ήθη και έθιμα, καθώς και στις συνήθειες των κατοίκων των χωρών υποδοχής. Μάλιστα, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας οικονομικός τομέας που κατά κανόνα αψηφά τα μειονεκτήματα που τυχόν προκαλεί η δυσμενής γεωγραφική θέση, καθώς η ναυπηγική τεχνολογία με την κατασκευή διαφόρων τύπων πλοίων επιτυγχάνει την συγκοινωνιακή και τουριστική επικοινωνία.

Συχνά, γίνεται αναφορά στην έννοια του Αειφορικού Τουρισμού και αντιστοίχως του θαλάσσιου αειφορικού τουρισμού, στην οποία περιλαμβάνεται και η κοινωνική ευθύνη, δηλαδή, μια σημαντική δέσμευση απέναντι στη φύση και τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας σε οποιαδήποτε τουριστική επέμβαση ή ανάπτυξη. Ο αειφορικός τουρισμός ορίζεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO), το Συμβούλιο Τουρισμού (WTTC) και το Συμβούλιο Γης ως:

"Η Ανάπτυξη Αειφορικού Τουρισμού ικανοποιεί τις ανάγκες των τωρινών τουριστών και των περιοχών που τους φιλοξενούν και παράλληλα προστατεύει και ενισχύει τις ευκαιρίες για το μέλλον. Θεωρείται ότι η ανάπτυξη αυτή οδηγεί στη διαχείριση όλων των πόρων με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι δυνατό να εκπληρώνονται οι οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές ανάγκες, ενώ παράλληλα να διατηρείται η πολιτιστική ακεραιότητα, οι ουσιώδεις οικολογικές διαδικασίες, η βιολογική ποικιλότητα και τα συστήματα υποστήριξης της ζωής. Τα προϊόντα αειφορικού τουρισμού είναι προϊόντα που λειτουργούν σε αρμονία με το τοπικό περιβάλλον, την κοινωνία και τους πολιτισμούς, έτσι ώστε αυτά να καρπώνονται όλα τα οφέλη και να μην αποτελούν θύματα τουριστικής ανάπτυξης".

Οι όροι Υπεύθυνος Τουρισμός, Ήπιος Τουρισμός, Τουρισμός Ελάχιστων Επιπτώσεων και Εναλλακτικός Τουρισμός, έχουν μια παρόμοια σημασία με αυτή του Αειφορικού Τουρισμού. Έτσι, για τους στόχους της συγκεκριμένης ενότητας περιλαμβάνονται στον όρο Αειφορικός Τουρισμός.

Μερικοί παράγοντες μπορούν να θεωρηθούν ως "οδηγοί", που ωθούν την τουριστική βιομηχανία προς μια προσέγγιση αειφορικής ανάπτυξης.

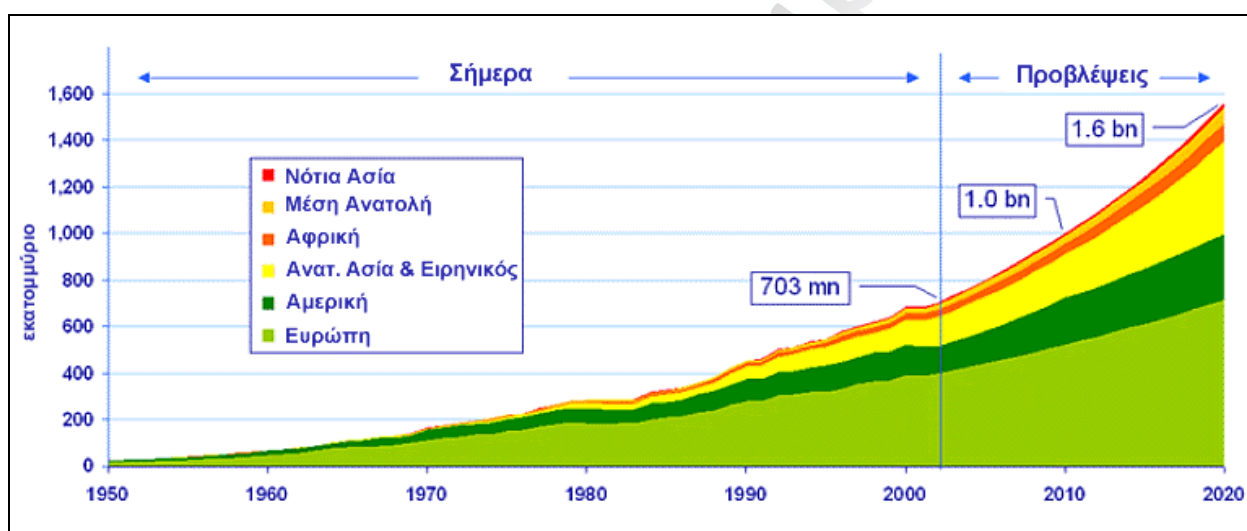
Αυτοί είναι:

- ✓ Σταδιακή αύξηση της πίεσης για ρυθμίσεις.
- ✓ Αύξηση της ευαισθητοποίησης για την εξοικονόμηση κόστους που προέρχεται από την κατανάλωση ευαίσθητων πόρων.
- ✓ Οι επαγγελματίες του τουριστικού τομέα και οι πράκτορες αναγνωρίζουν ότι η περιβαλλοντική ποιότητα είναι ουσιώδης για ένα ανταγωνιστικό προϊόν.
- ✓ Η αντίληψη κυβερνήσεων και πρακτόρων ότι η τουριστική ανάπτυξη μπορεί να ασκήσει αρνητική επίδραση στο περιβάλλον.

✓ Η αύξηση της ευαισθητοποίησης των κοινωνιών σχετικά με τη δυνατότητά τους να επηρεάζουν την τουριστική πολιτική.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου Τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης. Οι δραστηριότητες του Θαλάσσιου Τουρισμού συγκροτούν μια από τις μεγαλύτερες αγορές παγκοσμίως και παρουσιάζει ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση στην πάροδο των ετών.

Πίνακας 1: International Tourism Arrivals to 2020



Source: UNWTO, Global Forecasts and Profiles of Market Segments (Madrid: World Tourism Organization, 2001). p.3.

Πίνακας 2: International Arrivals Forecasts

	Base Year	Forecasts		Market share (%)		Average annual growth rate (%)
	1995	2010	2020	1995	2020	1995-2020
	(Million)					
World	565	1006	1561	100	100	4.1
Africa	20	47	77	3.6	5.0	5.5
Americas	110	190	282	19.3	18.1	3.8
East Asia and the Pacific	81	195	397	14.4	25.4	6.5
Europe	336	527	717	59.8	45.9	3.1
Middle East	14	36	69	2.2	4.4	6.7
South Asia	4	11	19	0.7	1.2	6.2

Source: UNWTO, Global Forecasts and Profiles of Market Segments (Madrid: World Tourism Organization, 2001), p.4.

Στους ανωτέρω πίνακες είναι εμφανές ότι οι προβλέψεις κάνουν λόγο για αύξηση της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος μέσα στα επόμενα έτη. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το μεγαλύτερο παγκοσμίως μερίδιο αγοράς στο τουριστικό προϊόν που κατέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και με το ότι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα από τα ανταγωνιστικότερα κομμάτια του τουριστικού προϊόντος της Ευρώπης, συνάδουν στο ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει θεμελιώδη σημασία για τα οικονομικά μεγέθη τόσο της Ελλάδος, όσο και του ευρωπαϊκού χώρου γενικότερα.

Οι αριθμοί είναι, άλλωστε, ενδεικτικοί του μεγέθους της συμβολής του τουρισμού στην παγκόσμια οικονομία:

- Από το 1952 ως το 2005 ο αριθμός των διεθνών τουριστικών αφίξεων αυξήθηκε με ρυθμό 6,5% κατ'έτος, με αποτέλεσμα ο συνολικός αριθμός των ταξιδιωτών να εκτιναχθεί από τα 25 στα 806 εκατομμύρια.
- Ο ρυθμός αύξησης του εισοδήματος που προέκυψε από αυτές τις αφίξεις ήταν ιδιαίτερα μεγάλος, αγγίζοντας το 11,2% για την προαναφερθείσα περίοδο, γιγαντώνοντας την παγκόσμια οικονομία και αγγίζοντας τα 680 δις δολάρια το

2005.

• Ως το 1950, οι 15 κορυφαίοι προορισμοί απορροφούσαν το 88% των παγκόσμιων αφίξεων, με το ποσοστό να μειώνεται στο 75% για το 1970 και στο 57% για το 2005, με αποτέλεσμα την πιο ομοιόμορφη κατανομή των οφελών του παγκόσμιου τουρισμού, συμπεριλαμβανομένων πλέον και νέων προορισμών, πολλοί εκ των οποίων βρίσκονται στις αναπτυσσόμενες χώρες.

• Το 2006 οι παγκόσμιες αφίξεις άγγιξαν τα 842 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 4,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

• Το 2007 παρουσιάζεται ως το τέταρτο συνεχόμενο έτος σταθερής μεγέθυνσης της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας, η οποία παρουσιάζεται συνολικά ευπροσάρμοστη στις ποικίλες κρίσεις που ενδεχομένως προκύπτουν.

• Το 2008 ήταν το έτος που ο παγκόσμιος τουρισμός επλήγει σημαντικά από την παγκόσμια οικονομική κρίση και άρχισε μια αντίστροφη πορεία που συνεχίστηκε και το πρώτο μισό του 2009.

• Το 2009 οι παγκόσμιες αφίξεις μειώθηκαν κατά 4,2% σε σχέση με το 2008, φθάνοντας τα 880 εκατομμύρια.

• Το 2010 οι παγκόσμιες αφίξεις άγγιξαν τα 940 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 6,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

• Το 2011 οι παγκόσμιες αφίξεις σημείωσαν άνοδο κατά 4,6% σε σχέση με το 2010, φθάνοντας τα 983 εκατομμύρια.

• Το 2012 ο τουρισμός συνέχισε την ανάκαμψή του, ξεπερνώντας για πρώτη φορά το φράγμα του 1 δισ. στις διεθνείς αφίξεις.

• Το 2013 ο τουρισμός συνεχίζει την ανάπτυξή του και αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση των διεθνών αφίξεων μεταξύ 3-4%.

• Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού προβλέπει μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης των διεθνών τουριστικών αφίξεων της τάξης του 4,1% με ορίζοντα το 2020.

Συνεπώς, οι διεθνείς αφίξεις αναμένεται ως τότε να ξεπεράσουν το 1,5 δισ ταξιδιωτών.

Ο παγκόσμιος τουρισμός αντιμετωπίζει μεγάλες προκλήσεις εν όψει του 21ου αιώνα, οι οποίες σχετίζονται με τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη, την αντιμετώπιση των ανισοτήτων σε ζητήματα πλούτου και ευκαιριών, αλλά και την ορθή κατανομή και διαχείριση των υπαρχόντων φυσικών πόρων, όπως ακριβώς συμβαίνει με κάθε ζωντανό

κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας που έρχεται αντιμέτωπο με τη διαρκώς εξελισσόμενη διεθνή πραγματικότητα.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ- ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο θαλάσσιος τουρισμός καθιερώθηκε, όπως και άλλες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, όπου υψηλές εισοδηματικές τάξεις δραστηριοποιούνταν και συναθροίζονταν μέσα σε Λέσχες και Ομίλους. Το να είναι κανείς μέλος αποτελούσε μεγάλη τιμή, ώστε τα σκάφη έφεραν στον ιστό την σημαία με τα διακριτικά του Ομίλου και έγραφαν στις πρύμνες τους κάτω από το όνομα του σκάφους τα αρχικά του κλαμπ.

Έχοντας μία διαχρονική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα διαπιστώνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν ο πρώτος που αναπτύχθηκε από τις νέες μορφές τουρισμού με τα γιοτ, τις κρουαζιέρες και τη βελτίωση των συνθηκών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Από τις αρχές του 1960 και μετά, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) άρχισε μια εντατική προσπάθεια για τη δημιουργία υποδομής, τεχνικής και θεσμικής, για το θαλάσσιο τουρισμό, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ανάγκες και προσδοκίες των επισκεπτών.

Ο Β.Ν.Ο.Ε, νυν Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος, ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος την δεκαετία του 1960 με διεθνή απήγηση και με υποδομή για φιλοξενία σκαφών αναψυχής όπως και για την παροχή πάσης φύσεως πληροφοριών για αυτούς που θα επιθυμούσαν να πλεύσουν στις Ελληνικές θάλασσες.

Η Ελλάδα ευρισκόμενη σε κομβικό σημείο της ανατολικής Μεσογείου στο νοτιότερο της Ευρώπης ήταν από παλιά σημείο των πολιτισμών Ανατολής και Δύσης. Από τις αρχές του 1960 άρχισε να αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός. Κύριο μοχλό της προσπάθειας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αποτέλεσε ο Ε.Ο.Τ. που πρωτοστάτησε στη δημιουργία της απαιτούμενης τεχνικής και θερμικής υποδομής. Την ίδια περίοδο ξεκίνησε από τον Ε.Ο.Τ. πρόγραμμα κατασκευής μαρίνων για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Έτσι ξεκίνησε η λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένης και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας Αλίμου, Γούβιων κ.λ.π. Επίσης απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης εισόδου και εξόδου των σκαφών αναψυχής

στην Ελλάδα, καθιερώθηκε ειδικό δελτίο κίνησης καθώς και κίνητρα για αφορολόγητα είδη και καύσιμα.

Το 1970 άνοιξαν τα πρώτα γραφεία γιώτινγκ. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση και από το 1990 έγινε η μεγάλη «έκρηξη» στην αγορά του γιώτινγκ και της πολυτελούς κρουαζιέρας.

Το νομικό πλαίσιο που διέπει όλα αυτά τα χρόνια τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελείται από πλήθος νομοθετικών και παράγωγων κανονιστικών διατάξεων, με κυριότερες τους Ν. 438/1976, το ΠΔ 122/1995, Ν. 2743/1999, Ν.3182/2003, Ν.3790/2009, Ν. 3872/2010, Ν. 4256/2014. Ο Ν. 438/1976 (ΦΕΚ Α' 256/1976) «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής», προπάτορας του Ν. 2743/1999. Ο Ν. 2743/1999 (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999) «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις», αποτέλεσε βασικό νομοθέτημα για το καθεστώς λειτουργίας των επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στην ελληνική επικράτεια, έδινε ορισμούς (άρθρο 1 του νόμου), ρύθμιζε το καθεστώς αδειοδότησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (άρθρα 2 και 3), του ναυλοσυμφώνου και το καθεστώς των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (άρθρο 9). Ακολούθως ο Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ Α' 220 12.9.2003) «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», ρυθμίζει τη λειτουργία των εταιρειών που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, εκμετάλλευση ή διαχείριση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, δηλαδή των Ν.Ε.Π. Α. ως *sui generis* εταιρικό τύπο, με ειδικούς κανόνες ίδρυσης και λειτουργίας, φορολογικού καθεστώτος, λύσης και εκκαθάρισης. Ομοίως, ο Ν. 3790/2009 (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις», με το πρώτο άρθρο του θεσπίζει ειδικό εταιρικό τύπο, για την κυριότητα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, στο άρθρο 2 του καθιερώνει ειδικό φόρο για τα πλοία αναψυχής και στο άρθρο 3 ρύθμιζε το ζήτημα της επιβολής έκτακτης εισφοράς που επιβλήθηκε στους πλοιοκτήτες σκαφών αναψυχής. Ο νεότερος και πλέον συζητημένος νόμος που διέπει το καθεστώς του θαλάσσιου τουρισμού είναι ο Ν. 4256/2014 «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» στον οποίο θα αναφερθούμε εκτενέστερα στη συνέχεια της παρούσης μελέτης.

Από τη σύντομη αναφορά στους βασικούς νόμους που διέπουν το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η πληθώρα διατάξεων που καλύπτουν μία σχεδόν τριακονταετία (1976-2009), δε διευκολύνει τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στις ελληνικές θάλασσες, αντίθετα, η μη σύνδεση (πραγματική και ουσιαστική) των ρυθμίσεων, καθιστά τη νομοθεσία στον τομέα αλληλεπικαλυπτόμενη, γραφειοκρατική με αρκετές δυσκολίες κατά την εφαρμογή της.

1.3 ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η μετακίνηση επιβατών με θαλάσσια μέσα αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς. Αναφορικά με τον ελλαδικό χώρο οι μετακινήσεις πραγματοποιούνται τόσο εντός των χωρικών υδάτων σε παραθαλάσσιους προορισμούς, όσο και στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων από και προς το εξωτερικό.

Το πλαίσιο των θαλάσσιων τουριστικών δραστηριοτήτων είναι ευρύ. Για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες οι μεταφορές στο πλαίσιο των διακοπών αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων και γι' αυτό το λόγο βασίζονται στο θαλάσσιο τουρισμό. Από την άλλη πλευρά για τον τουρίστα η μεταφορά αποτελεί μόνον ένα συστατικό του τουριστικού προϊόντος, χωρίς όμως να αποτελεί το σκοπό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, ανάλογα με το κριτήριο του ιδιαίτερου θαλάσσιου χώρου όπου λαμβάνει χώρα η τουριστική δραστηριότητα και ανάλογα με το πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται για την ανάπτυξή της μπορεί να διακριθεί σε²:

- Παράκτιο τουρισμό
- Υποβρύχιο τουρισμό
- Θαλάσσιο τουρισμό φύσης
- Θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό
- Θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό
- Θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό
- Γιώτινγκ

² Μυλωνόπουλος & Μοίρα (2005), Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks

- Κρουαζιέρα

Ο θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται από την πολυμορφικότητα και τον γρήγορο ρυθμό του. Υπάρχουν οι κλασσικές εκδρομές με σκάφη και παράλληλα δημιουργούνται κάθε χρόνο καινούργια αθλήματα που έχουν να κάνουν με το παραθαλάσσιο χώρο. Αλλά παράλληλα υπάρχουν και οι πιο απολαυστικές και ξεκούραστες κρουαζιέρες. Τα δίκτυα του θαλάσσιου τουρισμού συνδέουν όλα αυτά τα είδη, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3

Δικτύωση διαφορετικών ειδών θαλάσσιου τουρισμού		
Παθητική αναψυχή στο νερό	Αθλήματα	Έμμεση αναψυχή
κρουαζιέρες	ιστιοπλοΐα	παρατήρηση θαλάσσιου βιοτόπου
θαλάσσιες κρουαζιέρες	ιστιοσανίδα	κατάδυση
ποτάμιες κρουαζιέρες	κατάδυση	ψάρεμα
	κολύμβηση	κολύμβηση
		εστίαση
		κατασκήνωση
	γαστρονομία	

Πηγή: Dr. Hassh (2011), Berlin Ksb Media

Οι κατηγοριοποιήσεις του θαλάσσιου τουρισμού είναι πολλές και διαφοροποιούνται ανάλογα με το κριτήριο που εξετάζεται αυτή η μορφή τουρισμού. Παρόλα αυτά, η σύνδεση της έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού ιδιαίτερα με το γιώτινγκ και τα σκάφη αναψυχής, αλλά και την κρουαζιέρα, είναι ολοένα και συχνότερη, δεδομένης της μαζικής προσπάθειας για τη στήριξη της μορφής αυτής

τουρισμού που τα τελευταία χρόνια έχει πολυάριθμους υποστηρικτές και αποφέρει τεράστια έσοδα.

1.3.1 ΓΙΩΤΙΝΓΚ- ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές έχουν πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα με άλλες χώρες και τα ήρεμα νερά προσφέρονται για ταξίδια με ναυλωμένα ή ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής. Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε δύο κατηγορίες, στη ναύλωση σκάφους με πλήρωμα (crewed yacht) και στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat). Η ναύλωση (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών, κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος «εκναυλωτής», αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται «ναυλωτής» ή «φορτωτής», συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου (χρονική περίοδος), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται «ναύλος». Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και «ναυλοσύμφωνο» για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τύπου φόρτωσης όσο και του τύπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα).

Το γιώτινγκ (yachting) είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων, αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας. Με τον όρο γιώτινγκ είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα, κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Επίσης παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής, κυρίως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις γίνονται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν στη μίσθωση και

πλήρωμα (crewed boats) ή να προσφέρονται χωρίς αυτό (bare boats). Σε περίπτωση που οι τουρίστες- ενοικιαστές δεν πληρούν οι ίδιοι τις απαραίτητες προϋποθέσεις (δεν διαθέτουν αναγνωρισμένο δίπλωμα ιστιοπλοΐας), τότε αναγκαστικά θα υποχρεωθούν να νοικιάσουν και τις υπηρεσίες ειδικευμένου προσωπικού, γεγονός που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης. Στην τιμή ενοικίασης δεν συμπεριλαμβάνονται οι τροφοδοσίες σε τρόφιμα και καύσιμα.

Στη ναύλωση σκάφους με πλήρωμα οι ενδιαφερόμενοι ναυλώνουν θαλαμηγό σκάφος που είναι στελεχωμένο. Η στελέχωση του θαλαμηγού σκάφους γίνεται με βάση το μέγεθος του σκάφους, τον αριθμό των επιβαινόντων και τις απαιτήσεις τους. Τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να ενδιαιτώνται στο σκάφος. Τα βασικά έξοδα των μελών του πληρώματος, δηλαδή η διατροφή και η ασφάλισή τους, περιλαμβάνονται στην τιμή ναύλωσης. Υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν με πλήρωμα:

α) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) τα οποία είναι ταχύπλοα και ανάλογα με το μέγεθος τους μπορεί να είναι βαρέως, μεσαίου ή ελαφρού εκτοπίσματος. Τα σκάφη αυτά συνήθως υπερβαίνουν σε μήκος τα 30 μέτρα.

β) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο προώθησης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή.

γ) τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers). Είναι ιστιοφόρα σκάφη με μηχανή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ως βοηθητικό είτε ως κύριο μέσο. Αυτή η κατηγορία σκαφών είναι ιδιαίτερα δημοφιλής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι με τα ιστιοφόρα διεξάγεται και πλήθος αγώνων, που εκτός από αθλητικό έχουν και τουριστικό ενδιαφέρον.

Στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat), ο ταξιδιώτης παραλαμβάνει το σκάφος της επιλογής του από προκαθορισμένη μαρίνα ή από τη βάση της εταιρείας ναύλωσης και καθορίζει ο ίδιος το πρόγραμμα της αναψυχής του. Βασική προϋπόθεση για τη ναύλωση αυτή είναι ο ναυλωτής να έχει δίπλωμα πλοήγησης (δίπλωμα skipper) και επιπλέον να επιβαίνει άλλο ένα άτομο που να έχει ικανότητες πλοήγησης. Το επαγγελματικό- τουριστικό yachting άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από τη δεκαετία του '60 και υπό το νόμο 438/76. Προκειμένου να μειωθεί το κόστος της ναύλωσης σκάφους αναψυχής καθιερώθηκε μια ιδιαίτερη μορφή ναύλωσης, ο στολίσκος σκαφών (φλοτίλλες). Ουσιαστικά οι φλοτίλλες εντάσσονται στην κατηγορία

των σκαφών χωρίς πλήρωμα. Περιλαμβάνουν μικρά βοηθητικά σκάφη με τέσσερις έως έξι θέσεις το καθένα. Οι φλοτίλλες είναι μια ομάδα 10- 12 σκαφών που ακολουθούν ένα σκάφος-αρχηγό (leader boat). Το σκάφος- αρχηγός προηγείται των άλλων σκαφών και σε αυτό επιβαίνει ένας κυβερνήτης (cruise leader), ένας μηχανικός και ένας ξεναγός. Αυτή η μορφή ναύλωσης προτιμάται από όσους διαθέτουν δίπλωμα πλοήγησης αλλά δεν έχουν σχετική εμπειρία. Η μορφή αυτή είναι ιδιαίτερα δημοφιλής σε πολλούς ιστιοπλόους.

Υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν χωρίς πλήρωμα: α) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο πρόωσης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή, β) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts), γ) τα catamaran. Τα catamaran προσφέρονται για όσους θέλουν να συνδυάσουν την άνεση του μηχανοκίνητου και το ρομαντισμό των ιστιοπλοϊκών.

Μια άλλη κατηγορία στο γιώτινγκ είναι τα πλοία της κατηγορίας motor yachts με πλήρωμα, τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν από έξι έως τριάντα άτομα. Η συντριπτική πλειοψηφία των σκαφών της κατηγορίας αυτής ανήκει σε ιδιώτες, οι οποίοι μέσω της ενοικίασης καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας. Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται σχεδόν αποκλειστικά σε τουρίστες του εξωτερικού, ενώ ένα σημαντικό μερίδιο καταλαμβάνουν οι Αμερικανοί. Είναι απαραίτητη η δραστηριοποίηση επαγγελματιών στο χώρο της ναύλωσης των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και επισιτισμού και άλλων υπηρεσιών που έχουν σχέση άμεση ή έμμεση με την κίνηση του θαλαμηγού σκάφους. Βασική προϋπόθεση όμως για την ανάπτυξη του γιώτινγκ είναι ο ελλιμενισμός των σκαφών. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η κατασκευή ειδικών τουριστικών λιμένων (μαρίνες) και λιμένων καταφυγής και η ανάπτυξη ενός αντίστοιχου δικτύου ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, διότι το γιώτινγκ προϋποθέτει τη γειτνίαση παράκτιων περιοχών, πράγμα που επιτρέπει το νησιωτικό σύμπλεγμα. Τα φυσικά αυτά στοιχεία απαντώνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος και ευνοούν την ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ελλάδα, καθώς η ακτογραμμή ανέρχεται στα 16.000 χλμ, υπάρχουν χιλιάδες νησιά και οι κλιματολογικές συνθήκες είναι κατάλληλες για ταξίδια με σκάφος, γι αυτό και η Ελλάδα αποτελεί μία από τις δυναμικότερες μορφές του

σύγχρονου τουρισμού³.

Η ιδιαιτερότητα του γιώτινγκ συνίσταται στο γεγονός ότι ο επιβαίνων στο θαλαμηγό σκάφος καθορίζει ο ίδιος το χρόνο και το χώρο των δραστηριοτήτων αναψυχής του. Χαρακτηριστικό στοιχείο της θαλάσσιας αυτής δραστηριότητας (γιώτινγκ) είναι η αυτοδυναμία της αναψυχής. Το γιώτινγκ υποστηρίζεται από πληθώρα υπηρεσιών. Το θαλαμηγό σκάφος εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής, όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η κατάδυση, η ερασιτεχνική αλιεία, η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση, κλπ.

Στην ανάπτυξη του γιώτινγκ βοήθησε η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης. Με το σκάφος μπορεί κάποιος να εξερευνήσει ακτές και απρόσιτες παραλίες που δεν θα μπορούσε να επισκεφθεί οδικώς και ταυτόχρονα θα απολαμβάνει την ηρεμία και την ησυχία. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα σκάφη αναψυχής μπορεί να είναι είτε ιδιόκτητα, είτε ναυλωμένα. Για να ναυλώσει κάποιος ένα σκάφος αναψυχής θα χρειαστεί πρώτα να γνωρίζει τα εξής:

- 1) Ποιός τύπος σκάφους τον ενδιαφέρει
- 2) Από ποιά λιμάνι της χώρας θα αναχωρήσει
- 3) Εάν επιθυμεί πλήρωμα ή όχι
- 4) Πόσα άτομα θα είναι στο σκάφος
- 5) Τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού

Αξιοσημείωτα συμπεράσματα προκύπτουν από κλαδική μελέτη για την αγορά των σκαφών αναψυχής που εκπόνησε η Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών της ICAP Group, μέλους της Global Finance. Πτωτικά κινήθηκε η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, ενώ μέτρα όπως η επιβολή τελών κυκλοφορίας στα σκάφη άνω των 10μ., η έκτακτη εισφορά στους ιδιοκτήτες σκαφών, καθώς και η επιβολή τεκμηρίου έπληξαν βάνανυσα τον κλάδο.

Τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες, αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή πώλησης, αλλά και το κόστος χρήσης, φύλαξης και συντήρησης αυτών. Σαφώς, οι

³ Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης, Λύτρας (1999)

προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Πέρα από τα προαναφερόμενα στοιχεία τα οποία επιδρούν άμεσα στη ζήτηση των σκαφών αναψυχής, η αγορά των εν λόγω προϊόντων επηρεάζεται και από έμμεσους παράγοντες που σχετίζονται με την υπάρχουσα υποδομή, όπως ο αριθμός των τουριστικών λιμένων, οι υπηρεσίες που παρέχουν και το κόστος αυτών, η ύπαρξη χώρων διαχείμασης, ειδικών χώρων καθέλκυσης και ανέλκυσης κ.λπ. Στον κλάδο των σκαφών αναψυχής δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, συγκριτικά με το μέγεθος της εγχώριας αγοράς, οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το αντικείμενο της δραστηριότητάς τους περιλαμβάνει την κατασκευή ή/ και εισαγωγή σκαφών αναψυχής, καθώς και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες, όπως η επισκευή και συντήρηση σκαφών, η εμπορία ναυτιλιακών ειδών και μηχανών θαλάσσης κ.λπ..

Ορισμένες από τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής είναι καθετοποιημένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνον τμημάτων του σκάφους. Το σύνολο της αγοράς καλύπτεται από εισαγόμενα προϊόντα, καθώς στη χώρα μας δεν υφίσταται παραγωγή. Στα σημαντικά προβλήματα του κλάδου περιλαμβάνεται η διάθεση στην εγχώρια αγορά σκαφών που δεν πληρούν πάντοτε τις απαιτούμενες προδιαγραφές καθώς και η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού. Αντίθετα, η ανάπτυξη της εξαγωγικής δραστηριότητας και η κατάκτηση νέων αγορών εξακολουθεί να αποτελεί ευκαιρία για τις περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου.

Στον ελληνικό χώρο υπάρχουν κυρίως ιδιωτικές εταιρείες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, μη επανδρωμένα με πλήρωμα⁴ και μήκος μέχρι 15 περίπου μέτρα, ενώ ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αποτελείται από 4.800 περίπου σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, γεγονός που καταδεικνύει ότι πρόκειται για το μεγαλύτερο στόλο της μεσογειακής λεκάνης. Από αυτά περίπου το 75% είναι ιστιοφόρα σκάφη και μηχανοκίνητα ιστιοφόρα ενώ το υπόλοιπο 25% είναι μηχανοκίνητα σκάφη, ενώ όλα φέρουν υποχρεωτικά ελληνική σημαία και είναι σε θέση να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

⁴ Λεκάκου, Τζαννάτος (2001)

Σήμερα τα σύγχρονα θαλαμηγά σκάφη που μπορούν να εκτελέσουν μακρινά ταξίδια είναι τα λεγόμενα εκ του αγγλικού όρου «κρούιζιν γιώτς» (cruising yachts). Τα σημαντικότερα εξ αυτών στον κόσμο φέρουν στον εξοπλισμό τους, επ' αυτών, μέχρι και 2 ελικόπτερα σε ειδικά διαμορφούμενους χώρους των καταστρωμάτων τους. Πολλές χώρες διατηρούν κρατικά τέτοια σκάφη ή νοικιάζουν για κάλυψη αναγκών φιλοξενίας υψηλών προσώπων ή και για ψυχαγωγία των ίδιων των Πολιτειακών Αρχόντων τους. Οι κρατικές θαλαμηγοί υπάγονται επιχειρησιακά στις ναυτικές δυνάμεις των χωρών, έστω και αν δεν φέρουν πολεμικό οπλισμό, οι οποίες και επιφορτίζονται τη συντήρησή τους. Η κύρια διαφορά μεταξύ θαλαμηγού και κότερου είναι ότι το δεύτερο είναι ιστιοφόρο, επίσης πολυτελούς κατασκευής. Οι θαλαμηγοί ελλιμενίζονται κυρίως σε τουριστικούς λιμένες και εγκαταστάσεις τις λεγόμενες διεθνώς «Μαρίνες».

Η Αγορά των Super Yachts

Τα Super Yachts είναι τα τελευταία χρόνια ένα ιδιαίτερο φαινόμενο στον θαλάσσιο τουρισμό. Αυτά τα θαλαμηγά είναι λόγω του μεγέθους και των ανέσεων που προσφέρουν ένας συνδυασμός ατομικού τουρισμού και μιας ιδιωτικής κρουαζιέρας. Αυτά τα θαλαμηγά χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες.

1. Super Yachts - με μήκος άνω των 24 μέτρων
2. Mega Yachts- με μήκος άνω των 40 μέτρων
3. Giga Yachts- με μήκος άνω των 75 μέτρων

Εκτός των μεγεθών τους διαχωρίζονται και από τον εξοπλισμό τους. Τα super Yachts μπορούν να χειριστούν και από μόνο ένα άτομο ενώ τα υπόλοιπα θαλαμηγά χρειάζονται πλήρωμα. Αυτά τα πλοία θα τα βρείτε σε μέρη του κόσμου όπου υπάρχει κοσμοπολίτικος τουρισμός. Στην Ευρώπη είναι γνωστές ως περιοχές- στόχοι οι ακτές της μεσόγειου στην Ισπανία, Γαλλία , Ιταλία, Μοντενέγκρο, Ελλάδα, Τουρκία και Κύπρο. Υπάρχουν πάνω από 5.000 θαλαμηγά στην Μεσόγειο. Δυστυχώς στην Ελλάδα πολλές μαρίνες δεν είναι κατάλληλες για την υποδοχή των Mega και Giga Yachts. Οι μαρίνες θα πρέπει να έχουν βάθος από μεγαλύτερο 9 μετρά για να μπορούν να δέσουν τα πλοία. Με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τα Σουπερ Yachts μπορεί να συγκριθεί η δημιουργία Vip Lounge στο αεροδρόμιο. Είναι ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς για την Ελλάδα, καθώς από ποιοτικές υπηρεσίες τα έσοδα μπορούν να είναι πολύ μεγάλα. Οι προϋποθέσεις για μια σωστή υποδομή είναι:

- Δημιουργία μιας επαγγελματικής και προσωπικής ατμόσφαιρας
- Ποιοτική και καινοτομική αρχιτεκτονική των κτιρίων
- Διεθνή πρότυπα σαλονιών
- Ένα μείγμα δημοσιότητας και προσωπικού χώρου
- Εναέρια και οδική πρόσβαση
- Ιδιωτικοί χώροι για πάρκινγκ πολυτελή αυτοκινήτων
- περιοχές προσγείωσης ελικοπτέρων
- Ύπαρξη ξενοδοχείων 5 αστέρων και άνω
- Υπηρεσίες Ασφάλειας

Σε σχέση όμως, με τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες και τη μορφολογία της Ελλάδος, η εγχώρια αγορά επαγγελματικών σκαφών είναι αρκετά περιορισμένη, συγκρινόμενη, βεβαίως και με άλλες χωρές με πολύ λιγότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα από την Ελλάδα, τη στιγμή μάλιστα που από τα 10 εκατομμύρια περίπου τουρίστες που επισκέπτονται τη χώρα ετησίως, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες γιώτινγκ.

Οι χρήστες σκαφών αναψυχής στον ελληνικό χώρο είναι κατά βάση αλλοδαποί, υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, ανεξάρτητοι και απαιτητικοί ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ενώ επιζητούν ελευθερία ως προς τον προγραμματισμό του ταξιδιού τους. Συγκεκριμένα, ποσοστό άνω του 90% των ελληνικών ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι Άγγλοι, Γερμανοί, Ολλανδοί και Ιταλοί, αλλά και Αμερικανοί και Ασιάτες σε μικρότερα ποσοστά. Σημειωτέον ότι κατά μέσο όρο ένας τουρίστας σε ελληνικό έδαφος ξοδεύει 75 δολάρια περίπου ανά ημέρα, ενώ οι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα για θαλάσσιο τουρισμό ξοδεύουν 120 δολάρια περίπου ανά άτομο ημερησίως⁵.

⁵ Γεωργιάδης (2005), Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα

Πίνακας 4



Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων Τράπεζας της Ελλάδος και Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού

Οι 5 πιο ακριβές μαρίνες στον κόσμο είναι οι εξής:

1. Κάπρι, Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2900

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 10

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 11.688

Περίοδοι αιχμής: Το Rolex Capri Sailing εβδομάδα του Μαΐου

2. Porto Cervo της Σαρδηνίας στην Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,500

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 60

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 9500

Περίοδοι αιχμής: Deluxe Fair, τον Ιούνιο, Maxi Yacht Rolex Cup Regatta το Σεπτέμβριο

3. Πορτοφίνο, Liguria, Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,350

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: έξι

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 17.650

Περίοδοι αιχμής: Portofino Rolex Trophy Μάιο 39

4. Magna Ίμπιζα, Ίμπιζα

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,300

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 12

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 8,000

Περίοδοι αιχμής: Σεπτέμβριος πάρτυ λήξης

5. St Tropez, Κυανή Ακτή, Γαλλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 1,300

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 30

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 13.500

Περίοδοι αιχμής: Διεθνές Κύπελλο Πόλο, Ιούλιος, Giraglia Rolex Cup, Ιούνιος

1.3.2 Κρουαζιέρα

Οι κρουαζιέρες αποτελούν οργανωμένες περιηγήσεις με ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Τα κρουαζιερόπλοια είναι ουσιαστικά πλωτά κινούμενα ξενοδοχεία, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να επισκέπτονται διάφορα λιμάνια. Μέσα στο κρουαζιερόπλοιο παρέχονται διάφορες υπηρεσίες, όπως άθλησης, αγορών, διασκέδασης κ.λπ..

Οι κρουαζιέρες κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τη χρονική τους διάρκεια σε μονοήμερες ή πολυήμερες και ανάλογα με τον προορισμό τους σε εγχώριες, διεθνείς, υπερατλαντικές κ.λπ.. Το χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας είναι ότι μπορεί να συνδέει το χρόνο παραμονής και διασκέδασης του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψή του σε ένα ή περισσότερα λιμάνια, ικανοποιώντας με τον τρόπο αυτό όλες τις απαιτήσεις. Η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός αποτελεί τον ιδανικό προορισμό για την πραγματοποίηση μιας ολιγοήμερης ή πολυήμερης κρουαζιέρας.

Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου, ενώ οι εργαζόμενοι σε αυτό, συμμορφούμενο απολύτως με το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών, έχουν αναλόγου επιπέδου ειδικότητες, όπως επί παραδείγματι «hotel management». Η βασική διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το τυπικό ξενοδοχείο είναι η δυνατότητα πλεύσης που διαθέτει και η εξαιτίας αυτής γεωγραφική μετακίνηση, ώστε να καλύπτεται η εκάστοτε ζήτηση.

Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας καλύπτει κομμάτι της ευρύτερης αγοράς της Μεσογείου και συγκεκριμένα αυτό της Ανατολικής Μεσογείου εντός του οποίου μπορούν να εντοπιστούν τέσσερις υποαγορές:

-Αιγαίον Πέλαγος

-Μαύρη Θάλασσα

-Κύπρος- Άγιοι Τόποι- Αίγυπτος

-Βενετία- Αδριατική- Ιόνιοι Νήσοι

Η τάση των τελευταίων ετών δείχνει τη διάθεση για ναυπήγηση ολοένα και μεγαλύτερων κρουαζιεροπλοίων σε μία προσπάθεια παροχής υπηρεσιών όλων των ειδών, αντιστοίχων ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού τύπου συγκροτήματος. Για το λόγο αυτό, πλέον, οι κρουαζιέρες, επιλέγονται όχι μόνον από εκείνους που αναζητούν στιγμές χαλάρωσης και ηρεμίας, αλλά και από τους πιο απαιτητικούς που αναζητούν στιγμές δράσης και έντονης δραστηριότητας. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε μεγάλη κλίμακα, την έχει καταστήσει προσιτή σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα και ηλικιακές ομάδες, ενώ η δυνατότητα πολλαπλών επιλογών και η δημιουργία πακέτων διακοπών σε συμφέρουσε τιμές διεύρυναν το κοινό στο οποίο απευθύνεται.

Παρά ταύτα η Ελλάδα υστερεί αρκετά στον τομέα της κρουαζιέρας συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις του κ. Μιχάλη Λάμπρου, Αντιπροέδρου του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας- Κλάδου κρουαζιεροπλοίων: «Στη σημερινή εποχή με τις τόσο δύσκολες συνθήκες και τα άγχη που δημιουργούνται καθημερινά από τη ζωή στους ανθρώπους, έχει αποδειχθεί ότι ο χρόνος των διακοπών σε κρουαζιερόπλοια είναι ό,τι καλύτερο μπορεί να περιμένει ο επιβάτης που πραγματικά ζει μια ξένοιαστη ζωή απολαμβάνοντας εκτός από τα λουκούλεια εδέσματα κάθε είδους διασκέδαση. Και όλα αυτά σε ένα πάρα πολύ λογικό εισιτήριο που συγκρίνοντάς το με τις διακοπές στην ξηρά αποδυναμώνεται το πλέον συμφέρον. Κατά το έτος 2010 σύμφωνα με τα στοιχεία που εξάγονται από τις διεθνείς στατιστικές, το σύνολο των επιβατών που ταξίδεψαν παγκοσμίως σε κρουαζιέρες ξεπέρασε τα 13 εκατομμύρια εκ των οποίων περίπου 5,5 εκατομμύρια αναφέρονται σε επιβάτες που προέρχονταν από τις αναπτυγμένες Ευρωπαϊκές χώρες. Πιο συγκεκριμένα: Το 2010 ταξίδεψαν με κρουαζιερόπλοια 1,6 εκατ. Άγγλοι επιβάτες, 1,2 εκατ. Γερμανοί επιβάτες, 900.000 Ιταλοί, 650.000 Ισπανοί, 400.000 Γάλλοι και περίπου 750.000 από τα υπόλοιπα ανεπτυγμένα κράτη της Ευρώπης συμπεριλαμβανομένων των Σκανδιναβικών κρατών πλην της Ελλάδας φυσικά. Η θέση της Ελλάδας σε αριθμούς για την παγκόσμια κρουαζιέρα είναι ανύπαρκτη. Μπορεί η χώρα μας με τα νησιά της και τους αρχαιολογικούς της χώρους να βρίσκεται μέσα στις πρώτες επιλογές των επιβατών που επιλέγουν κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο και να έχουμε περίπου 5,5 εκατ. διερχομένους επιβάτες κάθε χρόνο, όμως οι συμπατριώτες μας δεν έχουν

ακόμα συνηθίσει να απολαμβάνουν τις διακοπές τους σε κρουαζιερόπλοια. Τα ποσοστά της προτίμησης των Ευρωπαίων επιβατών κατά το έτος 2010 κατανέμονται ως εξής:

Επιβάτες προς Καραϊβική	17%
Επιβάτες προς Βόρεια Ευρώπη	19%
Επιβάτες προς τα νησιά Ατλαντικού	6%
Επιβάτες προς Μεσόγειο	43%
Επιβάτες προς άλλους προορισμούς	15%

Βέβαια δεν πρέπει να περιμένουμε δραματικές αλλαγές από την μια μέρα στην άλλη. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι για να αναπτυχθεί η κρουαζιέρα στην Καραϊβική, όπως είναι στη σημερινή της μορφή, πέρασαν αρκετές δεκαετίες και έγιναν αρκετές παρεμβάσεις ιδιαίτερα των μεγάλων πλοιοκτητριών εταιρειών κρουαζιερόπλοιων, όπως της Carnival και της Royal Caribbean, οι οποίες επένδυσαν αρκετά εκατομμύρια δολάρια για να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές στα λιμάνια προσέγγισης ή ακόμα και να δημιουργηθούν νέοι προορισμοί σε σχεδόν ακατοίκητα νησιά. Η σημερινή δυστυχώς εικόνα που παρουσιάζουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις των νησιών μας είναι σε πρωτόγονη κατάσταση και είναι αδύνατον να εξυπηρετήσουν τους επιβάτες των γιγαντιαίων κρουαζιερόπλοιων που ναυπηγούνται καθημερινά και που συνήθως μεταφέρουν επιβάτες από 3000-5000 και καμία φορά 6000. Πρέπει να γίνουν άμεσα προγράμματα ώστε να ξεκινήσουν ει δυνατόν κι από χθες, οι εργασίες κατασκευής των απαραίτητων υποδομών είτε με κρατική βοήθεια είτε με κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε το ευκολότερο και συντομότερο με προσέλκυση κεφαλαίων από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων όπως έγινε ήδη στα περισσότερα λιμάνια των Μεσογειακών χωρών και της Τουρκίας. Ένα άλλο σπουδαίο στοιχείο που θα ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων να προτιμήσουν τα ελληνικά λιμάνια είναι το κόστος των λιμενικών και των άλλων εξόδων που σήμερα βρίσκονται σε ικανοποιητικά επίπεδα σε σύγκριση με άλλα λιμάνια γειτονικών χωρών. Πρέπει να διατηρηθούν σε επίπεδα ανταγωνισμού, ούτως ώστε να προσελκύσουν περισσότερα πλοία. (...)».

Πίνακας 5



Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων Τράπεζας της Ελλάδος και Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού

Είναι εμφανές ότι η Ελλάδα έχει να ανταγωνιστεί πολλές χώρες αναφορικά με το μερίδιό της στο τουριστικό προϊόν. Οι σημαντικότερες εξ αυτών είναι η Ισπανία, η Κύπρος, η Κροατία, η Τουρκία και η Αίγυπτος, ενώ και άλλες χώρες, όπως η Ιταλία, η Γαλλία, το Μαυροβούνιο, η Τυνησία και το Μαυροβούνιο έχουν καταφέρει να αποσπάσουν σημαντικό μερίδιο της τουριστικής αγοράς, ιδιαίτερος δε όσον αφορά τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού.

Πίνακας 6



Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων Τράπεζας της Ελλάδος και Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το φορολογικό δίκαιο στην Ελλάδα και διεθνώς, με τη σημερινή του μορφή, έχει διαμορφωθεί σχετικά πρόσφατα⁶. Η καθιέρωση των κυριότερων σύγχρονων φόρων στη δαπάνη και του εισοδήματος ανάγεται στις πρώτες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα, ενώ έκτοτε ο φορολογικός περαμβατισμός γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη, που συνδέεται με την αύξηση του δημοσιονομικού ρόλου του κράτους και είναι συνέπεια της επέκτασης του κρατικού οικονομικού και κοινωνικού παρεμβατισμού.

Είναι αυτονόητο ότι το φορολογικό δίκαιο κάθε χώρας, δε διαμορφώνεται τυχαία, αλλά υπακούει σε συγκεκριμένους προκαθορισμένους ιδεολογικής, οικονομικής και κοινωνικής υφής σκοπούς. Έτσι, για παράδειγμα, οι χώρες που παράγουν πρώτες ύλες φορολογούν τις εξαγωγές, οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες δίνουν μεγαλύτερο βάρος στους έμμεσους φόρους που βαρύνουν τη δαπάνη, ενώ χώρες, όπως η Ελλάδα με μακρά ιστορία στη θάλασσα και τον τουρισμό επιβαρύνει ιδιαίτερος τους σχετικούς με τις έννοιες αυτές κλάδους, για λόγους καθαρά κρατικής εισοδηματικής πολιτικής.

Είναι προφανές ότι το αίτημα για λιγότερο κράτος που προβάλλει στις τελευταίες τρεις δεκαετίες, το οποίο κατατείνει στην αναοριοθέτηση των δημοσίων καθηκόντων και λειτουργιών, αποβλέπει μεταξύ άλλων και στην περιστολή του φορολογικού παρεμβατισμού, χωρίς αυτό να μειώνει την ύλη του φορολογικού δικαίου.

Η τάση για εξαντλητική νομοθετική ρύθμιση των φορολογικών θεμάτων οδηγεί σε ένα συνεχώς αυξανόμενο πληθωρισμό των φορολογικών διατάξεων με περαιτέρω συνέπεια τη νομοθετική αστάθεια. Στην Ελλάδα, κατά την περίοδο 1975-1991, ακολουθήθηκε η πρακτική της έκδοσης δεκάδων κατ' έτος αποφάσεων με φορολογικό αντικείμενο που κυρώνονταν αναδρομικά με νόμο, σε συνδυασμό με την έκδοση τουλάχιστον ενός φορολογικού νόμου κατ' έτος. Ύστερα από την εγκατάλειψη της πρακτικής των αποφάσεων που εκ των υστέρων κυρώνονταν με νόμο, η οποία κρίθηκε

⁶ Φορτσάκης Π. Θεόδωρος (2008), Φορολογικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα

αντισυνταγματική από το Συμβούλιο της Επικρατείας το 1991, ο ρυθμός νομοθετικής παραγωγής έχει αυξηθεί αφού εκδίδονται κατά μέσο όρο τρεις με τέσσερις εκτενείς φορολογικοί νόμοι κατ' έτος, πέραν, βεβαίως, των νομοθετικών διατάξεων που περιλαμβάνονται σε άσχετους νόμους. Παρατηρείται, δηλαδή, ένα φαινόμενο έρπουσας νομοθέτησης, για την επίλυση όλο και πιο λεπτομερειακών ζητημάτων, τα οποία πολλές φορές είχαν ήδη αποτελέσει αντικείμενο ρυθμίσεων σε αλληπάλληλα νομοθετήματα.

Στην ελληνική πρακτική ενδημούν ιδιαίτερα προβλήματα του φορολογικού δικαίου, όπως π.χ. η έλλειψη προγραμματισμού κατά τη λήψη των φορολογικών μέτρων, η ατέλεια και η κακή ποιότητα των υπαρχουσών ανά φόρο κωδικοποιήσεων, η έλλειψη συστηματικής ερμηνείας των φορολογικών κανόνων από τη διοίκηση, η ανεπαρκής οργάνωση των φορολογικών υπηρεσιών, η αδικαιολόγητα συχνή παροχή αμνηστίας στους ασυνεπείς φορολογουμένους με τη μορφή διευκολύνσεων για την καθυστερημένη εκπλήρωση με ευνοϊκούς όρους των φορολογικών τους υποχρεώσεων κ.λπ..

Είναι αυτονόητη, επομένως, η ανάγκη να αναπτυχθεί η πρωτογενής νομική έρευνα στο χώρο του ελληνικού φορολογικού δικαίου, ώστε να τροφοδοτηθεί περαιτέρω το έργο της επιστημονικής συστηματοποίησης αυτού του σχετικά πρόσφατου, αλλά οπωσδήποτε δυσχερούς και παραμελημένου, εκτός ορισμένων φωτεινών εξαιρέσεων, νομικού κλάδου. Η επιστημονική καλλιέργεια του φορολογικού δικαίου αποτελεί condition sine qua non της επιτυχούς, δηλαδή της δίκαιης και αποτελεσματικής επίλυσης των διαφόρων πρακτικών φορολογικών ζητημάτων.

2.2 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΦΟΡΩΝ, ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Η συμμετοχή των πολιτών στα δημόσια βάρη επιβάλλεται από το Σύνταγμα (άρθρο 4 παρ. 5). Η συμμετοχή αυτή λαμβάνει τη μορφή ποικίλων χρηματικών επιβαρύνσεων, που φέρουν διαφορετικές ονομασίες και επιβάλλονται κατά διαφόρους τρόπους⁷. Παρότι ο φόρος αποτελεί την κύρια μορφή της συμμετοχής αυτής, το Σύνταγμα δεν παρέχει ορισμό της έννοιάς του.

^{7 7} Φορτσάκης Π. Θεόδωρος (2008), Φορολογικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα

Η συνταγματική έννοια του φόρου, ως συμμετοχής των πολιτών στα δημόσια βάρη, περιλαμβάνει την επιβολή και είσπραξη οποιουδήποτε φόρου, ανεξάρτητα από την ονομασία του ή τον τρόπο προσδιορισμού και είσπραξής του. Γίνεται, λοιπόν, γενικά δεκτός στην ελληνική και αλλοδαπή θεωρία και νομολογία ένας ενιαίος ορισμός του φόρου, ο οποίος λαμβάνει υπόψη τη σύνθετη λειτουργία των φόρων στο πλαίσιο του σύγχρονου παρεμβατικού κράτους:

Φόρος είναι η αναγκαστική και χωρίς αντάλλαγμα παροχή των ιδιωτών προς το κράτος ή άλλα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου προς πορισμό εσόδων και εκπλήρωση σκοπών οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.

Από τον ορισμό αυτό συνάγεται λοιπόν ότι ο φόρος αποτελεί παροχή:

- χρηματική
- οριστική
- υποχρεωτική
- χωρίς ειδικό αντάλλαγμα
- των ιδιωτών προς το κράτος ή άλλα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου
- προς εκπλήρωση δημοσίων σκοπών

Η πολλαπλότητα των φόρων που συνθέτουν τη δεδομένη χρονική στιγμή το φορολογικό σύστημα και η πολυμορφία της φορολογικής επιβολής επιβάλλουν τη συστηματική κατάταξη των φόρων σε κατηγορίες με βάση διάφορα κριτήρια, ενόψει της εφαρμογής ιδιαίτερων κανόνων φορολογικής τεχνικής ή για λόγους δημοσιονομικής παρουσίας και παρακολούθησης των φόρων ως δημοσίων εσόδων.

Οι διακρίσεις των φόρων που είναι γνωστές στη δημοσιονομική επιστήμη προκύπτουν από την εφαρμογή κάθε φορά κριτηρίων, όπως το κριτήριο της φορολογητέας ύλης, το κριτήριο του τρόπου υπολογισμού της φορολογικής υποχρέωσης ή το κριτήριο του τρόπου υπολογισμού της φορολογικής βάσης. Αναλόγως του κριτηρίου που χρησιμοποιείται οι φόροι διακρίνονται σε άμεσους και έμμεσους, σε πραγματικούς και προσωπικούς, σε ειδικούς και φόρους κατ' αξία, σε αναλογικούς και προοδευτικούς φόρους, σε φόρους εισοδήματος, περιουσίας και δαπάνης ή κατανάλωσης.

- I. Άμεσοι, κατά τη δημοσιονομική θεωρία, είναι οι φόροι που επιβάλλονται σε βάρος προσώπων αναφορικά με το αντικείμενο του

φόρου, δηλαδή το εισόδημα ή την περιουσία, με βάση στοιχεία που προσδιορίζουν τη φοροδοτική ικανότητα. Με βάση το κριτήριο της οικονομικής επίπτωσης, άμεσοι είναι οι φόροι με τους οποίους επιβαρύνεται ο ίδιος ο φορολογούμενος, οπότε συμπίπτουν στο αυτό πρόσωπο οι ιδιότητες του υποκειμένου του φόρου και του καταβάλλοντος το φόρο. Έμμεσοι, αντιθέτως, είναι οι φόροι που επιβάλλονται επί του αντικειμένου του φόρου, χωρίς να συναρτώνται προς τη φοροδοτική ικανότητα του φορολογουμένου. Σύμφωνα με το κριτήριο της οικονομικής επίπτωσης, έμμεσοι είναι οι φόροι τους οποίους άλλος τους καταβάλλει στο δημόσιο ταμείο (ο φορολογικός οφειλέτης) και άλλος (τρίτος) υφίσταται τελικώς το σχετικό βάρος.

II. Οι άμεσοι φόροι, δεδομένου ότι συνδέονται άμεσα με τη φοροδοτική ικανότητα οργανώνονται συχνά ως προοδευτικοί φόροι, δηλαδή ως φόροι που αυξάνονται προοδευτικά ανάλογα με την αύξηση της φορολογητέας ύλης. Η μορφή προοδευτικότητας της σύγχρονης νομοθεσίας είναι η προοδευτικότητα κατά κλιμάκια, καθώς η φορολογητέα ύλη διαιρείται σε κλιμάκια. Σε κάθε κλιμάκιο αντιστοιχεί διαφορετικός συντελεστής. Όσο αυξάνεται το κλιμάκιο, τόσο αυξάνονται οι συντελεστές. Ενίσχυση της προοδευτικότητας υπέρ των χαμηλών εισοδημάτων αποτελεί η μέθοδος της μη φορολόγησης των χαμηλών κλιμακίων, όπως, επίσης η μέθοδος των εκπτώσεων και μειώσεων που αποσκοπούν, στην προσωποποίηση της φορολογικής υποχρέωσης. Αναλογικοί φόροι είναι οι φόροι που υπολογίζονται βάσει σταθερών συντελεστών με εκατόστωση, ανεξάρτητα από το ύψος ή της αξία της φορολογητέας ύλης. Πάγιοι φόροι είναι οι φόροι οι οποίοι εκφράζονται από το φορολογικό νόμο σε χρηματική αξία (π.χ. πάγια τέλη ή παράβολα).

III. Πραγματικοί φόροι είναι οι φόροι που επιβάλλονται σε πράγμα, αντικείμενο ή πράξη χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η προσωπική κατάσταση του φορολογουμένου, ενώ προσωπικοί είναι οι φόροι που επιβάλλονται λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία της προσωπικής κατάστασης του φορολογουμένου. Σήμερα, επιχειρείται η διαμόρφωση της

φορολογίας με το συνδυασμό πραγματικών στοιχείων, όπως είναι το εισόδημα, η δαπάνη ή η περιουσία και προσωπικών στοιχείων, όπως είναι η οικογενειακή κατάσταση.

- IV. Η βάση των φόρων εκφράζεται άλλοτε σε αριθμητική ή φυσική ποσότητα και άλλοτε, συνήθως, σε χρηματική αξία. Ειδικοί φόροι είναι οι φόροι, η βάση των οποίων, προσδιορίζεται ποσοτικά κατ' αριθμό μονάδων ή κατά μονάδα βάρους, όγκου, επιφάνειας, έκτασης, όπως π.χ. κατά τόνο μεταφερόμενου πράγματος, ή κατά μήκος σκάφους. Φόροι κατ' αξία είναι οι φόροι των οποίων η αξία υπολογίζεται πραγματικά ή τεκμαρτά σε χρήμα, όπως π.χ. η αξία του εισαγόμενου εμπορεύματος ή η τιμή πώλησης.
- V. Φόροι εισοδήματος είναι οι φόροι που επιβάλλονται επί της δημιουργίας ή απόκτησης εισοδήματος που συνιστά η αμοιβή της εργασίας ή το κέρδος της επιχείρησης ή το προϊόν του κεφαλαίου, ή στοιχεία του ίδιου του κεφαλαίου. Οι φόροι εισοδήματος στην ελληνική νομοθεσία αποτελούνται από το φόρο εισοδήματος φυσικών και νομικών προσώπων και από την ειδική φορολογία πλοίων.
- VI. Φόροι περιουσίας ή κεφαλαίου είναι φόροι που επιβάλλονται επί στοιχείων της περιουσίας ή του κεφαλαίου είτε λόγω της απόκτησής τους από χαριστική αιτία, είτε λόγω της κατοχής τους. Ο "property tax" του αγγλοσαξωνικού δικαίου και οι γερμανικοί "vermogensteuer", "gewerbesteuer" και "grundsteuer" αποτελούν τα πιο ολοκληρωμένα πρότυπα συστηματικής φορολογίας της περιουσίας.
- VII. Οι φόροι επί της δαπάνης ή φόροι κατανάλωσης είναι φόροι που επιβάλλονται με την ευκαιρία της χρησιμοποίησης του εισοδήματος ή του κεφαλαίου για την απόκτηση αγαθών ή υπηρεσιών για καταναλωτικούς ή επενδυτικούς σκοπούς. Βάση επιβολής των φόρων αυτών είναι η αξία της συναλλαγής, δηλαδή το τίμημα της αγοράς (γενικοί φόροι κατανάλωσης) ή άλλα στοιχεία, όπως ο όγκος, το βάρος κ.λπ. (ειδικοί φόροι κατανάλωσης).

Ο φόρος αποτελεί δραστική επέμβαση του κράτους στη σφαίρα των ιδιωτικών συμφερόντων και για το λόγο αυτό εφαρμόζονται στη φορολογική νομοθεσία

συνταγματικές αρχές και γενικές αρχές του δημοσίου δικαίου που πηγάζουν από τη συνταγματική καθιέρωση του κράτους δικαίου. Βασικές, λοιπόν, αρχές που διέπουν το φορολογικό δίκαιο είναι οι εξής:

- Η αρχή της νομιμότητας του φόρου. Σύμφωνα με την αρχή αυτή η φορολογική επιβάρυνση πρέπει να στηρίζεται σε νόμο και μάλιστα σε τυπικό νόμο, δηλαδή σε νομοθετική πράξη κοινοβουλευτικής προέλευσης. Η αρχή της νομιμότητας του φόρου θεμελιώνεται στη δημοκρατική συναίνεση και στη δικαιοκρατία, από όπου απορρέει η ανάγκη της διασφάλισης της βεβαιότητας του φόρου. Διαθέτει, εξάλλου, και ρητή συνταγματική βάση. Από την αρχή αυτή απορρέουν και άλλες αρχές σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η αναδρομική νομοθετική κύρωση φορολογικών κανονιστικών πράξεων που καθορίζουν τα αντικειμενικώς ουσιώδη στοιχεία του φόρου, το ανεπίτρεπτο των φορολογικών ρυθμίσεων με σύμβαση, καθώς και η επιστροφή των φόρων που κατεβλήθησαν αχρεωστήτως.
- Η αρχή της φορολογικής ισότητας. Η κατανομή της φορολογικής επιβάρυνσης μεταξύ των φορολογουμένων πρέπει να διέπεται από την αρχή της φορολογικής ισότητας, η οποία αναλύεται στην αρχή της καθολικότητας και την αρχή της φορολογικής δικαιοσύνης από το ίδιο το Σύνταγμα. Η καθολικότητα συνεπάγεται ότι η φορολογική επιβάρυνση πρέπει να είναι καθολική, ήτοι να επιβάλλεται στο σύνολο των Ελλήνων και να το επωμίζονται όλοι οι πολίτες αδιακρίτως και όχι ορισμένη τάξη ή κατηγορία, ανάλογα πάντα με τη φοροδοτική ικανότητα. Επομένως, απαγορεύεται στο νομοθέτη η εισαγωγή στο φορολογικό δίκαιο αθέμιτων διακρίσεων. Η αρχή της φορολογικής ισότητας λειτουργεί τις περισσότερες φορές ως γενική κατεύθυνση προς το νομοθέτη, ενώ αποτελεί ως απαγόρευση των διακρίσεων έναν ακραίο φραγμό κατά των αυθαίρετων προνομίων, που είναι δυνατόν να καθιερώνονται νομοθετικά, κατ' επίκληση της διαφοράς των καταστάσεων ή λόγων γενικού συμφέροντος. Σημαντικό σημείο στην ανάλυση της φορολογικής ισότητας αποτελεί το γεγονός ότι η διαφορά των καταστάσεων των φορολογουμένων υπαγορεύει διάφορες

αποκλίσεις από την αρχή αυτή με αντίστοιχες διαφοροποιήσεις στη φορολογία, ενώ λόγοι φορολογικού συμφέροντος δικαιολογούν αφενός την παροχή φορολογικών κινήτρων, αφετέρου τη φορολόγηση με βάση ορισμένα τεκμήρια. Η θέσπιση φορολογικών κινήτρων με τη μορφή απαλλαγών, ελαφρύνσεων ή διευκολύνσεων για την πραγματοποίηση παραγωγικών επενδύσεων και την προώθηση της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης συνεπάγεται την προνομιακή μεταχείριση των επιχειρήσεων και των προσώπων που υπάγονται στις σχετικές ρυθμίσεις. Οι διαφοροποιήσεις αυτές έχουν συνταγματική βάση, αφού από τη διατύπωση του άρθρου 78 παρ.4 του Συντάγματος προκύπτει ότι ο νομοθέτης μπορεί να θεσπίζει φορολογικές απαλλαγές ή εξαιρέσεις, ενώ ο σκοπός της οικονομικής ανάπτυξης που καθιερώνεται ρητά στο άρθρο 106 παρ. 1 αποτελεί επαρκή λόγο γενικού συμφέροντος που δικαιολογεί τη διαφορετική μεταχείριση.

- Η αρχή της απαγόρευσης της αναδρομικότητας των φορολογικών νόμων. Η τήρηση της δημοκρατικής αρχής επιβάλλει την απαγόρευση της αναδρομής των φορολογικών νόμων, με βάση τη διαπίστωση ότι διαφορετικά η μεταγενέστερη δημοκρατική νομιμοποίηση του νομοθέτη θα υποκαθιστούσε την αντίστοιχη νομιμοποίηση του προγενέστερου νομοθέτη. Οι νέες ρυθμίσεις διαθέτουν την αναγκαία νομιμοποίηση μόνον για το μέλλον. Ως αναδρομικότητα που αποδοκιμάζεται κατ' αρχήν θεωρείται η δυσμενέστερη και όχι η ευμενέστερη αναδρομική ρύθμιση. Όμως και για την εφαρμογή του ηπιότερου καθεστώτος πρέπει να υπάρχει ρητή νομοθετική μνεία.

2.3 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ⁸

Το φορολογικό δίκαιο αποτελείται από το σύνολο των νομικών κανόνων που διέπουν το περιεχόμενο, τους φορείς και τους όρους νόμιμης άσκησης της φορολογικής εξουσίας του κράτους. Ειδικότερα οι κανόνες του φορολογικού δικαίου καθορίζουν το

⁸ Τότσης (2007), Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων

πλαίσιο της φορολογικής έννομης σχέσης, ενώ προβλέπουν πλέγμα ρυθμίσεων για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και φοροαποφυγής. Αλλά το φορολογικό δίκαιο είναι ταυτόχρονα το δίκαιο των νομικών εγγυήσεων που παρέχονται στους φορολογούμενους πολίτες στο πλαίσιο του κράτους δικαίου και που διασφαλίζονται από ένα ολοκληρωμένο σύστημα δικαστικής προστασίας. Άρα το φορολογικό δίκαιο αποτελεί τη θεσμική και νομική διάσταση του φορολογικού συστήματος, το οποίο, εξάλλου έχει ιδιαίτερη πολιτική και οικονομική σημασία⁹.

Οι σχέσεις φορολογικού περιεχομένου που αναπτύσσονται μεταξύ φορέως της φορολογική εξουσίας και φορολογουμένων, ως κατεξοχήν σχέσεις άνισων μερών, εντάσσονται στο νομικό καθεστώς και στις νομικές δεσμεύσεις του δημοσίου δικαίου. Η φορολογία, σύμφωνα με τον Joseph Stiglitz δε μοιάζει με τις περισσότερες μεταβιβάσεις χρήματος από ένα άτομο σε ένα άλλο. Ενώ οι περισσότερες από αυτές τις μεταβιβάσεις είναι εθελοντικές, η φορολογία είναι υποχρεωτική. Αυτή μάλιστα η εξαναγκασμένη μεταβίβαση παρομοιάστηκε με κλοπή, με βασικό κοινό σημείο ότι πρόκειται για μη ηθελημένη μεταβίβαση και με βασική διαφορά ότι είναι νόμιμη, λόγω του ότι επιβάλλεται από το κράτος. Οι φόροι ακολουθούν τους πολίτες καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους.

Το φορολογικό σύστημα μιας χώρας μπορεί να ορισθεί ως το σύνολο των φόρων που ισχύουν σε μια δεδομένη χρονική στιγμή, λαμβανομένων υπόψη και των διατάξεων του διαχρονικού φορολογικού δικαίου. Τα φορολογικά συστήματα, όμως, δεν είναι λογικά συστήματα με συστηματική διάταξη και συνέπεια. Συχνά η ταμειευτική λογική επικρατεί της λογικής διάρθρωσης κι έτσι ενώ θεσπίζονται νέοι φόροι με σκοπό την εκλογίκευση και απλούστευση του φορολογικού συστήματος, οι παλαοί φόροι που θα έπρεπε να απορροφηθούν από τους νέους φόρους διατηρούνται σε ισχύ. Στα σύγχρονα φορολογικά συστήματα συνυπάρχουν παράλληλα οι κύριοι ή γενικοί φόροι και πλήθος ανορθολογικών και δευτερευουσών φορολογικών επιβαρύνσεων με δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομία.

Για λόγους αποδοτικότητας και φορολογικής δικαιοσύνης προτείνεται η πολλαπλότητα των φόρων. Έτσι το φορολογικό σύστημα μίας χώρα θεωρείται ότι πρέπει να περιλαμβάνει ποικιλία φόρων που επιβάλλονται σε διάφορες βάσεις και

⁹ Θεόδωρος Π. Φορτσάκης (2008), Φορολογικό Δίκαιο

αντικείμενα, αλλά και σταθμισμένους συντελεστές, οπότε τα μειονεκτήματα ενός φόρου συμψηφίζονται με τα πλεονεκτήματα άλλου φόρου.

Τα διεθνώς γνωστά φορολογικά συστήματα αναφορικά με την εκμετάλλευση πλοίων είναι τα εξής:

1. Ως βάση υπολογισμού φορολόγησης χρησιμοποιούνται τα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου, ήτοι χρησιμοποιείται συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής βάσει των ακαθάριστων εσόδων του πλοίου, ο οποίος συντελεστής είναι διαφορετικός ανάλογα με τον τύπο μίσθωσης του πλοίου, αλλά και ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου.
2. Ως βάση υπολογισμού χρησιμοποιούνται τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου, ήτοι γίνεται ο υπολογισμός στο ποσό που προκύπτει από την αφαίρεση: συνολικά έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου- συνολικά έξοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου.
3. Ως βάση υπολογισμού χρησιμοποιούνται οι κόροι ολικής χωρητικότητας του πλοίου, ενίοτε δε υπάρχει διαφοροποίηση βάσει της ηλικίας ή της κατηγορίας του πλοίου.

Η Ελλάδα έχει κατά το παρελθόν χρησιμοποιήσει όλα τα παραπάνω συστήματα, ενώ κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο εφαρμόζεται το τρίτο σύστημα φορολόγησης, ήτοι χρησιμοποιούνται ως βάση υπολογισμού οι κόροι ολικής χωρητικότητας.

2.4 ΤΕΚΜΗΡΙΑ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ- Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.)

Σκοπός της φορολογίας είναι η αποταμίευση. Στην ουσία, δηλαδή, η φορολογία σκοπεί στη συγκέντρωση των απαραίτητων δημοσίων εσόδων, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα κάλυψης των δημοσίων δαπανών. Με τη φορολογία εκπληρώνονται βασικοί οικονομικοί σκοποί ενός κράτους, ιδιαιτέρως σε περιόδους γενικών ή μερικών οικονομικών κρίσεων, όπως στη τρέχουσα χρονική συγκυρία.

Στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας για το θαλάσσιο τουρισμό χρησιμοποιούνται οι κάτωθι έννοιες:

- Πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

- Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.
- Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.
- Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.
- Μικρό σκάφος: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο.
- Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι.
- Παραδοσιακό πλοίο: είναι το πλοίο υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικό ή ιδιωτικό, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευασθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα κριτήρια χαρακτηρισμού του ως παραδοσιακού, σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.
- Πλοίαρχος: είναι το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.
- Κυβερνήτης: ο κυβερνήτης είναι το πρόσωπο το οποίο έχει όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον πλοίαρχο.

αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

ββ. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εφοδιάζονται με ναυτολόγιο ή κατάσταση: είναι το πρόσωπο στο οποίο συντρέχουν οι ίδιες προϋποθέσεις με αυτές του πλοιάρχου, αλλά κατέχει διαφορετικό αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας.

➤ Επιβάτης: κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής επαγγελματικό ή ιδιωτικό ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, εκτός του πλοιάρχου, του κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

➤ Επιβαίνοντες: ο πλοίαρχος, ο κυβερνήτης, το πλήρωμα, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, καθώς και τυχόν βοηθητικό προσωπικό, που επιβαίνουν σε ιδιωτικό ή επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ή σε επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο.

➤ Χώροι ενδιαίτησης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

Κάθε χρόνο όλα τα φυσικά πρόσωπα έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν δήλωση φορολογίας εισοδήματος, συμπληρώνοντας το φορολογικό έντυπο Ε1. Η συμπλήρωση του εντύπου αυτού αφορά εισοδήματα που αποκτήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, ενώ όλες οι σχετικές ρυθμίσεις αναφέρονται στον Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Ανάμεσα στους υπόχρεους για υποβολή δήλωσης φορολογίας εισοδήματος είναι και οι κύριοι ή κάτοχοι κότερου, σκάφους, θαλαμηγού σκάφους αναψυχής και αεροσκάφους. Αυτή η υποχρέωση δεν υπάρχει για σκάφος αναψυχής που κύριος κάτοχός του είναι μόνιμος κάτοικος εξωτερικού. Η υποχρέωση υποβολής δήλωσης υπάρχει όταν τα παραπάνω περιουσιακά στοιχεία ανήκουν στη σύζυγο, στα προστατευόμενα μέλη ή αν ανήκουν σε εταιρεία στην οποία μετέχει ο υπόχρεος ως εταίρος, διαχειριστής εταίρος ή πρόκειται για πρόεδρο, διοικητή διευθύνοντα ή εντεταλμένο σύμβουλο ανώνυμης εταιρείας.

Οι κάτοικοι εξωτερικού, δηλαδή οι ομογενείς που δεν έχουν μόνιμη κατοικία στην Ελλάδα, αλλά σε μία άλλη χώρα, φορολογούνται για το παγκόσμιο εισόδημά τους στην χώρα που κατοικούν, δηλαδή στις ΗΠΑ, τον Καναδά, την Αυστραλία, την Γερμανία ή όπου αλλού ανά τον κόσμο. Στην Ελλάδα οι κάτοικοι εξωτερικού έχουν υποχρέωση να δηλώνουν μόνο το εισόδημά τους που τυχόν αποκτούν στην Ελλάδα. Αντιθέτως, όσοι έχουν μόνιμη κατοικία στην Ελλάδα, είναι υποχρεωμένοι να δηλώνουν στην ελληνική εφορία το παγκόσμιο εισόδημά τους, δηλαδή το εισόδημα που αποκτούν όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε οποιαδήποτε άλλη χώρα του κόσμου. Η βασική αρχή που ισχύει στην περίπτωση αυτή είναι ότι ο κάτοικος Ελλάδας θα φορολογηθεί στην Ελλάδα τόσο για το ελληνικό, όσο και για το εισόδημα που απέκτησε στο εξωτερικό. Αν όμως έχει αποδεικτικά ότι για το εισόδημά του σε άλλη χώρα έχει καταβάλει εκεί φόρο εισοδήματος, το ποσό που κατέβαλε εκεί θα εκπέσει του φόρου που θα κληθεί να καταβάλει στην Ελλάδα, υπό την επιφύλαξη διμερών συνθηκών αποφυγής διπλής φορολογίας και λοιπών συμβάσεων που ισχύουν με κάθε χώρα.

Για τον υπολογισμό του φόρου λαμβάνεται υπ' όψιν το εισόδημα κάθε φορολογουμένου, το οποίο διακρίνεται σε δύο είδη, το πραγματικό και το τεκμαρτό. Το πραγματικό είναι το εισόδημα που πραγματικά απόκτησε ο φορολογούμενος κατά την περίοδο για την οποία υποχρεούται σε υποβολή δήλωσης και προσδιορίζεται βάσει πραγματικών στοιχείων, όπως βεβαιώσεις αποδοχών, τόκοι καταθέσεων, εισόδημα που προκύπτει από τα βιβλία της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται και κάθε άλλο εισόδημα που προκύπτει από πραγματικά στοιχεία. Αντίθετα, το τεκμαρτό εισόδημα προκύπτει από υπολογισμούς που γίνονται βάσει άλλων δεδομένων, όπως είναι οι πραγματοποιηθείσες δαπάνες, η απόκτηση ενός περιουσιακού στοιχείου ή ακόμα και η κατοχή ενός περιουσιακού στοιχείου. Σκοπός των τεκμηρίων είναι η εκμαίευση των πραγματικών εισοδημάτων κάθε πολίτη. Έτσι πατάσσεται κατά κάποιον τρόπο η φοροδιαφυγή, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι σε όλες τις περιπτώσεις η εφαρμογή του τεκμηρίου εμφανίζει την πραγματική εισοδηματική κατάσταση του φορολογουμένου. Τα τεκμήρια διακρίνονται σε δύο είδη. Πρώτον, τα τεκμήρια δαπανών διαβίωσης και δεύτερον τα τεκμήρια απόκτησης περιουσιακών στοιχείων. Τα πρώτα συνίστανται στην κατοχή κάποιου περιουσιακού στοιχείου και εφαρμόζονται όσο διαρκεί η κατοχή του περιουσιακού στοιχείου, ενώ τα τελευταία συνίστανται στην

πραγματοποίηση μιας περιστασιακής πράξης, όπως είναι το ποσό που δαπανήθηκε για την αγορά ενός περιουσιακού στοιχείου.

Στο άρθρο 31 του ΚΦΕ ορίζονται τα ισχύοντα τεκμήρια διαβίωσης των φορολογουμένων. Συγκεκριμένα στην παράγραφο στ' του άρθρου αυτού ορίζεται ότι:

«στ) 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, ασφαλίσεων, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, ως εξής:

αα) Για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι πέντε (5) μέτρα, στο ποσό των τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ, ενώ για τα πάνω από πέντε (5) μέτρα το πόσο αυτό αυξάνεται κατά δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ το μέτρο.

ββ) Για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης, ολικού μήκους μέχρι και επτά (7) μέτρα, δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ, πάνω από επτά (7) και μέχρι δέκα (10) μέτρα προστίθενται τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δέκα (10) και μέχρι δώδεκα (12) μέτρα προστίθενται επτά χιλιάδες πεντακόσια (7.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δώδεκα (12) και μέχρι δεκαπέντε (15) μέτρα δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαπέντε (15) και μέχρι δεκαοκτώ (18) μέτρα είκοσι δύο χιλιάδες πεντακόσια (22.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαοκτώ (18) και μέχρι είκοσι δύο (22) μέτρα τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους και πάνω από είκοσι δύο (22) μέτρα προστίθενται πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης αυτής της υποπερίπτωσης μειώνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) προκειμένου για ιστιοφόρα σκάφη. Κατά το ίδιο ποσοστό μειώνονται και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση. Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητα του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά

και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη.»

Αναλυτικά, και λαμβανομένης υπόψη της προϊσχύσασας νομοθεσίας για τα τεκμήρια διαβίωσης που θα χρησιμοποιηθεί για λόγους καθαρά συγκριτικούς, ισχύουν τα ακόλουθα για το φορολογικό έτος 2013:

- Για την περίπτωση μηχανοκίνητων σκαφών, ταχυπλόων και μη:

Πίνακας 7: Αντικειμενική Δαπάνη για μηχανοκίνητα σκάφη, ταχύπλοα και μη

ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ- ΕΤΟΣ 2013	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ 2011
Έως και 5 μέτρα	4.000€	3.000€
Άνω των 5 μέτρων	+ 2.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο	4.000€ συνολικά

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Ο υπολογισμός για την περίπτωση αυτή γίνεται με τιμή βάσης τα 4.000 € που ισχύουν για τα σκάφη μήκους έως 5 μέτρα, ενώ για τις λοιπές περιπτώσεις μήκους άνω των 5 μέτρων προστίθεται ποσό 2.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο, εν αντιθέσει με την προϊσχύσασα νομοθεσία που εκτός του ότι είχε ως τιμή βάσης τα 3.000€, προέβλεπε ως επιπλέον ποσό προστιθέμενο στην αντικειμενική δαπάνη για την περίπτωση σκαφών άνω των 5 μέτρων 4.000€ συνολικά. Δηλαδή ένα σκάφος 9 μέτρων είχε αντικειμενική δαπάνη για το φορολογικό έτος 2011 7.000€ (3.000€+ 4.000€= 7.000€), ενώ για το φορολογικό έτος 2013 έχει αντικειμενική δαπάνη 12.000€ (4.000€+ 2000€ X 4= 12.000€).

- Για την περίπτωση ιστιοφόρων ή μηχανοκίνητων ή μικτών σκαφών με χώρο ενδιαίτησης:

Πίνακας 8: Αντικειμενική δαπάνη ιστιοφόρων ή μηχανοκίνητων ή μικτών σκαφών με χώρο ενδιαίτησης:

ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ- ΕΤΟΣ 2013	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ 2011
Έως και 7 μέτρα	12.000€	8.000€
Πάνω από 7 και έως 10	+3.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+2.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο
Πάνω από 10 και έως 12	+7.500€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+5.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο
Πάνω από 12 και έως 15	+15.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+10.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο
Πάνω από 15 και έως 18	+22.500€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+15.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο
Πάνω από 18 και έως 22	+30.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+20.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο
Πάνω από 22	+50.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο	+35.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Ο υπολογισμός για τη περίπτωση αυτή γίνεται χρησιμοποιώντας ως τιμή βάσης το ποσό των 12.000€ που αντιστοιχεί σε ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης έως και 7 μέτρα. Για τις λοιπές περιπτώσεις και ανάλογα με το μήκος προβλέπονται διαφορετικές επιβαρύνσεις, οι οποίες αυξάνονται όσο αυξάνεται και το μήκος του σκάφους, με τελευταία την περίπτωση των άνω των 22 μέτρων που προβλέπεται επιβάρυνση 50.000€ για κάθε επιπλέον μέτρο. Ενδεικτικά, δηλαδή, για την περίπτωση σκάφους αυτής της κατηγορίας μήκους 12 μέτρων η αντικειμενική δαπάνη για το φορολογικό έτος 2013 είναι 27.000€ (12.000€ + 2 X 7.500€ = 27.000€), εν

εντιθέσει με το φορολογικό έτος 2011 για το οποίο προβλεπόταν αντικειμενική δαπάνη 18.000€ (8.000€ + 2 X 5.000= 18.000€). Η διαφορά, δηλαδή, που παρατηρείται είναι αύξηση της τάξεως του 100%!

Περαιτέρω, προβλέπεται μείωση κατά 50% της τεκμαρτής δαπάνης για τα ιστιοφόρα σκάφη, ενώ για την περίπτωση πλοίων αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση προβλέπεται μείωση της αντικειμενικής δαπάνης επίσης κατά 50%.

Για τον υπολογισμό της τεκμαρτής δαπάνης λαμβάνει επιπλέον υπόψη η παλαιότητα του σκάφους. Για την απόδειξη της παλαιότητας του σκάφους με την ετήσια δήλωση φορολογίας εισοδήματος, συνυποβάλλεται βεβαίωση της Λιμενικής Αρχής, όπου έχει νηολογηθεί ή λεμβολογηθεί το σκάφος. Συγκεκριμένα προβλέπεται μείωση της αντικειμενικής δαπάνης κατά 15% αν έχει περάσει από το έτος νηολόγησης του σκάφους χρονικό διάστημα από 5 και έως 10 έτη, ενώ αν έχει περάσει χρονικό διάστημα άνω των 10 ετών προβλέπεται μείωση της αντικειμενικής δαπάνης κατά 30%. Στο ως άνω, δηλαδή, παράδειγμα σκάφους 12 μέτρων με χώρο ενδιαίτησης που υπολογίσαμε για το φορολογικό έτος 2013 αντικειμενική δαπάνη ύψους 27.000€, θα υπάρξει μείωση της τάξης του 15% εάν αυτό είναι 7 ετών, οπότε θα προκύψει αντικειμενική δαπάνη ύψους 22.950€, ενώ εάν έχουμε σκάφος με μεγαλύτερη παλαιότητα, εάν για παράδειγμα το συγκεκριμένο σκάφος είναι 13 ετών, θα υπάρξει μείωση της αντικειμενικής δαπάνης της τάξης του 30%, οπότε θα προκύψει αντικειμενική δαπάνη ύψους 18.900€.

Για τις περιπτώσεις ολικού μήκους που δεν έχουμε ακέραιο αριθμό, αλλά δεκαδικό, έχει προβλεφθεί (ΠΟΛ 1110/1997) στρογγυλοποίηση προς τα πάνω για τον υπολογισμό της αντικειμενικής δαπάνης διαβίωσης.

Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην ως άνω αναλυθείσα αντικειμενική δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος, ενώ τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δε λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη.

2.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Α' & Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (Ν. 27/1975)

Βασικός σκοπός του νόμου αυτού ήταν να διαμορφώσει εκ νέου την εντύπωση που είχε δημιουργηθεί έως τότε, ότι οι πλοιοκτήτες συνεισφέρουν τα ελάχιστα στο ελληνικό κράτος, σε σχέση με το οικονομικό τους status και τα προνόμια που ανέκαθεν απολάμβαναν. Σύμφωνα με την επικρατούσα άποψη οι πλοιοκτήτες αντιμετώπιζονταν με ελάχιστους φορολογικούς συντελεστές, τη στιγμή που η δημοσιονομική κατάσταση της χώρας ήταν ανέκαθεν προβληματική. Βέβαια, η αλλαγή της αντιμετώπισης των πλοιοκτητών θα έπρεπε τώρα να γίνει με τρόπο τέτοιο, ώστε μην αποθαρρύνει τους πλοιοκτήτες από τη συνέχιση της δραστηριότητάς τους στον ελλαδικό χώρο, κάτι που θα δημιουργούσε ακόμη μεγαλύτερα προβλήματα, δεδομένου ότι θα έπληττε σοβαρά το κομμάτι της ανταγωνιστικότητας, αφού ταυτόχρονα άλλα κράτη με χαμηλότερες δημοσιονομικές ανάγκες ήταν σε θέση να ακολουθούν πολιτική προσέλκυσης πλοίων με ισχυρά φορολογικά κίνητρα, φοροαπαλλαγές και ενισχύσεις που σίγουρα η Ελλάδα δεν ήταν σε θέση να προσφέρει, τουλάχιστον σε αυτό το βαθμό.

Σημείο αναφοράς στη φορολόγηση πλοίων είναι η θέσπιση των διατάξεων του ν. 27/1975 όπως αυτές ισχύουν σήμερα. Ο φόρος επιβάλλεται στα με ελληνική σημαία πλοία, αλλά και στα με ξένη σημαία πλοία ελληνικών συμφερόντων, τα οποία είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ για την ασφάλιση των πληρωμάτων τους. Ο φόρος υπολογίζεται με βάση την ηλικία των πλοίων και την ολική χωρητικότητά τους σε κόρους και βαρύνει τους πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα.¹⁰

Υποκείμενο των διατάξεων του νόμου αυτού είναι ο πλοιοκτήτης είτε αυτός είναι νομικό είτε φυσικό πρόσωπο. Ως κύριος του πλοίου νοείται εκείνος που εμφανίζεται ως τέτοιος την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογικού έτους στη μερίδα του νηολογίου του πλοίου. Νομικά πρόσωπα μπορούν να είναι πλοιοκτήτες ανεξαρτήτως της μορφής τους, ενώ αναφορικά με τα φυσικά πρόσωπα, αυτά μπορεί να είναι τόσο κάτοικοι της ημεδαπής όσο και της αλλοδαπής. Ακόμη και στη μίσθωση γυμνού πλοίου, ως υποκείμενο του νόμου νοείται ο πλοιοκτήτης και όχι ο μισθωτής που εκμεταλλεύεται το πλοίο. Δηλαδή, σε κάθε περίπτωση ο ιδιοκτήτης παραμένει υπόχρεος και όχι ο εκάστοτε εκμεταλλευόμενος και λαμβάνων εισοδήματα από το

¹⁰ Υπουργείο Οικονομικών

πλοίο. Αλληλεγγύως υπεύθυνος προς τον ιδιοκτήτη είναι και εκείνος που, μετά από εντολή του ιδιοκτήτη ή άλλης κρατικής αρχής, διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει ναύλους, καθώς και ο αντίκλητος που αποδέχθηκε το διορισμό του, ο υπερθεματιστής και ο αποκτών την κυριότητα του πλοίου μετά τη μεταβίβαση, ήτοι μετά την καταχώριση του πωλητηρίου εγγράφου στο οικείο νηολόγιο, για τους φόρους και τις εισφορές που βαρύνουν το πλοίο κατά την ημέρα της μεταβίβασης.

Πλοίο για τα δεδομένα του νόμου αυτού θεωρείται αυτό που πληροί τον ορισμό του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ήτοι: «πλοίο είναι κάθε σκάφος με χωρητικότητα μεγαλύτερη των δέκα κόρων ικανό να πλεύσει αυτοδύναμα στη θάλασσα». Εδώ, μάλιστα μας ενδιαφέρουν τα πλοία με ελληνική σημαία, δηλαδή εκείνα που εγγράφονται σε ελληνικό νηολόγιο ή εκείνα που εγγράφονται σε νηολόγιο προξενικού λιμενικού γραφείου και σε κάθε περίπτωση όχι εκείνα που απλά δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια.

Η κατηγοριοποίηση των πλοίων που εμπίπτουν στις διατάξεις του νόμου αυτού είναι η εξής¹¹:

- Στην Α' κατηγορία ανήκουν:
 - μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των τριών χιλιάδων κόρων
 - φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου, καθώς και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των τριακοσίων κόρων και μικρότερη των τριών χιλιάδων κόρων. Τα πλοία αυτά εκτελούν πλόες στα λιμάνια του εσωτερικού, τις οποίες επεκτείνουν σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εξωτερικού
 - επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας σε κόρους, που εκτελούν πλόες σε λιμάνια του εσωτερικού που επεκτείνουν σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού
 - επιβατηγά πλοία με ολική χωρητικότητα, μεγαλύτερη των πεντακοσίων κόρων, που κατά το προηγούμενο φορολογικό έτος και για χρονική περίοδο τουλάχιστον έξι μηνών εκτελούσαν κατ' αποκλειστικότητα

¹¹ Τότσης Χρήστος (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτικών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις ΠΑΜΙΣΟΣ

τακτικούς πλόες περιηγήσεων μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εξωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού για αναψυχή επιβατών τους, κατόπιν δημόσιας εξαγγελίας των ταξιδιών αυτών (περιηγητικά πλοία και κρουαζιερόπλοια)

- πλωτά γεωτρύπανα με εκτόπισμα μεγαλύτερο των πέντε χιλιάδων τόνων και πλωτά διυλιστήρια και πλωτές αποθήκες πετρελαίου με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των δεκαπέντε χιλιάδων κόρων, εφόσον έχουν κατασκευαστεί ή έχουν τροποποιηθεί με τρόπο, ώστε να χρησιμοποιούνται και πράγματι χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση, γεώτρηση του βυθού της θάλασσας, άντληση από τη θάλασσα, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίου και φυσικού αερίου.
- Στη Β' κατηγορία ανήκουν τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοία γενικώς, ήτοι:
 - τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εσωτερικού, εκτός από αυτά της κατηγορίας Α', δηλαδή αυτά που έχουν χωρητικότητα άνω των πεντακοσίων κόρων και πραγματοποιούν πλόες περιηγήσεων κατόπιν δημόσιας εξαγγελίας για ένα εξάμηνο τουλάχιστον κατά το προηγούμενο φορολογικό έτος
 - τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας κάτω των πεντακοσίων κόρων
 - σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας από πεντακόσιους έως τρεις χιλιάδες κόρους που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων του εσωτερικού
 - αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως χωρητικότητας και
 - γενικώς πλοία.

Σύμφωνα με το νόμο αυτό προβλέπονται οι εξής περιπτώσεις:

- επιβολή φόρου για πλοία της κατηγορίας Α' που νηολογήθηκαν υπό την ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου, ήτοι μέχρι 22-04-1975
- επιβολή φόρου για πλοία της κατηγορίας Α' που νηολογήθηκαν μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου

- καταβολή εισφοράς για πλοία της κατηγορίας Α' που νηολογήθηκαν υπό την ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου (σε μία προσπάθεια να φορολογηθούν και τα πλοία εκείνα που είχαν εμφανώς ευεργετηθεί και βρίσκονταν σε πλεονεκτική θέση υπό το προηγούμενο φορολογικό νομικό καθεστώς) και
- επιβολή φόρου για πλοία της κατηγορίας Β' που νηολογήθηκαν υπό την ελληνική σημαία.

Σε γενικές γραμμές ο κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας από κάθε τύπου φόρου εισοδήματος, αναφορικά με τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Ως εισόδημα δε απαλλασσόμενο κατά τα ανωτέρω νοείται και η υπεραξία, η οποία προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, την είσπραξη της ασφαλιστικής αποζημίωσης, αλλά και από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Για τις ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες πλοιοκτήτριες πλοίων υπό ελληνική σημαία, οι οποίες εκτός της εκμετάλλευσης του πλοίου ασκούν και άλλες δραστηριότητες, προβλέπεται απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος για ποσό από τα καθαρά κέρδη ή μερίσματα ίσο προς τα ακαθάριστα έσοδα της εταιρείας από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Περαιτέρω και ανεξαρτήτως κατηγορίας πλοίου, προβλέπεται στο άρθρο 5 του Νόμου μείωση του αναλογούντος φόρου αλλά και της εισφοράς λόγω αργίας του πλοίου. Η αργία θεωρείται πλήρως αποδεδειγμένη εάν βεβαιούται από πιστοποιητικό αλλοδαπής αρμόδιας ελληνικής ή προξενικής αρχής ή εν ελλείψει αυτών από πιστοποιητικό αλλοδαπής αρμόδιας αρχής του τόπου όπου βρίσκεται το πλοίο, εν ελλείψει δε όλων των παραπάνω από θεωρημένο αντίγραφο του ημερολογίου του πλοίου. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών, ελλείψεως εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αργίας, ο φόρος και η κατά το άρθρο 10 του Νόμου εισφορά μειώνεται ανάλογα με τις ημέρες αργίας ως εξής:

- για πλοία της πρώτης κατηγορίας και εφόσον η αργία διαρκέσει για χρονικό διάστημα άνω των δύο συνεχόμενων μηνών, κατά το έτος της φορολογίας ή το προηγούμενο

- για πλοία της δεύτερης κατηγορίας και εφόσον η αργία δαρκέσει για συνεχόμενο χρονικό διάστημα

Συγκεκριμένα η μείωση του φόρου ή της εισφοράς πραγματοποιείται:

- για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας με αίτηση του υποχρέου προς τον αρμόδιο οικονομικό έφορο συγχρόνως με την υποβολή φορολογικής δήλωσης ή οποτεδήποτε μετά την υποβολή της και όχι αργότερα από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής δηλώσεως του επομένου έτους. Ο επί της αποδεικνυόμενης αργίας του πλοίου αναλογών φόρος ή κατά περίπτωση εισφορά, εκπίπτει εκ του φόρου ή της εισφοράς που αναλογεί βάσει της υποβαλλόμενης δηλώσεως ή εφόσον η περί μείωσης αίτηση υποβάλλεται μετά την υποβολή της δηλώσεως, εκ των οφειλομένων δόσεων, μέχρι πλήρους συμψηφισμού και εάν αυτά δεν επαρκούν εκ του φόρου ή της εισφοράς που αναλογεί στη δήλωση του επομένου έτους.
- για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας με αίτηση του υποχρέου που υποβάλλεται εντός είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση του αποσπάσματος βεβαιώσεως του φόρου, όπως αυτό περιγράφεται στο άρθρο 17 παρ. 3 του Νόμου.

Για τις περιπτώσεις μη τήρησης των όρων του νόμου στο άρθρο 18 προβλέπονται τα εξής:

- για την εκπρόθεσμη υποβολή δήλωσης επιβάλλεται πρόσθετος φόρος, υπολογιζόμενος στη βάση της δηλώσεως οφειλομένου φόρου και σε ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε μήνα από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής της δήλωσης. Σε κάθε περίπτωση ο πρόσθετος φόρος δεν μπορεί να υπερβεί το $\frac{1}{4}$ του φόρου του οφειλομένου βάσει της δήλωσης.
- για την ανακριβή δήλωση επιβάλλεται πρόσθετος φόρος οριζόμενος σε ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) του φόρου του οποίου η πληρωμή θα αποφεύγετο λόγω της ανακρίβειας.
- για τη μη υποβολή καμίας δήλωσης επιβάλλεται πρόσθετος φόρος οριζόμενος σε ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) του αναλογούντος φόρου.

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 26 του Νόμου και μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 26 του ν. 4110/2013 επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του νόμου. Η επιβολή του φόρου του

αυτού γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως εκάστοτε ισχύει, που προβλέπουν την υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας, αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του νόμου.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του νόμου, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρον για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του νόμου, ο φόρος βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εις ολόκληρον υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου και τις εκδιδόμενες δυνάμει του άρθρου 13 του Ν. 2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου.

Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα

δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του νόμου έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως, εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους, συγκεντρωτική δήλωση στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων, με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία θα πρέπει να αναφέρεται το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα και η ηλικία των πλοίων υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται κατά την 1η Ιανουαρίου του ιδίου έτους, στην οποία θα επισυνάπτονται αντίστοιχα έγγραφα εθνικότητας των πλοίων. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατίθεται στη διαχειρίστρια εταιρεία μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική δήλωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης. Οι ανωτέρω δηλώσεις υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του Ν.1599/1986.

Η δήλωση και η καταβολή του φόρου του άρθρου αυτού γίνεται κατ' ανάλογη εφαρμογή των προβλεπομένων στον παρόντα νόμο για το φόρο που επιβάλλεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατεθεί σε διαχειρίστρια εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, οφείλεται φόρος από την επόμενη ημέρα της ανάθεσης της διαχείρισης σε τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι το τέλος του έτους. Η δήλωση και καταβολή του φόρου διενεργείται από την διαχειρίστρια εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Από το ποσό του φόρου του παρόντος άρθρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 1 - 8 του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2013 για πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων κατά την ημερομηνία αυτή η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Ο κατά τις διατάξεις αυτές επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο τελεί υπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας, εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, έναντι

οποιοδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια.

Η ίδια απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Περαιτέρω, απαλλάσσεται από κάθε φόρο η μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/1979 (Α' 192), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του παρόντος νόμου και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία.

2.5.1 ΠΛΟΙΑ Α' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμο επί των πλοίων που ανήκουν στην κατηγορία Α' που έχουν νηολογηθεί υπό την ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, ο φόρος υπολογίζεται επί τη βάση της ηλικίας του πλοίου και τους κόρους ολικής χωρητικότητας αυτών ως εξής:

Πίνακας 9: Φορολογία Πλοίων Α' κατηγορίας

Ηλικία Πλοίου/Έτη	Δολλάρια ΗΠΑ ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,93
20-29	0,88

30 και άνω	0,68
------------	------

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 1 του Ν. 3943/2011 τα ως άνω ποσά φόρου προσαυξάνονται για τα έτη 2011-2015 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό ετησίως.

Τα ως άνω ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται στη συνέχεια κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους κάτωθι συντελεστές:

Πίνακας 10: Φορολογικοί Συντελεστές

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας/ Κόροι	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001- 20.000	1,1
20.001- 40.000	1
40.001- 80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Για τον υπολογισμό της ηλικίας κάθε πλοίου λαμβάνεται υπόψιν το χρονικό διάστημα από την 1^η Ιανουαρίου του επομένου έτους εντός του οποίου το πλοίο παρεδόθη στον πλοικτή ή εφοπλιστή από το ναυπηγείο προς εμπορική εκμετάλλευση, ενώ ως ολική χωρητικότητα λαμβάνεται υπόψιν η εγγεγραμμένη στο οικείο νηολόγιο. ή τον εφοπλιστή, από το ναυπηγείο έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση. Για τις ανάγκες εφαρμογής του νόμου και ειδικότερα για την μετατροπή της ολικής χωρητικότητας των πλοίων σε κ.ο.χ. απαιτείται μελέτη υπολογισμού σε κ.ο.χ. των πλοίων που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του αρθρ. 26 του Ν. 27/1975 όπως έχει τροποποιηθεί με το αρθρ. 24 του Ν. 4110/2013 γίνεται, σύμφωνα με το Ν.Δ. 973/1971, από διπλωματούχο Ναυπηγό Μηχανικό, μέλους του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος ή και από εξουσιοδοτημένο από την Ελλάδα νηογνώμονα και υποβάλλεται προς έγκριση στον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α.

Από την ως άνω φορολόγηση, κατά το άρθρο 7 του Νόμου απαλλάσσονται ή υπόκεινται στις κάτωθι μειώσεις:

- πλοία έως έξι (6) ετών που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και έχουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου
- πλοία που εκτελούν δρομολόγια τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων, αλλά και κρουαζιερόπλοια υπόκεινται σε μείωση φόρου κατά πενήνητα τοις εκατό (50%).
- πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης ή άλλων μηχανημάτων, αλλά και κάθε άλλης μορφής επισκευής, εφόσον οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών καλύπτονται από ξένο συνάλλαγμα, απαλλάσσονται του φόρου, κατά την αντιστοιχία: ένα (1) έτος φορολογικής απαλλαγής για δαπάνη εκατό χιλιάδων δολλαρίων (100.000\$). Η απαλλαγή αρχίζει από το επόμενο έτος της πραγματοποίησης των εργασιών και σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί το ποσό της απαλλαγής να υπερβεί το πενήνητα τοις εκατό (50%) της δαπάνης και μέχρι έξι (6) έτη.

Η βεβαίωση για την εκτέλεση των εργασιών πραγματοποιείται με δήλωση του ναυπηγείου που ανέλαβε τις εργασίες ή του εργοστασίου και του νηογνώμονα, ενώ η βεβαίωση για το ποσό της δαπάνης πραγματοποιείται από υπεύθυνο του ναυπηγείου ή του εργοστασίου και βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδος για την εισαγωγή του ξένου συναλλάγματος που κάλυψε τη δαπάνη.

Πλοία που emπίπτουν κατά τη νηολόγησή τους σε περισσότερες από μία κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης κατά τα ανωτέρω, απολαμβάνουν μίας μόνον απαλλαγής ή μείωσης, με δήλωση του αντικλήτου της κάθε κατηγορίας, η οποία είναι ανέκκλητη και επιδίδεται στον αρμόδιο οικονομικό έφορο.

Επί των πλοίων που ανήκουν στην κατηγορία Α' που έχουν νηολογηθεί υπό την ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου, ήτοι έως 22-04-1975, ο φόρος υπολογίζεται επί τη βάσει της ηλικίας του πλοίου και τους κόρους ολικής χωρητικότητας αυτών ως εξής:

- πλοία ηλικίας άνω των δέκα (10) ετών και κάτω των είκοσι (20) ετών υπόκεινται σε φόρο 0,20 δολλάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητας

- πλοία ηλικίας άνω των είκοσι (20) ετών και κάτω των είκοσι πέντε (25) ετών υπόκεινται σε φόρο 0,30 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
- πλοία ηλικίας άνω των είκοσι πέντε (25) ετών υπόκεινται σε φόρο 0,40 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητας

Από την ως άνω φορολόγηση, κατά το άρθρο 9 του Νόμου απαλλάσσονται ή υπόκεινται στις κάτωθι μειώσεις:

- πλοία μικρότερα των δέκα (10) ετών απαλλάσσονται του φόρου έως τη συμπλήρωση της ηλικίας των δέκα (10) ετών
- πλοία ηλικίας μικρότερα των τριάντα (30) ετών με ελληνική σημαία, απαλλάσσονται του φόρου για πέντε (5) έτη από τη νηολόγησή τους, για όσο διάστημα εντός της πενταετίας εκτελούν δρομολόγια τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων
- πλοία που εκτελούν δρομολόγια τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων αλλά και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το πενήντα τοις εκατό (50%) του φόρου.
- πλοία ναυπηγηθέντα στην Ελλάδα με ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο έως τη συμπλήρωση της ηλικίας των δώδεκα (12) ετών
- πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης ή άλλων μηχανημάτων, αλλά και κάθε άλλης μορφής επισκευής, εφόσον οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών καλύπτονται από ξένο συνάλλαγμα, απαλλάσσονται του φόρου, κατά την αντιστοιχία: ένα (1) έτος φορολογικής απαλλαγής για δαπάνη εκατό χιλιάδων δολλαρίων (100.000\$). Η απαλλαγή αρχίζει από το επόμενο έτος της πραγματοποίησης των εργασιών και σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να υπερβεί τα δέκα (10) έτη.

2.5.2 ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ Α' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

(ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΩΣ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ)

Η εισφορά αυτή επιβάλλεται για την κάλυψη των δαπανών των παρεχόμενων υπηρεσιών στην Εμπορική Ναυτιλία και θεσπίστηκε προκειμένου να μην υπάρχει

ιδιαίτερη ευνοϊκή μεταχείριση από το Νόμο των πλοίων Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν πριν την έναρξη ισχύος του.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Νόμου η εισφορά υπολογίζεται με βάση την ηλικία του πλοίου αλλά και τους κόρους ολικής χωρητικότητας και καταβάλεται από τους υπόχρεους επιπλέον του φόρου που επιβάλλεται δυνάμει του άρθρου 8 του Νόμου. Ο υπολογισμός μετά και τις αλλαγές που επέφεραν ο νόμος 3943/2011 άρθρο 22, καθώς και η ΠΟΛ 1083/2011 γίνεται ως εξής:

Πίνακας 11: Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας

Ηλικία πλοίου/ Έτη	Συντελεστές σε δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4 ετών	1,293
5-9 ετών	2,318
10-19 ετών	1,952
20-29 ετών	1,830
30 ετών και άνω	1,220

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Τα ποσά αυτά σύμφωνα με την ως άνω νομοθεσία προσαυξάνονται κατ' έτος κατά τέσσερα τοις εκατό (4%) μέχρι το έτος 2015.

Στη συνέχεια για τον τελικό υπολογισμό της εισφοράς τα ως προκύπτοντα ποσά πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 12: Φορολογικοί Συντελεστές για τον υπολογισμό της εισφοράς

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας/ Κόροι	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Πηγή: Ανάλυση του νόμου

Η προβλεπόμενη από το άρθρο 10 του Νόμου εισφορά υπόκειται στις ίδιες απαλλαγές και μειώσεις που υπόκειται και ο προβλεπόμενος από το άρθρο 8 φόρος, ισχύον δηλαδή αναλογικά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9 του Νόμου.

2.5.3 ΠΛΟΙΑ Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Ο φόρος επί των πλοίων της δεύτερης κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος νόμου υπολογίζεται ετησίως κατά κόρον ολικής χωρητικότητας του πλοίου και καταβάλλεται σε ευρώ με βάση την ακόλουθη κλίμακα, μετά και την τελευταία κωδικοποίηση σε συνέχεια του ν. 3182/2003:

Πίνακας 13: Φορολογία πλοίων Β' Κατηγορίας

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας/ Κόροι	Φορολογικός Συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου/ Ευρώ	Σύνολο χωρητικότητας/ κόροι	Σύνολο φόρου/ ευρώ
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33

50	0,76	38	100	71
----	------	----	-----	----

Πηγή: <http://www.e-forologia.gr/lawbank>

Για την επιπλέον των εκατό (100) κόρων ολική χωρητικότητα, ο φόρος καθορίζεται σε ένα (1) ευρώ κατά κόρον.

Ο επιβαλλόμενος φόρος αυξάνεται στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999.

Ο φόρος της κλίμακος ως ανωτέρω μειούται:

α) Κατά 50% προκειμένου περί πλοίων δρομολογουμένων εις τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

β) Κατά 60% προκειμένου περί επιβατηγών πλοίων, μηχανοκινήτων, ιστιοφόρων και ανεξαρτήτως υλικού αυτών και

γ) κατά 75% προκειμένου περί αλιευτικών.

Προκειμένου περί πλοίων εμπορικών εις πλείονας της μίας περιπτώσεις της παρούσης παραγράφου, ενεργείται μία μόνον μείωσις του φόρου, ή μάλλον συμφέρουσα εις τον υπόχρεον πλοιοκτήτην.

Για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας του νόμου αναγνωρίζονται οι κατωτέρω απαλλαγές και μειώσεις επί του κατά τα ανωτέρω οφειλομένου φόρου:

- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία - ψυγεία ηλικίας άνω των δέκα (10) ετών και κάτω των είκοσι (20) ετών, υπό ελληνική σημαία, υπόκεινται στο ήμισυ του φόρου για μία πενταετία
- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας κάτω των είκοσι (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως, από την οποία προκύπτει δαπάνη το πολύ διπλάσια της αγοραίας αξίας που είχαν κατά τον αμέσως προηγούμενο χρόνο της έναρξης των εργασιών, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι συμπλήρωσεως δέκα (10) ετών από του πέρατος των ως άνω εργασιών, εφόσον αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα. Για τη συνδρομή των προϋποθέσεων αυτών αποφαινεται με κοινή απόφασή του οι Υπουργοί Οικονομικών, Βιομηχανίας και Εμπορικής Ναυτιλίας λαμβάνοντας γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για την αγοραία αξία του πλοίου κατά τον κρίσιμο χρόνο, αλλά και βεβαίωση του εκτελέσαντος

των εργασιών ναυπηγείου ή εργοστασίου και του νηογνώμονα για την εκτέλεση των εργασιών. Στην ανωτέρω βεβαίωση του ναυπηγείου ή εργοστασίου αναγράφεται το ποσό της πραγματοποιηθείσας δαπάνης. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν και για τα επιβατηγά πλοία.

- Πλοία ηλικίας δέκα (10) έως και δέκα πέντε (15) ετών νηολογούμενα επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικό νόμο κατά ποσοστό τουλάχιστον πενήντα τοις εκατό (50%), σε αντικατάσταση πλοίων ηλικίας μεγαλύτερας των είκοσιν (20) ετών, της ίδιας πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητας ίσης τουλάχιστον προς τα δύο τρίτα (2/3) της αντικαθισταμένης, απαλλάσσονται για μία πενταετία των δύο τρίτων (2/3) του αναλογούντος φόρου, εφόσον κατά τη διάρκεια της πενταετίας παραμένει η κυριότητα, κατά το ανωτέρω ποσοστό, επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικό νόμο.
- Επί πλοίων ηλικίας μικρότερης των δέκα (10) ετών αλλά και φορτηγών της ίδιας ηλικίας μικρότερα των τριάντα (30) ετών, υπό ελληνική σημαία έχουν εφαρμογή αντίστοιχα οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 9 του Νόμου.
- Πλοία ναυπηγούμενα στην Ελλάδα υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας των δώδεκα (12) ετών.

Πλοία εμπύπτοντα κατά τη νηολόγησή τους σε περισσότερες της μία κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως απολαμβάνουν μιας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωση μειώσεως, εντάσσονται οριστικά σε μία μόνο κατηγορία, με δήλωση του αντικλήτου της κάθε κατηγορίας, η οποία είναι ανέκκλητη και καταχωρίζεται στο οικείο νηολόγιο κατά τη νηολόγηση του πλοίου.

2.6 Ν.Ε.Π.Α. (Ν. 3182/2003)

Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής θεσπίστηκαν με το ν. 3182/2003.

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) είναι εμπορική εταιρεία που έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως

επαγγελματικά. Η σύσταση εταιρειών άλλης νομικής μορφής, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας, δεν αποκλείεται.

Το καταστατικό της Ν.Ε.Π.Α. καταρτίζεται εγγράφως από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Η Ν.Ε.Π.Α. αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώριση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για:

- α) την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας,
- β) το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές,
- γ) το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους,
- δ) τα δικαιώματα των μετόχων,
- ε) τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας.

Η Ν.Ε.Π.Α. διοικείται και εκπροσωπείται από το διοικητικό της συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από τρία τουλάχιστον μέλη, μετόχους ή μη. Στο καταστατικό πρέπει να ορίζονται τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α. πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις "Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής" ή τα αρχικά γράμματα των λέξεων αυτών Ν.Ε.Π.Α., καθώς και διακριτικό με το οποίο θα αποκλείεται η πρόκληση σύγχυσης με άλλη εταιρεία. Για τις διεθνείς συναλλαγές της εταιρείας η επωνυμία μπορεί να εκφράζεται και σε ξένη γλώσσα σε πιστή μετάφραση. Έδρα της εταιρείας ορίζεται δήμος ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε.Π.Α. έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό. Η διάρκεια δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των τριάντα ετών. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την ίδρυση της Ν.Ε.Π.Α. ορίζεται το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ. Το κεφάλαιο της Ν.Ε.Π.Α. αναλαμβάνεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται στο σύνολό του, σε μετρητά, στο ταμείο της εταιρείας, κατά τη σύστασή της. Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη του ενός ευρώ.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) τηρεί ειδικό μητρώο στο οποίο καταχωρούνται όλες οι Ν.Ε.Π.Α. Το μητρώο αποτελείται από:

- α) το βιβλίο μητρώου ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής,
- β) το φάκελο κάθε εταιρείας,
- γ) τη μερίδα κάθε εταιρείας και
- δ) το ευρετήριο των εταιρειών.

Στο βιβλίο μητρώου καταχωρίζεται κατά χρονολογική σειρά ή επωνυμία της εταιρείας που γίνεται δεκτή προς καταχώριση. Οι εταιρείες που καταχωρίζονται αριθμούνται. Ο αριθμός αυτός είναι μοναδικός, αποτελεί τον αριθμό μητρώου της εταιρείας και αναγράφεται στο φάκελο και στη μερίδα αυτής. Ο αριθμός μητρώου αναφέρεται σε κάθε έγγραφο που υποβάλλεται για να καταχωρισθεί, καθώς και σε κάθε έγγραφο ή πιστοποιητικό που προέρχεται από την υπηρεσία του μητρώου και αφορά καταχωρισμένη εταιρεία. Στο φάκελο της εταιρείας τηρούνται το καταστατικό και όλα τα έγγραφα που υποβάλλονται για καταχώριση στη μερίδα της εταιρείας. Το καταστατικό που υποβάλλεται προς καταχώριση στο μητρώο υπογράφεται από τους ιδρυτές.

Ανώνυμες εταιρείες μπορεί να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 29 και της παραγράφου 2 του άρθρου 31 του Κ.Ν. 2190/1920. Η απόφαση για τη μετατροπή, στην οποία περιέχεται το καταστατικό, προσαρμοσμένο όπως παραπάνω, εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920 και καταχωρίζεται στο μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών και στο μητρώο Ν.Ε.Π.Α. Ανακοίνωση για την απόφαση αυτή δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Από την ολοκλήρωση των παραπάνω διατυπώσεων η εταιρεία που μετατρέπεται διαγράφεται ως ανώνυμη εταιρεία από το μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών και συνεχίζει ως Ν.Ε.Π.Α.

Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης μπορεί να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. με απόφαση της γενικής συνέλευσης των εταίρων, που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 3190/1955. Η απόφαση για τη μετατροπή, στην οποία περιέχεται το καταστατικό προσαρμοσμένο όπως παραπάνω, καταχωρίζεται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής και ανακοίνωση για την απόφαση αυτή δημοσιεύεται στο

Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Από την ολοκλήρωση των παραπάνω διατυπώσεων η εταιρεία που μετατρέπεται συνεχίζει ως Ν.Ε.Π.Α.

Μετατροπή Ν.Ε.Π.Α. σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής δεν επιτρέπεται

2.6.1 Φορολογικό καθεστώς Ν.Ε.Π.Α.

Στις Ν.Ε.Π.Α. απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου:

α) η διανομή κερδών και το καθαρό προϊόν εκκαθάρισης, με εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου, που υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος.

β) η ανάληψη κεφαλαίου και οι σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις,

γ) οι έγγραφες στα τηρούμενα από την εταιρεία βιβλία, τα εισερχόμενα στην Ελλάδα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα που αφορούν πράξεις της εταιρείας στην αλλοδαπή,

δ) οι καταθέσεις και τα προς την εταιρεία δάνεια των μετόχων. Η απαλλαγή δεν καταλαμβάνει το φόρο εισοδήματος για τους τόκους καταθέσεων της εταιρείας, καθώς και τους τόκους που προκύπτουν από δάνεια που χορηγούν οι μέτοχοι στην εταιρεία,

ε) η κεφαλαιοποίηση των κερδών και

στ) η μη ανάληψη από τους μετόχους των κερδών.

Ως προς το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Οι Ν.Ε.Π.Α. που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται επαγγελματικά πλοία αναψυχής που ανήκουν σε τρίτους, τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας και έχουν όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, οι δε ανωτέρω αναφερόμενες απαλλαγές δεν εφαρμόζονται για τον φόρο εισοδήματος του τρίτου. Οι Ν.Ε.Π.Α. που είναι πλοιοκτήτριες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής έχουν υποχρέωση να τηρούν στην ελληνική γλώσσα βιβλίο εσόδων εξόδων, να εκδίδουν, να λαμβάνουν

και να φυλάσσουν τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα αυτόν παραστατικά των συναλλαγών τους, καθώς και να υποβάλλουν στον Προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία.

Οι διατάξεις που αφορούν στην αναστολή του εισαγωγικού δασμού και στην απαλλαγή από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) και στις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις του άρθρου 42 του Ν. 3182/2003, ισχύουν και για τα πλοία αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999, των οποίων Ν.Ε.Π.Α. έχει την κυριότητα, την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή τους.

2.7 Ν. 4211/2013 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΩΩΝ

Στις 28/11/2013 δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ. Α' 256) ο νόμος 4211, όπου ανάμεσα στις «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση των εξαιρετικά επειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών της "Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Ε."», ενσωματώθηκε και η τροπολογία που είχε κατατεθεί και αφορά τους κατόχους σκαφών. Η τροπολογία αυτή πέρασε στο άρθρο 13 του συγκεκριμένου νόμου και θεσπίζει «Τέλος Παραμονής και Πλώων» για όλα τα σκάφη πάνω από τα 7 μέτρα, με ισχύ από 01-01-2014. Σύμφωνα με τον ίδιο νόμο, για τα πλοία ή μικρά σκάφη που βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια η πληρωμή του Τ.Π.Π. γίνεται κατά το μήνα Δεκέμβριο εκάστου έτους για το Τ.Π.Π. του επόμενου έτους. Δηλαδή, η πληρωμή Τ.Π.Π. για το 2015, θα γίνει μέσα στο Δεκέμβριο του 2014. Το συγκεκριμένο τέλος ήταν αναμενόμενο, αφού είχε ήδη ανακοινωθεί από τις αρχές του χρόνου, όταν, εν αναμονή του, αποσύρθηκαν διατάξεις που αφορούσαν την επιβολή φόρου πολυτελείας και στα σκάφη αναψυχής, όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν και στο από 15/1/2013 Δελτίο Τύπου του Υπουργείου Οικονομικών: «Σχετικά με την απόσυρση του ετήσιου φόρου πολυτελούς διαβίωσης των σκαφών αναψυχής, από το υπουργείο Οικονομικών διευκρινίζεται ότι η φορολόγηση των σκαφών αυτών θα αντιμετωπιστεί με νέα διάταξη που θα φέρουν το αμέσως προσεχές διάστημα στη Βουλή τα υπουργεία Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Ειδικότερα, θα θεσπιστεί Τέλος Πλεύσης και Παραμονής το οποίο θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με τις διατάξεις του υπό κατάρτιση νομοσχεδίου για το Θαλάσσιο Τουρισμό και θα αφορά μόνο τον πλου και την

παραμονή στη χώρα μας όλων των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας (...). Το τέλος θεσπίζεται ταυτόχρονα με την κατάργηση του φόρου πολυτελείας και του ειδικού φόρου, οι οποίοι όμως δεν εισπράχθηκαν ποτέ, με σκοπό την ενοποίηση των φορολογικών ρυθμίσεων και την κατάργηση αλυσιτελών διατάξεων, οι οποίες δεν προσέφεραν απολύτως τίποτα αλλά αντιθέτως προκάλεσαν σημαντικές απώλειες στα δημόσια έσοδα»...

Συγκεκριμένα από το εν λόγω άρθρο προβλέπονται τα εξής:

Θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλόων» (Τ.Π.Π.), το οποίο βαρύνει:

- α) όλα τα πλοία αναψυχής/ ιδιωτικά και επαγγελματικά,
- β) τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω και
- γ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω.

Το Τ.Π.Π. 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 Τ.Π.Π. υπολογίζεται σε ετήσια βάση, ισχύει από την 1η Ιανουαρίου έως την 31η Δεκεμβρίου κάθε έτους και καθορίζεται ως εξής:

α. Για τα ολικού μήκους από επτά (7) μέτρα έως και οκτώ (8) μέτρα σε διακόσια (200) ευρώ.

β. Για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ (8) μέτρων και έως και δέκα (10) μέτρα σε τριακόσια (300) ευρώ.

γ. Για τα ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και έως και δώδεκα (12) μέτρα σε τετρακόσια (400) ευρώ.

δ. Για τα ολικού μήκους άνω των (12) μέτρων: αα) ανά έτος, εκατό (100) ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο ή ββ) 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.

Εφόσον τα πλοία της περίπτωσης δ' ελλιμενίζονται μόνιμα στην Ελληνική Επικράτεια, παρέχεται έκπτωση τριάντα τοις εκατό (30%). Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ορίζονται τα κριτήρια του μόνιμου ελλιμενισμού, ο τρόπος απόδειξης του για την παροχή της έκπτωσης και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Για τον υπολογισμό του Τ.Π.Π. λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του πλοίου ή του μικρού σκάφους, το οποίο αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης ή την άδεια εκτέλεσης πλόων.

Η πληρωμή του Τ.Π.Π. διενεργείται με ηλεκτρονικό τρόπο ως εξής:

αα. για τα πλοία ή μικρά σκάφη που βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια κατά το μήνα Δεκέμβριο εκάστου έτους για το Τ.Π.Π. του επόμενου έτους,

αβ. για τα πλοία ή μικρά σκάφη που θα εισέλθουν στην Ελληνική Επικράτεια πριν από την είσοδο ή κατά την είσοδο τους.

Εναλλακτικά, η πληρωμή του Τ.Π.Π. μπορεί να πραγματοποιηθεί ως εξής:

βα. Για τα πλοία ή μικρά σκάφη υπό σημαία κράτους - μέλους της Ε.Ε., που εισέρχονται στην Ελληνική Επικράτεια, στη Λιμενική Αρχή η οποία εκδίδει το ΔΕ.Κ.ΠΑ.

ββ. Για τα πλοία ή τα μικρά σκάφη υπό σημαία χώρας εκτός της Ε.Ε., που εισέρχονται στην Ελληνική Επικράτεια, στην Τελωνειακή Αρχή η οποία εκδίδει το Δελτίο Κίνησης (Transit Log).

βγ. Για τα πλοία ή τα μικρά σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια κατά το χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος άρθρου, διενεργείται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. ή τη Λιμενική Αρχή.

Η απόδειξη καταβολής του Τ.Π.Π. φυλάσσεται μαζί με τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου ή του μικρού σκάφους και επιδεικνύεται στις αρμόδιες Λιμενικές, Τελωνειακές και Φορολογικές Αρχές όποτε ζητηθεί.

Εάν κατά τον έλεγχο από την αρμόδια Λιμενική, Φορολογική ή Τελωνειακή Αρχή διαπιστωθεί ότι δεν έχει καταβληθεί το Τ.Π.Π., απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου ή του μικρού σκάφους μέχρι την πληρωμή του, η οποία πραγματοποιείται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νόμο. Σε κάθε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι δεν έχει πληρωθεί το Τ.Π.Π. επιβάλλεται πρόστιμο ίσο με το εκατό τοις εκατό (100%) του ετησίως αναλογούντος Τ.Π.Π., χωρίς έκπτωση.

Τυχόν αναχώρηση του πλοίου ή του μικρού σκάφους από την Ελληνική Επικράτεια για οποιονδήποτε λόγο, οποτεδήποτε πριν από τη λήξη της ισχύος του Τ.Π.Π. δε γεννά την υποχρέωση επιστροφής οποιουδήποτε ποσού από το Δημόσιο.

Σε περίπτωση επανεισόδου του πλοίου ή του μικρού σκάφους στην Ελληνική Επικράτεια, ενόσω ισχύει το Τ.Π.Π., δεν υπάρχει απαίτηση εκ νέου καταβολής του Τ.Π.Π. για το χρονικό διάστημα μέχρι τη λήξη της ισχύος του.

Υπόχρεος σε καταβολή του Τ.Π.Π. είναι:

α) ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ή του επαγγελματικού τουριστικού ημερό-πλοίου ή ο νόμιμος εκπρόσωπος του,

β) ο πλοιοκτήτης ή ο κάτοχος ή ο χρήστης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, καθώς και

γ) ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος ή ο χρήστης του μικρού σκάφους. Οι ως άνω ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο για την πληρωμή του Τ.Π.Π.

9. Το Τ.Π.Π. επιβάλλεται για παραμονή στην Ελληνική Επικράτεια από 1.1.2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

3.1 Ν. 4256/2014 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για τη δραστηριοποίηση των τουριστικών πλοίων αποτελείται από διάσπαρτες ρυθμίσεις, σε μεγάλο βαθμό γραφειοκρατικές, πολύπλοκες και χωρίς αναπτυξιακό προσανατολισμό, οι οποίες δεν μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος, που εισφέρουν στην ανταγωνιστικότητα του τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, το εξαιρετικό φυσικό κάλλος της Ελλάδος, σε συνδυασμό με την ιστορία και τον πολιτισμό της. Είναι συνεπώς επιβεβλημένη η θεσμοθέτηση ενός σύγχρονου, ελκυστικού, νέου πλαισίου το οποίο ανταποκρίνεται με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιουργεί το διεθνοποιημένο περιβάλλον του θαλάσσιου τουρισμού.

Με τον πρόσφατο νόμο 4256/2014 γίνεται προσπάθεια για:

- ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού
- δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος για την προσέλκυση τουριστικών πλοίων
- παροχή κινήτρων για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας
- επιμήκυνση του χρόνου παραμονής και κυκλοφορίας των τουριστικών πλοίων στην Ελλάδα, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι τα 2/3 των δαπανών των πλοίων των επιβατών τους αφορούν σε δραστηριότητες όπως διαμονή, εστίαση, μεταφορά, διασκέδαση, επίσκεψη αρχαιολογικών και άλλων χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος.

Περιλαμβάνονται επίσης φορολογικές ρυθμίσεις, οι οποίες αποσκοπούν: α) στη δημιουργία σταθερού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας, β) στην αποθάρρυνση της δραστηριοποίησης τυχόν εικονικών πλοίων αναψυχής και γ) στην οριστική επίλυση χρονιζόντων προβλημάτων, όπως ο καθορισμός συγκεκριμένου τρόπου υπολογισμού της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του Φ.Π.Α. που αναλογεί στα πλοία αναψυχής.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δημιουργείται σύγχρονο, απλοποιημένο και σαφές πλαίσιο για όλα τα τουριστικά πλοία, το οποίο επηρεάζει άμεσα και θετικά τους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, ενώ παράλληλα δημιουργεί προϋποθέσεις για την είσοδο νέων επιχειρηματιών. Επίσης σε συνδυασμό με την κατάργηση του φόρου πολυτελείας για τα ελληνικής σημαίας ιδιωτικά πλοία και την εν γένει μείωση της γραφειοκρατίας, αναμένεται αύξηση του αριθμού και των ιδιωτικών πλοίων που επισκέπτονται και παραμένουν στα ελληνικά λιμάνια με άμεσο θετικό αντίκτυπο στα δημόσια έσοδα και στις τοπικές οικονομίες ειδικότερα. Η προσδοκώμενη τόνωση της τουριστικής κίνησης συνεπάγεται ενίσχυση της ανάπτυξης και της οικονομικής δραστηριότητας, χάρη στην αύξηση των δαπανών για προϊόντα και υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία, τους επιβάτες και τα πληρώματα, όπως: τροφοδοσία, εφόδια, επισκευές- ανταλλακτικά, πρακτορεύσεις, μεταφορές, εστίαση, ενδιαίτηση, ξεναγήσεις, θαλάσσια σπορ, τραπεζικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές υπηρεσίες και εμπορικές επιχειρήσεις¹².

ΓΕΝΙΚΑ¹³

Στο άρθρο 2 προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Με τη διάταξη αυτή δημιουργείται ενιαίο και σύγχρονο σύστημα καταγραφής και παρακολούθησης των τουριστικών πλοίων, με σκοπό:

- τη λεπτομερή χαρτογράφηση των πάσης φύσεως πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τουρισμό και αναψυχή, τόσο για ιδιωτικούς σκοπούς όσο και για επαγγελματική εκμετάλλευση στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού,
- την απλοποίηση και τη συντόμευση των διαδικασιών που αφορούν τη δραστηριοποίηση των πλοίων αυτών,
- την άντληση στατιστικών στοιχείων για την υποβοήθηση του στρατηγικού σχεδιασμού και
- τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών αρχών.

Το Μητρώο θα διασυνδεθεί με την εφαρμογή για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου με ηλεκτρονικό τρόπο, ώστε να διευκολύνεται η παρακολούθηση των

¹² Αιτιολογική έκθεση νόμου 4256/2014

¹³ Ναυτικός Όμιλος Ανοιχτής Θάλασσας

ναυλώσεων και με την εφαρμογή για την ηλεκτρονική πληρωμή του τέλους παραμονής και πλόων για τη διευκόλυνση του ελέγχου.

Τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται με σύμβαση ολικής ναύλωσης, δεν δηλώνουν σε δημόσια Αρχή συγκεκριμένο ή προκαθορισμένο πρόγραμμα αναψυχής, καθώς αυτό εξαρτάται από τη βούληση του ναυλωτή σε συνεννόηση με τον εκναυλωτή.

Στο άρθρο 14 παρ. 6 καταργείται η άδεια από τη Λιμενική Αρχή για την καθέλκυση ή ανέλκυση πλοίων αναψυχής, με στόχο την απλοποίηση της διαδικασίας και σε συνδυασμό με την κατάργηση του σχετικού παραβόλου.

Καταργείται η υποχρέωση λήψης απόπλου/ κατάπλου ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών (με εξαίρεση σκάφη που έρχονται από τκο εξωτερικό), ενώ για τα επαγγελματικά παραμένει η υποχρέωση τήρησης crew list αθεώρητης και θεώρησης ναυλοσυμφώνου από το λιμεναρχείο.

Τα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης (άρθρο 14 παρ. 4^α) αυξάνονται για αστική ευθύνη έναντι των τρίτων από 300.000€ σε 500.000€ κατ' ελάχιστον (ή 50.000€ ανά επιβάτη) και για θαλάσσια ρύπανση από 80.000€ σε 150.000€.

Η φορολογητέα αξία του σκάφους για τροπή από επαγγελματικό σε ιδιωτικό (άρθρο 14 παρ. 10) διαμορφώνεται με βάση την αρχική τιμή πώλησης στον πρώτο αγοραστή, μειωμένη βάσει παλαιότητας, με την επιφύλαξη της περίπτωσης όπου η ασφαλιζόμενη αξία του σκάφους είναι μεγαλύτερη εκείνης που διαμορφώνεται με τον παραπάνω τρόπο, οπότε υπερισχύει (σε περίπτωση αμφισβήτησης λαμβάνεται υπόψιν ο μέσος όρος ασφαλιζόμενης αξίας των τελευταίων δύο ετών).

3.1.1 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Διατηρείται η πρόβλεψη του καταργούμενου ν. 2743/1999 για εφοδιασμό με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕΚΠΑ) των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής υπό ελληνική σημαία, ή σημαία άλλου κράτους- μέλους της ΕΕ καθώς και η υποχρέωση λήψης τριπλοτύπου δελτίου κίνησης (transit log), αφού έχει πληρώσει το τέλος παραμονής και πλόων (άρθρο 10 παρ. 3). Δεδομένου ότι καταργείται η υποχρέωση λήψης απόπλου (άρθρο 10 παρ. 2) εισάγεται ως αντιστάθμισμα υποχρέωση ετήσιας θεώρησης του ΔΕΚΠΑ η οποία συνδέεται επιπλέον με τη διαπίστωση πληρωμής του τέλους παραμονής και πλόων για την αποφυγή απώλειας εσόδων για το Δημόσιο.

Σημαντική καινοτομία αποτελεί η προτεινόμενη στο άρθρο 10 παρ. 4 ρύθμιση βάσει της οποίας τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής μπορούν να εκναυλώνονται. Για την αποφυγή αθέμιτου ανταγωνισμού ορίζονται προϋποθέσεις ίδιες με αυτές που ισχύουν για τα επαγγελματικά, χωρίς την υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης, διότι στα ιδιωτικά πλοία δεν παρέχονται φορολογικές απαλλαγές. Με τον τρόπο αυτό ο πλοιοκτήτης θα έχει την ευχέρεια να καλύψει τα έξοδα συντήρησης του ιδιωτικού πλοίου του, κάτι το οποίο, όπως έχει διαπιστωθεί, αποδίδει πολλαπλάσια οφέλη, άμεσα και έμμεσα στην οικονομία.

3.1.2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστων ναυλώσεων έχει σκοπό να διασφαλιστεί ότι παράγεται φορολογητέα ύλη (από τους ναύλους και κυρίως από τις δαπάνες του πλοίου και των επιβατών οι οποίες εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν τα 2/3 του συνολικού τζίρου) ως αντιστάθμισμα για την απαλλαγή από τον ΦΠΑ κατά την εισαγωγή του πλοίου αναψυχής ή την απόκτησή του. Σε αυτό το πνεύμα προτείνεται στο άρθρο 4 παρ. 5 η απαλλαγή του πλοίου από την υποχρέωση συμπλήρωσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης στις περιπτώσεις όπου έχει καταβληθεί, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, ο ΦΠΑ που αναλογούσε κατά την εισαγωγή ή απόκτησή του.

Στο άρθρο 5 αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες που συνεπάγεται η ύφεση, εισάγεται νέα ρύθμιση, βάσει της οποίας ο επαγγελματίας μπορεί να παροπλίζει το πλοίο του, εφόσον οι συνθήκες επιτρέψουν την επαναδραστηριοποίησή του ή εφόσον αυτό μεταβιβασθεί, χωρίς να υποχρεώνεται να το αποχαρακτηρίσει και να επιβερυνθεί με την καταβολή φόρων και δασμών. Για το σκοπό αυτό στην παράγραφο 2 ρυθμίζεται η δυνατότητα παροπλισμού του πλοίου υπό προϋποθέσεις.

Στο άρθρο 9 παρ. 4 προτείνεται για τη συνεπή παρακολούθηση των ναυλώσεων υποχρέωση υποβολής του ναυλοσυμφώνου στη Λιμενική Αρχή για θεώρηση μέσα σε 48 ώρες ή 72 ώρες αν μεσολαβεί σαββατοκύριακο, μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής ηλεκτρονικής υποβολής του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 7). Επιπλέον ορίζεται, για διευκόλυνση και επιτάχυνση της διαδικασίας ότι η θεώρηση μπορεί να γίνει από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο. Αν η ναύλωση αρχίζει στην

αλλοδαπή υπάρχει υποχρέωση δήλωσης κατάπλου και θεώρησης του ναυλοσυμφώνου στο πρώτο ελληνικό λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο αναψυχής, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τη διέλευση των συνόρων στην εθνική και ενωσιακή νομοθεσία.

Στο άρθρο 15 υπάρχουν ρυθμίσεις για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής του καταργούμενου ν. 2743/1999 προκειμένου να υπάρξει ομαλή μετάβαση από το καθεστώς αδειοδότησης στο νέο καθεστώς του Μητρώου που εισάγεται με το νέο νόμο. Επισημαίνεται επιπλέον η διαφοροποίηση του ορισμού του «επαγγελματικού πλοίου αναψυχής» σε σχέση με τον καταργούμενο ν. 2743/1999, ως προς το ότι δεν προβλέπεται πλέον αποκλειστική χρήση για την εκτέλεση ταξιδίων με ολική ναύλωση. Αυτό σημαίνει ότι: α) μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ναυταθλητικούς αγώνες ή εκπαίδευση προς ικανοποίηση της απαίτησης που εκφράστηκε από τον ναυταθλητικό κόσμο στο πλαίσιο προγενέστερης διαβούλευσης για το ίδιο θέμα και β) μπορεί να ιδιοχρησιμοποιηθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, όπως ειδικότερα ορίζεται στα επιμέρους άρθρα.

3.1.3 ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Με τις προτεινόμενες στο άρθρο 14 διατάξεις ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν γενικά στα πλοία τα οποία αναφέρονται στο Πρώτου Μέρους του Νόμου. Στην παράγραφο 1 προβλέπεται απαλλαγή από τη φορολόγηση βάσει του ν. 27/1975 ως προς τα πλοία αναψυχής, για όσα σκάφη είναι χαρακτηρισμένα ως ναυταθλητικά. Η διάταξη στόχο έχει την προαγωγή των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων και την ενθάρρυνση της συμμετοχής σε αυτές. Για την αποφυγή ενδεχόμενης καταστρατήγησης του σκοπού της διάταξης, διευκρινίζεται ότι ο χαρακτηρισμός του σκάφους ως ναυταθλητικού πρέπει να προκύπτει από έγγραφη βεβαίωση του οικείου ναυτικού ομίλου, η οποία έχει εγκριθεί από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Σύμφωνα με την με ΑΔΑ ΒΙ0ΒΟΠ-ΦΧΓ εγκύκλιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου οι κυριότερες αλλαγές που επιφέρει ο νόμος είναι οι εξής:

A. Πλοία Αναψυχής

Τα πλοία με σημαία εκτός ΕΕ ή ΕΟΧ μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις στις οποίες η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται μεταξύ ελληνικών λιμανιών, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 3 παρ. 3 περ. α).

Τα πλοία με ολικό μήκος μέχρι και εικοσιτέσσερα (24) μέτρα δεν είναι υποχρεωτικό να στελεχώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα (άρθρο 8 παρ.1).

Η ελάχιστη διάρκεια της ναύλωσης είναι οκτώ (8) ώρες (άρθρο 3 παρ. 2 περ.3).

Τα ιδιωτικά πλοία μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 10 παρ.4 και άρθρο 11 παρ.2).

Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή χωρίς χρονικό περιορισμό (άρθρο 9 παρ.2).

Καταργείται η υποχρέωση θεώρησης της κατάστασης επιβαινόντων και δεν απαγορεύεται η μεταβολή της στη διάρκεια της ναύλωσης.

Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και όσα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα (άρθρο 9 παρ.3 και άρθρο 10 παρ.2). Καταργείται επίσης το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).

Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας ανέλκυσης ή καθέλκυσης (άρθρο 14 παρ. 6) και το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).

Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας και η αντίστοιχη άδεια για τα σκάφη (άρθρο 14 παρ.2).

B. Επαγγελματικά Τουριστικά Ημερόπλοια (άρθρο 12)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση περιηγήσεων μεταξύ λιμένων, όρμων και ακτών και η παραλαβή επιβατών από πλοία που είναι αγκυροβολημένα σε λιμένα ή όρμο (παρ. 2 περ.α)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση συνδυασμένης περιήγησης με ημερόπλοιο και άλλο μέσο μεταφοράς (παρ. 3 περ. γ υποπερίπτωση γγ)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση περιήγησης που υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες με διανυκτέρευση των επιβατών και του πληρώματος, αν απαιτείται, στη στεριά (παρ.4)

Γ. Κρουαζιερόπλοια

Καταργείται η υποχρέωση της κυκλικότητας για τα ταξίδια των οποίων η διάρκεια, από την παραλαβή του επιβάτη ως την οριστική αποβίβασή του, υπερβαίνει τις σαράντα οκτώ (48) ώρες (άρθρο 42 παρ. Β περ. γγ και παρ Γ περ. αα).

Από τις διατάξεις του νέου νόμου αναμένονται σε γενικές γραμμές τα εξής οικονομικά αποτελέσματα για το κράτος:

- Απώλεια εσόδων: i) από την απαλλαγή από τη φορολογία των ναυταθλητικών σκαφών, ιστιοφόρων, κωπήλατων με ελληνική σημαία, στις οριζόμενες περιπτώσεις (άρθρο 14 παρ. 1^α), ii) από την είσπραξη μειωμένου ΦΠΑ από τα πλοία αναψυχής υπολογιζομένου επί μειωμένης φορολογικής αξίας λόγω παλαιότητας των πλοίων αναψυχής, καθώς και επί των πλοίων αναψυχής που μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής (άρθρο 14 παρ. 1^α), iii) από την κατάργηση των τελών που επιβάλλονται για διάθεση, χορήγηση ή ανανέωση άδειας απόπλου σκάφους με ξένη σημαία και άδειας ανέγκυσης ή κατέγκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων (άρθρο 16 παρ. 3), iv) από την κατάργηση του φόρου πολυτελείας του ν. 3833/2010 (άρθρο 39), καθώς και v) από την κατάργηση του ειδικού φόρου ιδιωτικών πλοίων αναψυχής του ν. 3842/2010 (άρθρο 39).
- Αύξηση εσόδων: i) από την είσπραξη του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), για τη χορήγηση, ανανέωση και αντικατάσταση του Δελτίου Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕΚΠΑ) στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ii) είσπραξη του ποσού των 500€ που απαιτείται για την καταχώρηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στο οικείο Μητρώο (άρθρο 15 παρ. 1β) και για τη χορήγηση προσωρινής άδειας, σε πλοία αναψυχής που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν χαρακτηριζόμενα ως επαγγελματικά και δε διαθέτουν άδεια του ν. 2743/1999 για την πραγματοποίηση ταξιδιών με ολική ναύλωση (άρθρο 15 παρ. 8^α).

Οι αντιδράσεις για το ως άνω νομοθέτημα ήταν αρκετές, τα επιχειρήματα δε των κύκλων που φαίνεται να μην είναι ικανοποιημένοι, αλλά αντίθετα να μάχονται σφοδρά τις νέες ρυθμίσεις είναι αρκετά. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- καταργείται το cabotage και με τον τρόπο αυτό δίνεται το ελεύθερο σε κράτη τρίτων χωρών να δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στις ελληνικές θάλασσες, παραχωρώντας έτσι μέρος της εθνικής μας κυριαρχίας. Η άρση του cabotage οδηγεί με τη σειρά της, αντί σε εισροή χρήματος και ευμάρεια, σε απώλεια θέσεων εργασίας σε ελληνικές επιχειρήσεις και επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών.

- η ναύλωση σκαφών χωρίς πλήρωμα και καπετάνιο δημιουργεί προβλήματα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ενώ με την κατάργηση της υποχρεωτικής οργανικής σύνθεσης και την υποχρεωτική ασφάλιση του καπετάνιου στον ΟΑΕΕ το NAT χάνει σημαντικά έσοδα και υπάρχει ο κίνδυνος αύξησης της ανασφάλιστης εργασίας λόγω του μικρού χρονικού διαστήματος εργασίας
- προβλέπεται η συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, με κίνδυνο μείωσης των παροχών
- δε γίνεται σαφής διαχωρισμός μεταξύ επαγγελματιών του κλάδου και ιδιωτών που μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις ολικής ναύλωσης

3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η ελαστικότητα της ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών¹⁴ ως προς την τιμή, μετρά την αντίδραση αυτών που αγοράζουν αυτές τις υπηρεσίες σε μια μεταβολή της τιμής τους, όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτησή τους παραμένουν αμετάβλητοι. Η ζήτηση είναι ελαστική αν μια μικρή αύξηση της τιμής για τουριστικές υπηρεσίες προκαλεί μια σχετικά μεγάλη μείωση της ποσότητας των υπηρεσιών που ζητούνται. Η ζήτηση είναι ανελαστική αν μια αύξηση της τιμής των τουριστικών υπηρεσιών προκαλεί μια σχετικά μικρή μείωση της ποσότητας που ζητείται.

Όμοια η ελαστικότητα της προσφοράς μετρά την αντίδραση αυτών που προσφέρουν τουριστικές υπηρεσίες σε μια αλλαγή της τιμής αυτών, όταν οι άλλοι παράγοντες παραμένουν αμετάβλητοι.

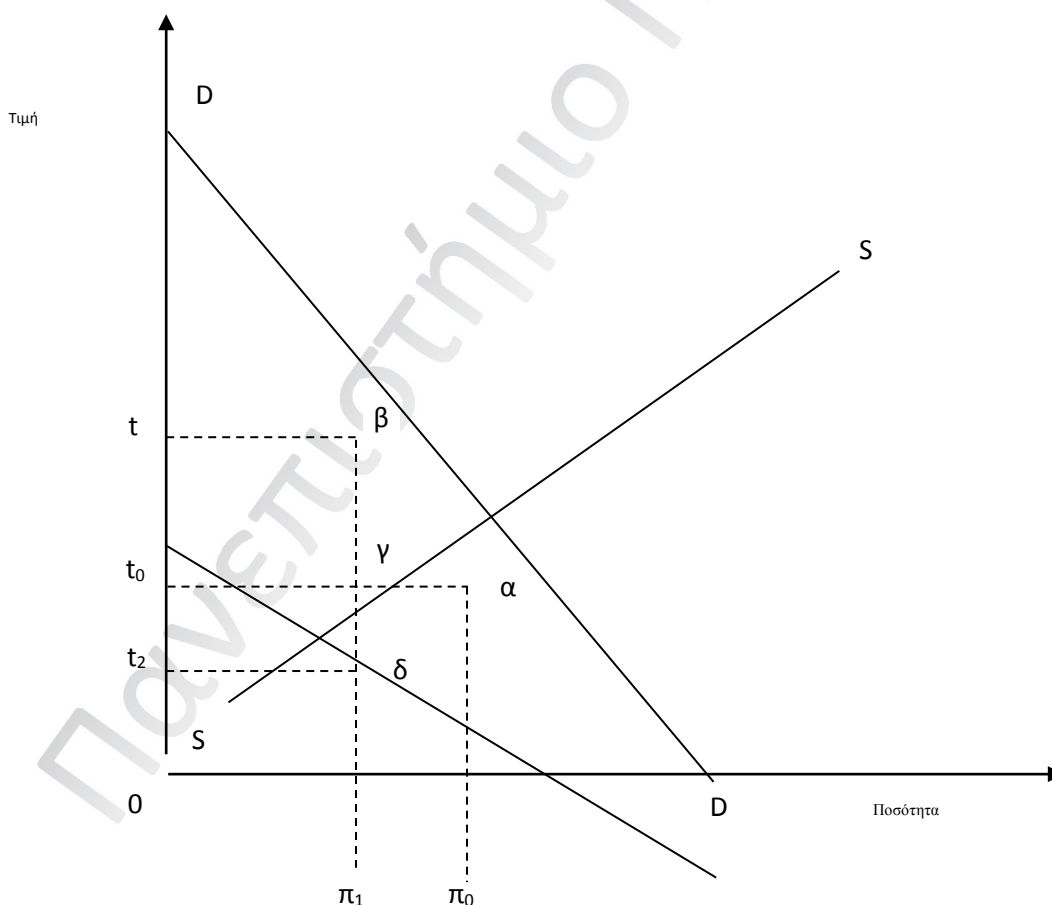
Οι φόροι ενεργούν ως σφήνα μεταξύ της τιμής που πληρώνει ο καταναλωτής και της τιμής που εισπράττει ο πωλητής. Το ποιος τελικά θα πληρώσει το φόρο ή πώς θα μοιραστεί αυτός μεταξύ του πελάτη και της τουριστικής βιομηχανίας προσδιορίζεται από τις σχέσεις της προσφοράς και ζήτησης.

Η έκταση στην οποία ένας φόρος τουρισμού μπορεί να μετακυληθεί εξαρτάται από την ελαστικότητα ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες ως προς την τιμή, σε σχέση με την ελαστικότητα προσφοράς ως προς την τιμή και από την ύπαρξη ή όχι συμβολαίων

¹⁴ Β. Πατσουράτος (2000), Η φορολογική επιβάρυνση του τουριστικού προϊόντος

μεταξύ πελατών και τουριστικής βιομηχανίας, των οποίων η διάρκεια μπορεί να φθάσει τα τρία έτη. Όσο μεγαλύτερη είναι η ελαστικότητα προσφοράς σε σχέση με την ελαστικότητα ζήτησης, τόσο μεγαλύτερο είναι το μέρος του φόρου το οποίο τελικά πληρώνεται από τον τουρίστα. Εφόσον τόσο η ζήτηση όσο και η προσφορά παρουσιάζουν κάποια ελαστικότητα, ο φόρος στις τουριστικές υπηρεσίες μπορεί μόνο μερικώς να μετακυληθεί. Δηλαδή η επιβολή ενός φόρου στις τουριστικές υπηρεσίες θα ανεβάσει την τιμή (συμπεριλαμβανομένου του φόρου) στους τουρίστες, θα μειώσει την καθαρή τιμή που θα λάβει ο προμηθευτής αυτών και θα μειώσει την ποσότητα των υπηρεσιών που αγοράζεται και πωλείται. Στο Σχήμα παρουσιάζονται οι καμπύλες προσφοράς και ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών. Πριν την επιβολή του φόρου η τιμή του τουριστικού προϊόντος είναι t_0 και η ζητούμενη ποσότητα π_0 .

Πίνακας 14: Καμπύλες προσφοράς και ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών



Πηγή: Β. Πατσουράτος, Η φορολογική επιβάρυνση του τουριστικού προϊόντος, 2000

Η επιβολή του φόρου, ύψους βδ, ανεβάζει την τιμή του τουριστικού προϊόντος από t_0 σε t_1 , ενώ η καθαρή τιμή που εισπράττει η τουριστική επιχείρηση μειώνεται στο επίπεδο t_2 . Η ποσότητα που αγοράζεται και πωλείται μειώνεται από π_0 σε π_1 .

Οι κύριοι προσδιοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν την ελαστικότητα ζήτησης είναι:

- Ο βαθμός υποκατάστασης ο οποίος μπορεί να γίνει είτε μεταξύ των διαφόρων τουριστικών προορισμών, είτε μεταξύ του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών.
- Το μέγεθος της τουριστικής δαπάνης στον οικογενειακό προϋπολογισμό. Όσο μεγαλύτερο είναι το μερίδιο για τουρισμό στον προϋπολογισμό τόσο μεγαλύτερη η ελαστικότητα ζήτησης για τουρισμό.
- Μέγεθος του χρόνου: μακροπρόθεσμα η ελαστικότητα ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες είναι μεγαλύτερη απ' ό,τι βραχυπρόθεσμα.

Η μείωση της ποσότητας των τουριστικών υπηρεσιών που ζητούνται μπορεί να πάρει μια ή ένα συνδυασμό των παρακάτω περιπτώσεων:

- Ο επισκέπτης θα προτιμήσει να μείνει στο σπίτι του.
- Θα ζητήσει χαμηλότερη ποιότητα υπηρεσιών μειώνοντας έτσι τις δαπάνες του.
- Θα περιορίσει τις δαπάνες στα βασικά απαραίτητα για το ταξίδι.

Η εμπειρική έρευνα έχει δείξει ότι η τιμή της ελαστικότητας ζήτησης ως προς την τιμή του τουριστικού προϊόντος είναι υψηλότερη της μονάδας. Γεγονός που σημαίνει ότι μία μείωση της τιμής του τουριστικού προϊόντος κατά 10% θα οδηγήσει σε υψηλότερη από 10% αύξηση της ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες. Η θέση αυτή ισχύει και για τη χώρα μας.

Οι υπηρεσίες¹⁵ αποτελούν την κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης των περισσότερων χωρών του ΟΟΣΑ. Αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο της οικονομικής δραστηριότητας και η σημασία τους αυξάνεται συνεχώς. Ο τουρισμός και τα ταξίδια αποτελούν μέρος των Υπηρεσιών και αναλογούν περίπου στο 30% του διεθνούς εμπορίου σε υπηρεσίες μεταξύ των χωρών του ΟΟΣΑ. Οι χώρες του ΟΟΣΑ παράγουν κοντά στο 70% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας. Οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού είναι αισθητές σε πολλούς χώρους κρατικής παρέμβασης.

¹⁵ ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ (2012), Maritime Tourism Tax Revenues in Greece

Η συμβολή του τουρισμού, ο οποίος καθορίζεται στα προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης ως μια σημαντική πλουτοπαραγωγική πηγή στην εθνική οικονομία αφορά¹⁶:

- τη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου πληρωμών
- την καταπολέμηση της ανεργίας και της μετανάστευσης
- την περιφερειακή ανάπτυξη
- τον περιορισμό της διαφοράς εισοδημάτων ανάμεσα στο αστικό κέντρο και την περιφέρεια
- την αύξηση των εσόδων του κράτους και της τοπικής αυτοδιοίκησης
- την ανάπτυξη συναφών κλάδων της οικονομίας
- τη διαφύλαξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μέρος της συνολικής τουριστικής δραστηριότητας της χώρας. Συνεπώς, οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού προκαλούν επιδράσεις στην εθνική οικονομία καθώς και στις οικονομίες των συγκεκριμένων περιοχών όπου ασκούνται. Επηρεάζουν δε οι δραστηριότητες αυτές τα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη, όπως το ΑΕΠ, την Απασχόληση, το Εμπορικό Ισοζύγιο, το Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων, τα Δημόσια Έσοδα, τις Επενδύσεις κ.ά..

Η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού, όπως και κάθε μορφής τουριστικής δραστηριότητας, στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος εκτιμάται με την αποτίμηση των δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες σε τρέχουσες τιμές, αφού στη συνέχεια αφαιρεθούν τα αγαθά και οι υπηρεσίες που αγοράστηκαν από τον κλάδο της οικονομικής δραστηριότητας. Οι πληρωμές που γίνονται σε μία χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών από τα άτομα που την επισκέπτονται για τουριστικούς σκοπούς καταγράφονται στο τουριστικό συνάλλαγμα. Το ποσό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος που διοχετεύεται από τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες σε μία χώρα, συνίσταται από το εισόδημα αυτό, μείον τις ενδιάμεσες εκροές που συνεπάγεται η παροχή υπηρεσιών φιλοξενίας σε αυτούς. Η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ αποτελεί ένα χρήσιμο μέτρο για την αξιολόγηση της οικονομικής σημασίας του προϊόντος.

¹⁶ Ζαχαράτος Γ. (1986)

Πίνακας 15: Τουρισμός και ΑΕΠ

ΕΤΟΣ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ/ εκατ. €	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ
2000	10.061,20	16,40%
2001	10.579,90	16,90%
2002	10.284,70	16,50%
2003	9.495,30	15,90%
2004	10.347,80	16,40%
2005	10.729,50	17,30%
2006	11.356,70	17,50%
2007	11.319,20	17,30%
2008	11.635,90	16,50%
2009	10.400,30	15,20%
2010	9.611,30	15,30%

Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία δεδομένων Τραπέζης της Ελλάδος και Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, 2011

Ο θαλάσσιος τουρισμός επηρεάζει όπως προαναφέρθηκε και το Ισοζύγιο Πληρωμών στο οποίο καταγράφονται οι εισπράξεις (πιστώσεις) και οι δαπάνες (χρεώσεις) μίας χώρας σε σχέση με άλλες ξένες χώρες. Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών που εντάσσεται στο Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων αποτελεί το στυλοβάτη του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών. Η φθίνουσα ανταγωνιστικότητα του πρωτογενούς τομέα αλλά και της μεταποίησης εκφράζονται με το υψηλό και διευρημένο έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου της Ελλάδος που κατά τα τελευταία έτη ανέρχεται σε ποσοστό

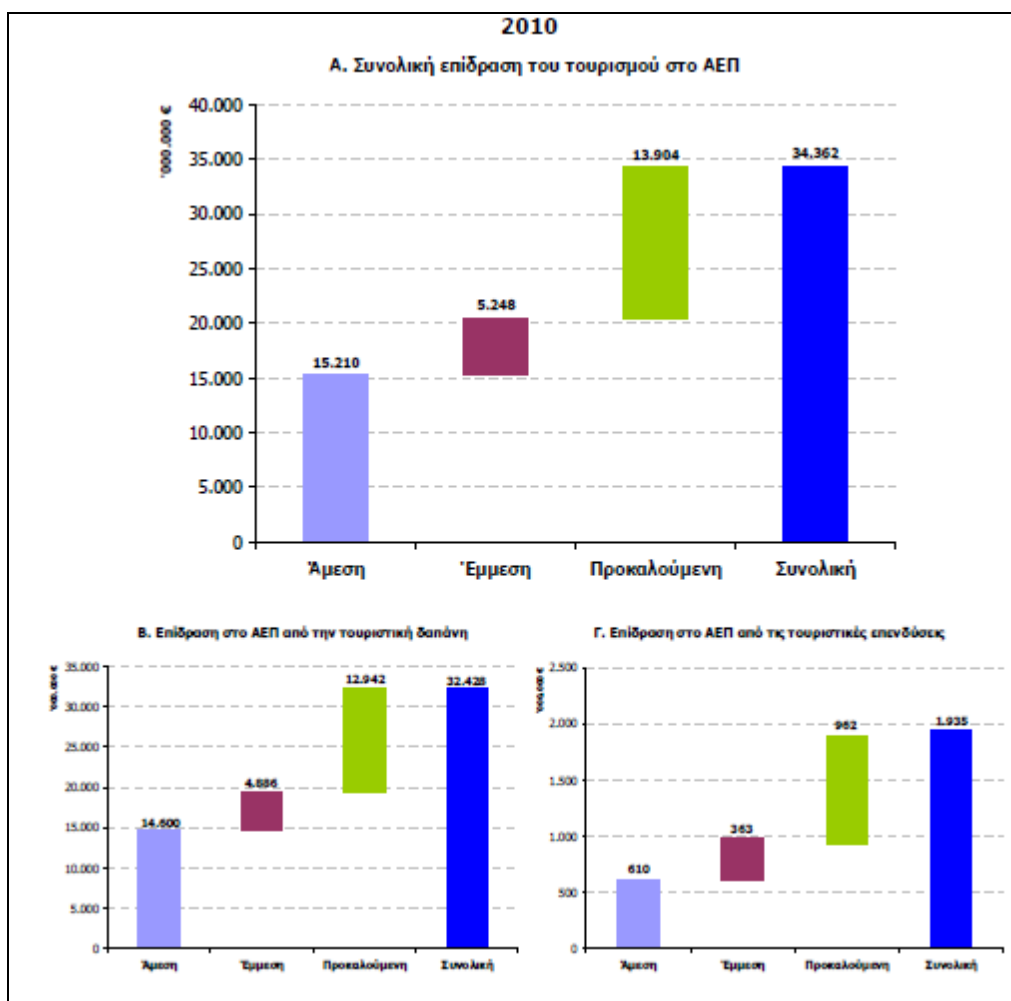
περίπου δεκαπέντε τοις εκατό (15%) του ΑΕΠ. Το Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών στο οποίο υπάγεται το τουριστικό συνάλλαγμα συμβάλλει στη μείωση του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου, αφού το τουριστικό και ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτουν το 61,39% (2004) και το 58,90% (2005) του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου, γεγονός το οποίο προκαλεί άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις και στα υπόλοιπα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

Πίνακας 16



Πηγή: IOBE, Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία, 2012

Πίνακας 17: Συνολική επίδραση του τουρισμού στο ΑΕΠ



Πηγή: IOBE, Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία, 2012

Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία παρουσιάζεται μέσω οικονομικών μεγεθών- κλειδιών στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 18: Tourism key factors for Greece

	2010	2020 trend
The contribution of travel and tourism to gross domestic product (GDP)	15.5% EUR 33.9bn	17.3% EUR 60.7bn
Real GDP Growth for the travel and tourism economy	0.9%	3.5% per annum
The contribution of the travel and tourism economy to employment	18.8% 785,000 jobs	21% 916,000 jobs
Export earnings from international visitors (exports)	26.2% EUR 10.3bn	22.4% EUR 24.6bn
Travel and tourism investments	14.2% EUR 5.6bn	14.6% EUR 9.6bn

Πηγή: World Travel & Tourism Council, 2010

Αναφορικά δε με τα δημόσια έσοδα που προκύπτουν από το θαλάσσιο τουριστικό προϊόν και μάλιστα από τη φορολόγηση αυτού περιγραφικότερος είναι ο κάτωθι πίνακας που αναφέρεται στα δημόσια έσοδα ανά κατηγορία θαλάσσιου τουρισμού, ήτοι κρουαζιέρα, γιώτινγκ και παράκτιο τουρισμό.

Πίνακας 19: Public Revenues in million €

Characteristic Maritime Tourism Industry	VAT			Net Taxes on Production of Maritime Industries			Net Taxes on Production of all Other Industries			Net Taxes on Production: Other	Total Public Revenues by Industry
	Non Residents	Households	Total	Non Residents	Households	Total	Non Residents	Households	Total		
Cruising:	28.45	2.47	30.92	20.48	1.78	22.26	25.26	2.19	27.45	4.15	84.79
Yachting	32.19	1.04	33.23	0.00	0.00	0.00	23.99	0.74	24.73	11.05	69.01
Coastal Tourist Shipping	14.79	1.64	16.43	2.16	0.24	2.40	9.46	1.06	10.52	0.65	30.00
TOTAL	75.43	5.15	80.58	22.64	2.02	24.66	58.71	3.99	62.70	15.85	183.79

Πηγή: Διακομιχάλης, Maritime Tourism Tax Revenues in Greece, 2012

Σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα η κρουαζιέρα αποδίδει το μεγαλύτερο ποσοστό 46,12% των συνολικών φορολογικών εισοδημάτων της θαλάσσιας τουριστικής βιομηχανίας. Από την άλλη πλευρά το γιώτινγκ έρχεται πρώτο σε φορολόγηση από ΦΠΑ με δημόσια έσοδα ύψους 33,23 εκατομμύρια δολλάρια, ενώ ο παράκτιος θαλάσσιος τουρισμός καταλαμβάνει την τρίτη θέση στα συνολικά δημόσια έσοδα από φορολογία με ποσοστό 16,32%.

Η συμβολή των φορολογικών εσόδων από το θαλάσσιο τουρισμό στην εθνική οικονομία παρουσιάζεται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 20: Public Revenues in million €

ALL MARITIME TOURISM ACTIVITIES	CONTRIBUTION TO THE TOTAL NATIONAL ECONOMY			0,41%
MARITIME TOURISM ACTIVITIES				
TAXES SEGMENTATION OF EACH ACTIVITY	Cruising	Yachting	Coastal Tourist Shipping	Total
PUBLIC REVENUES (TAXES)	46,13%	37,55%	16,32%	100,00%
PUBLIC REVENUES TO TOTAL TOURISM CONSUMPTION	9,49%	17,27%	16,61%	12,47%

Πηγή: Διακομιχάλης, Maritime Tourism Tax Revenues in Greece, 2012

Μεγαλύτερη ανάλυση της φορολόγησης ανά κατηγορία δίδεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 21: Net taxes & VAT contribution by activity

Cruising	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT
	/ Domestic output			/ Total supply		
Cruising	4,55%	0,00%	4,55%	4,35%	0,00%	4,35%
Package tour	5,05%	2,02%	7,07%	4,33%	1,73%	6,06%
All other commodities purchased by visitors	10,31%	8,73%	19,04%	7,83%	6,63%	14,46%
Total sector economy	6,76%	4,20%	10,96%	5,56%	3,46%	9,02%
	/ Domestic output			/ Total supply		
Yachting	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT
	/ Domestic output			/ Total supply		
Yachting	0,00%	4,00%	4,00%	0,00%	3,84%	3,84%
Package tour	2,21%	8,22%	10,43%	1,78%	6,60%	8,38%
All other commodities purchased by visitors	15,27%	14,28%	29,56%	10,81%	10,11%	20,93%
Total sector economy	8,18%	10,99%	19,16%	6,19%	8,32%	14,50%
	/ Domestic output			/ Total supply		
Coastal Tourist Shipping	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT	Net taxes on production (products)	VAT	Net taxes on production (products) +VAT
	/ Domestic output			/ Total supply		
Coastal Tourist Shipping	4,88%	7,50%	12,38%	4,34%	6,67%	11,01%
Package tour	6,69%	9,09%	15,78%	5,74%	7,79%	13,53%
All other commodities purchased by visitors	11,05%	13,53%	24,58%	8,26%	10,12%	18,38%
Total sector economy	8,99%	11,43%	20,42%	7,15%	9,10%	16,25%

Πηγή: Διακομιχάλης, Maritime Tourism Tax Revenues in Greece, 2012

Ο τουρισμός έχει καταστεί πολύ σημαντικό κομμάτι των εθνικών οικονομιών, αλλά λόγω του ότι εκτείνεται σε πολλούς οικονομικούς τομείς, η επίδρασή του δε μπορεί να μετρηθεί στους εθνικούς λογαριασμούς¹⁷. Για να μπορέσει μία χώρα να αναπτύξει αποτελεσματικά τον τουρισμό της, θα πρέπει να δημιουργήσει μία εθνική τουριστική πολιτική ώστε να διαμορφώσει στρατηγικές μάρκετινγκ, οικοτουρισμού, διεθνούς και εγχώριας συνεργασίας, ανωδομής και υποδομής, απασχόλησης και ανθρωπίνου δυναμικού, επενδύσεων, νομοθεσίας, υγιούς ανταγωνισμού και θεσμικού πλαισίου¹⁸.

¹⁷ Smeral (2006)

¹⁸ Sharma and Olsen (2005)

Μία πολιτική τουριστικής ανάπτυξης θα πρέπει να δίνει την ευκαιρία στα εμπλεκόμενα μέρη να είναι σε θέση να υπολογίζουν τις οικονομικές επιπτώσεις στη χώρα και μάλιστα κατά τον πιο συστηματικό και αδιάκοπο τρόπο.

Η Ελλάδα διανύει τη μεγαλύτερη οικονομική κρίση μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά βάση συνδέεται με τα τρομερά μεγάλα ελλείμματα. Οι δαπάνες της ελληνικής κυβέρνησης δεν είναι υψηλότερες από εκείνες του ευρωπαϊκού μέσου όρου, αλλά τα έσοδα είναι κατά πολύ μειωμένα σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, εξαιτίας της φοροδιαφυγής που αποτελεί τη βασικότερη αιτία των ελληνικών ελλειμμάτων. Η φοροδιαφυγή είναι βαθιά ριζωμένη στην ελληνική οικονομία όχι γιατί είναι στα γονίδια των Ελλήνων, όπως αρέσκονται να υποστηρίζουν πολλοί, αλλά γιατί δεν υπάρχουν αρκετά κίνητρα για να την αποτρέψουν¹⁹.

Στους περισσότερους εθνικούς λογαριασμούς ο τουρισμός, ως οικονομικός κλάδος περιλαμβάνεται μαζί με τις υπηρεσίες. Επίσης είναι γεγονός ότι υπάρχουν τόσες πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που καθίσταται πολύ δύσκολο η συλλογή αξιόπιστων στοιχείων από αυτές. Γίνεται επομένως αντιληπτό πόσο δύσκολος είναι ο προσδιορισμός και η μέτρηση των επιδράσεων του τουρισμού στην οικονομία των χωρών. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος η επιστήμη του τουρισμού προτείνει ήδη από την δεκαετία του 1960 την ολιστική προσέγγιση του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού (Tourism Satellite Account – TSA), ως το πλέον κατάλληλο μεθοδολογικό εργαλείο που στόχο έχει να περιγράψει τη δομή της τουριστικής δραστηριότητας μιας χώρας/ περιοχής, να μετρήσει το οικονομικό της μέγεθος και τη συνεισφορά της, να συλλέξει όλες τις στατιστικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες και να τις διασυνδέσει με τους άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας .

Ο δορυφορικός λογαριασμός τουρισμού είναι μια μεθοδολογική προσέγγιση που εκτιμά τις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού σε σχέση με τους άλλους κλάδους της οικονομίας και επιτρέπει τις σχετικές συγκρίσεις σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, αφού μπορεί να συνδεθεί λειτουργικά με τους πίνακες Εισροών-Εκροών της οικονομίας και το μεθοδολογικό πλαίσιο της τουριστικής κατανάλωσης. Σε γενικές γραμμές, μετρά την αποδοτικότητα ενός παραγωγικού κλάδου μέσα σε μια οικονομία, την αξία των αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται, καθώς και τις

¹⁹ Meghir et all (2010)

θέσεις εργασίας που δημιουργούνται. Τα πλεονεκτήματα της δορυφορικής προσέγγισης είναι ότι χρησιμοποιεί τα υπάρχοντα οικονομικά στοιχεία και ενσωματώνει τον τουρισμό σε ένα διεθνές αποδεκτό σύστημα λογαριασμών. Τα μειονεκτήματα είναι ότι οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες δεν είναι συχνά πλήρεις ή συλλεγμένες με συνέπεια. Ακόμα, η πλήρης ανάπτυξη του συστήματος είναι κοστοβόρα και απαιτεί υψηλό επίπεδο ανταπόκρισης από τους εμπλεκόμενους στην τουριστική βιομηχανία.

Σύμφωνα με την μεθοδολογική προσέγγιση του ΟΟΣΑ ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού αποτελείται από 14 αλληλοσυνδεδεμένους πίνακες, καθένας από τους οποίους δείχνει μια διαφορετική όψη του τουρισμού²⁰. Οι σχετικοί πίνακες επιτρέπουν τη διασύνδεση της ζήτησης για τουριστικά προϊόντα από τους καταναλωτές με την προσφορά των προϊόντων από τις τουριστικές βιομηχανίες με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένας μηχανισμός που αποδίδει την άμεση προστιθέμενη αξία του τουρισμού για κάθε κλάδο. Η βάση του TSA είναι η εγχώρια οικονομική δραστηριότητα και στην ουσία ο TSA εξακριβώνει «ποιος παράγει και τι παράγει» για τους τουρίστες. Στην πράξη συγκεντρώνει, ταξινομεί και διασύνδει τα στατιστικά στοιχεία που περιγράφουν όλες τις σημαντικές πτυχές του τουρισμού, ως ενιαίας και διακριτής δραστηριότητας του οικονομικού συστήματος της χώρας. Ειδικότερα, παρέχει πληροφορίες στις εξής ερωτήσεις:

- 1) Τι αγοράζουν οι τουρίστες και ποιοι κλάδοι της οικονομίας επηρεάζονται περισσότερο από αυτές τις αγορές;
- 2) Από ποιες κοινωνικές ομάδες προέρχονται οι τουρίστες, νοικοκυριά, επιχειρηματίες, δημόσιοι υπάλληλοι, αλλοδαποί;
- 3) Πόσοι απασχολούνται στις επιχειρήσεις και τους κλάδους που συνθέτουν τον τουρισμό;
- 4) Ποια είναι η συμμετοχή κάθε κλάδου οικονομικής δραστηριότητας στον τουρισμό;
- 5) Πόση είναι η διάθεση κεφαλαίων για τον τουρισμό;

Η Ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζει έμπρακτα την ανάγκη ανάπτυξης του ελληνικού ΔΛΤ και πρωτοστατεί στην υλοποίηση αυτού. Απόδειξη αυτού αποτελεί το έργο το οποίο είναι σε εξέλιξη και ονομάζεται “Ανάπτυξη και Λειτουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού του Τομέα:

²⁰ Λαγός (2005)

Δορυφόρος Λογαριασμός (ΔΛΤ) και Παρατηρητήριο Τουρισμού (Διακήρυξη της Κοινωνία της Πληροφορίας Α.Ε.). Το λογισμικό πρόγραμμα που υποστηρίζει τον Ελληνικό Δορυφόρο Λογαριασμό Τουρισμού ανατέθηκε με διαγωνισμό στις εταιρείες BPM, Deloitte και Singular. Η κοινοπραξία των εταιρειών αυτών είχε ως αποτέλεσμα την παραδοτέα μελέτη «Ανάπτυξη και Λειτουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού του Τουριστικού Τομέα: Δορυφόρος Λογαριασμός (Δ.Λ.Τ.) και Παρατηρητήριο Τουρισμού». Στο από 16-01-2013 Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνική Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) και του Υπουργείου Τουρισμού με αντικείμενο την ανταλλαγή στατιστικών πληροφοριών αναφορικά με την κατάρτιση των στατιστικών στον Τομέα του Τουρισμού και τις ανάγκες του «Δορυφόρου Λογαριασμού Τουρισμού και του Παρατηρηρίου Τουρισμού» αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι: «Το ΟΠΣ (Ολοκληρωμένη Πληροφοριακό Σύστημα) Στρατηγικού Σχεδιασμού του Τουριστικού Τομέα σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές θα αποτελείται από δύο κύρια Υποσυστήματα ως εξής:

- τον Ελληνικό Δορυφόρο Λογαριασμό Τουρισμού (HELLAS TOURISM SATELLITE ACCOUNT), μέσω του οποίου τεκμηριώνεται η επίδραση του τουρισμού στην οικονομία, υποστηρίζεται η τουριστική αναπτυξιακή στρατηγική, διαμορφώνονται και δοκιμάζονται πολιτικές και διαχέονται συστηματική εξειδικευμένες πληροφορίες υποστήριξης αποφάσεων στη Δημόσια Διοίκηση και στην αγορά
- το εξειδικευμένο Παρατηρητήριο Τουρισμού (HELLAS TOURISM OBSERVATORY) μέσω του οποίου εξασφαλίζεται με άρτιο, πλήρη και εποπτικό τρόπο η συγκέντρωση, επεξεργασία και επικαιροποίηση πληθώρας στοιχείων και δεδομένων που συνθέτουν και διαμορφώνουν πρωτογενώς ή δευτερογενώς την εικόνα της εγχώριας και διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας στον κλάδο του τουρισμού.»

Ο θαλάσσιος τουρισμός εκτός από άμεσες επιδράσεις ασκεί και έμμεσες που είναι γνωστές ως επιδράσεις του πολλαπλασιαστή και οι οποίες ενεργοποιούνται από τότε που οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες για την αγορά τουριστικών προϊόντων σε ορισμένο προορισμό και χρόνο κυκλοφορούν και επανακυκλοφορούν στην οικονομία. Οι άμεσες επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού γίνονται ευκολότερα κατανοητές, επειδή είναι αποτέλεσμα των χρημάτων που ξοδεύουν οι τουρίστες για να

αγοράσουν αγαθά και υπηρεσίες που ικανοποιούν όσο το δυνατόν περισσότερο και καλύτερα τις τουριστικές τους ανάγκες και επιθυμίες. Τα χρήματα αυτά αποτελούν έσοδα για τις επιχειρήσεις και κατ' επέκταση πόρους διαβίωσης στους ιδιοκτήτες τους, στα στελέχη και στο προσωπικό που απασχολούν. Τα χρήματα που δαπανά ένας τουρίστας σε ένα τουριστικό προορισμό δημιουργούν εισόδημα το οποίο με τη σειρά του οδηγεί σε μία αλυσίδα δαπάνη- εισόδημα- δαπάνη κ.λπ., ώσπου οι διαρροές εισοδήματος που σημειώνονται κατά την κυκλοφορία και επανακυκλοφορία του, να σπάσουν τελικά την αλυσίδα αυτή. Επομένως, η επίδραση του αρχικού εισοδήματος είναι συνήθως αρκετά μεγαλύτερα από ό,τι αρχικά φαίνεται. Αυτό αποδίδεται στις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις που ασκεί το αρχικό εισόδημα και που εκδηλώνονται με μία σειρά διαδοχικών συναλλακτικών πράξεων που προκαλούν δαπάνες και δημιουργούν εισόδημα. Η Παγκόσμια Οργάνωση Ταξιδίων και Τουρισμού έχει υπολογίσει τις άμεσες, έμμεσες και επαγωγικές επιδράσεις του τουρισμού ως αποτέλεσμα της τουριστικής δραστηριότητας σε διάφορες περιοχές της γης και σύμφωνα με το μέσο όρο σε παγκόσμια κλίμακα, κάθε νομισματική μονάδα τουριστικής δαπάνης δημιουργεί 51,7% προστιθέμενης αξίας (έμμεσες επιδράσεις) και 48,3% αύξηση πωλήσεων των βιομηχανικών κλάδων που έχουν σχέση με τον τουρισμό (επαγωγικές επιδράσεις)²¹. Το συνολικό αποτέλεσμα της τουριστικής δαπάνης οδηγεί σε αύξηση συνολικών εκροών 2,5 φορές (ο πολλαπλασιαστής είναι 2,5)²².

3.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

3.3.1 ΕΝΝΟΙΑ²³

Σε επίπεδο επιχείρησης, η ανταγωνιστικότητα μπορεί εύκολα να οριστεί ως η δυνατότητα (ικανότητα) μιας επιχείρησης να επιβιώσει και να αναπτυχθεί, λαμβάνοντας υπόψη τον ανταγωνισμό άλλων επιχειρήσεων για τα ίδια κέρδη (στον ίδιο κλάδο ή την

²¹ Lundberg D., Krishnamurthy M (1995)

²² World Travel & Tourism Council (1992)

²³ Χλέτσος Μ. (2011), Ανταγωνιστικότητα- Επιχειρηματικότητα- Εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας

αγορά). Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται για αγορές και πόρους (ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα) και συνεπώς είναι σχετικά εύκολο να εξετάσει κανείς, συγκριτικά, την ανταγωνιστική τους θέση μετρώντας είτε μερίδια αγορών (δείκτης επίδοσης), είτε το βαθμό δημιουργίας και συσσώρευσης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, όπως καινοτομικά προϊόντα, διαδικασίες, κλπ (δείκτες εισροών). Σε μέσο επίπεδο, ο κλάδος ή βιομηχανία μιας χώρας αποτελείται από μια ομάδα επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται όχι μόνο μεταξύ τους, αλλά και ως σύνολο με αντίστοιχες βιομηχανίες άλλων χωρών. Οι επιχειρήσεις στη βιομηχανία μιας χώρας μπορεί να ακολουθούν παρόμοιες στρατηγικές που καθιστούν τη στρατηγική μιας εθνικής βιομηχανίας σαφώς διαφορετική από τη στρατηγική μιας άλλης εθνικής βιομηχανίας. Επίσης οι βιομηχανίες μπορεί, εκτός από ιστορικούς, θεσμικούς και περιβαλλοντικούς λόγους να διαφέρουν ως προς τη δομή τους, τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των προμηθευτών και των αγοραστών, καθώς και άλλα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία (δικτυώσεις, συνέργιες κλπ) που μπορούν να οδηγήσουν σε μια διαδικασία αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας. Στο πλαίσιο αυτό ο τομέας μιας χώρας είναι ανταγωνιστικός, συγκρινόμενος με τους αντίστοιχους τομείς άλλων χωρών, εάν ως σύνολο έχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που του επιτρέπουν να δημιουργήσει με συνέπεια υψηλότερη προστιθέμενη αξία και υψηλότερα κέρδη (διάσταση διεθνών μεριδίων- κερδών, προϋποθέσεων/ αποτελέσματος της ανταγωνιστικότητας).

Σε μακρο επίπεδο ή σε επίπεδο εθνικού κράτους, η έννοια της ανταγωνιστικότητας γίνεται περισσότερο δυσνόητη. Ένα κράτος δεν είναι το ίδιο με μια επιχείρηση ή μια βιομηχανία. Τα κράτη δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους, όπως κάνουν οι επιχειρήσεις. Τα κράτη ανταγωνίζονται μεταξύ τους στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών ανάπτυξης της οικονομικής δραστηριότητας. Ανταγωνίζονται στο να δημιουργήσουν τις πολιτικές, να δρομολογήσουν τις διαρθρωτικές αλλαγές που είναι συνεπείς με τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, να διορθώσουν τις όποιες δυσλειτουργίες των αγορών και να δημιουργήσουν το θεσμικό πλαίσιο που ενισχύει την εμπιστοσύνη, παράγει κοινωνικό κεφάλαιο, ενθαρρύνει και διευκολύνει την επιχειρηματικότητα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για περισσότερες και ποιοτικά καλύτερες θέσεις εργασίας, βελτιώνει τις δεξιότητες των εργαζομένων, δημιουργεί περισσότερες ευκαιρίες και ενισχύει τη συνοχή της κοινωνίας και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας συμβάλλει στην επίτευξη των εθνικών στόχων: η ανταγωνιστικότητα αναφέρεται στην ικανότητα διατήρησης και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των πολιτών της χώρας - αύξησης της απασχόλησης και του πραγματικού εισοδήματος, μείωσης της ανεργίας, καθώς και της ενίσχυσης των δυνατοτήτων και των ευκαιριών - εντός και εκτός των εθνικών συνόρων, υπό συνθήκες παγκοσμιοποίησης.

Πίνακας 22: Διάκριση περιοχών έρευνας ανταγωνιστικότητας

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Ανταγωνιστικότητα Επιχειρήσεων ↓
Ανταγωνιστικότητα Τομέων (Κλάδων) ↓
Περιφερειακή Ανταγωνιστικότητα ↓
Εθνική Ανταγωνιστικότητα ↓
Ανταγωνιστικότητα Μπλο (Περιφέρειας) ↓
Διεθνής (Παγκόσμια, Εξωτερική) Ανταγωνιστικότητα

Πηγή: Balkyte & Tvaronaviciere, 2010

3.3.2 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Όπως έχει, ήδη, αναφερθεί ανωτέρω, η μελέτη της τουριστικής δραστηριότητας στον ελληνικό χώρο πλήττεται από την ελλιπή πληροφόρηση και έτσι δημιουργούνται προβλήματα στη μελέτη του τουριστικού προϊόντος, αφού η τουριστική ζήτηση δεν αποτυπώνεται στους εθνικούς λογαριασμούς και είναι δυσχερές να εκτιμηθεί η συμβολή του τουριστικού προϊόντος στα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας

και κατ' επέκταση να χαραχθούν πολιτικές για την στήριξη του κλάδου και την ενίσχυση των ανταγωνιστικών και συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας.

Η Ελλάδα πλέον²⁴ δεν ανταγωνίζεται μόνο προορισμούς, όπως η Ιταλία και η Ισπανία. Τα τελευταία χρόνια νέοι τουριστικοί προορισμοί, όπως η Τουρκία, η Κύπρος και η Κροατία, προσφέρουν πλέον το ίδιο προϊόν με την Ελλάδα (ήλιος και θάλασσα), διεκδικώντας κατά κύριο λόγο μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές που απευθύνεται και το ελληνικό τουριστικό προϊόν. Κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ως άνω χωρών είναι το χαμηλό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της χαμηλής ή ανύπαρκτης φορολογίας για τις υπηρεσίες αυτές. Η πορεία χωρών, όπως η Τουρκία, με τη μεγάλη ανάπτυξη τουριστικών υποδομών τα τελευταία 10 χρόνια, είναι παραπάνω από αξιοσημείωτη.

Πίνακας 23: Ανταγωνιστικότητα τιμών στις τουριστικές υπηρεσίες

ΤΥΝΗΣΙΑ	90,68
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	87,09
ΤΟΥΡΚΙΑ	84,77
ΚΡΟΑΤΙΑ	84,17
ΜΑΛΤΑ	74,90
ΚΥΠΡΟΣ	71,51
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	59,65
ΕΛΛΑΔΑ	54,41
ΙΣΠΑΝΙΑ	54,28
ΓΑΛΛΙΑ	51,34
ΙΤΑΛΙΑ	47,06

Πηγή: WTTC, 2011

²⁴ Βαρότσου (2012), Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού

Η Ελλάδα βρίσκεται στην 8^η θέση, πίσω από όλους τους αναδυόμενους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Συνεπώς, δεν μπορεί να ανταγωνιστεί με βάση το κόστος, παρά μόνο με βάση την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Η πτώση στο μερίδιο της αγοράς τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά τις αφίξεις, όπως και στον απόλυτο αριθμό επισκεπτών αποδίδεται εν μέρει στον ανταγωνισμό από χώρες με χαμηλότερες τιμές και παρόμοια ποιότητα τουριστικού προϊόντος.

Χαρακτηριστική είναι η μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012) αναφορικά με την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία. Στη μελέτη αυτή έγινε προσέγγιση ολόκληρης της αγοράς του γιότινγκ και προκειμένου να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα, μεταξύ άλλων ελήφθησαν υπ' όψιν τα ελαστικά και ανελαστικά έξοδα ενός σκάφους αναψυχής συγκριτικά με τα αντικειμενικά κριτήρια φορολόγησής τους. Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τη συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις, ενώ τα ελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τον ελλιμενισμό, την αποθήκευση στην ξηρά, τα λιμενικά τέλη, τα καύσιμα, τον τουρισμό και την τροφοδοσία του σκάφους. Τα ανελαστικά έξοδα δηλαδή αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία ο ιδιοκτήτης του σκάφους δεν μπορεί να αποφύγει, ενώ τα ελαστικά έξοδα είναι εκείνα τα οποία είναι στην κρίση του ιδιοκτήτη και στη δυνατότητά του για το αν θα τα πραγματοποιήσει ή όχι.

Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι εντελώς αντίθετη των ωφελειών σε θέσεις εργασίας και συμμετοχή στο ΑΕΠ, καθώς τα αντικειμενικά κριτήρια φορολογίας είναι πολύ πιο πάνω των ανελαστικών εξόδων διατήρησης ενός σκάφους αναψυχής, όπως φαίνεται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 24: Σύγκριση ανελαστικών εξόδων με φορολογικά αντικειμενικά κριτήρια

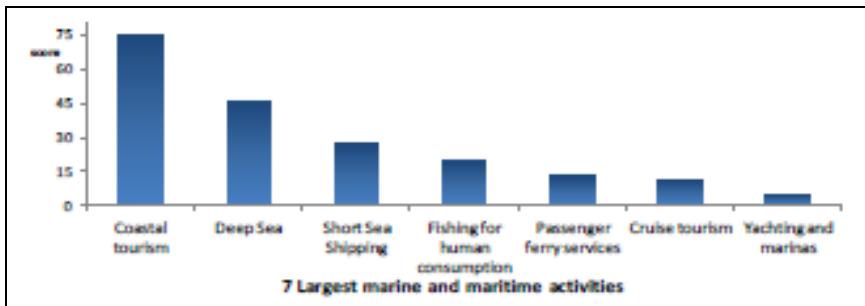
ΜΗΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ(ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ,ΑΣΦ.ΚΑΛΥΨΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ
4-10 μ	2.500	8.400-14.700
10-15 μ	6.100	14.700-56.700
15-20 μ	19.800	56.700-145.950
20-25 μ	47.700	145.950-292.950
Άνω των 25 μ	107.000	292.950 + 50.000 ανά μέτρο

Πηγή: Δεδομένα έρευνας

Τα τρία τέταρτα των σκαφών αναψυχής και ιδίως τα μεγαλύτερα χρησιμοποιούνται για την προώθηση των εργασιών των ιδιοκτητών τους, όπως ακριβώς γίνεται και σε όλον τον υπόλοιπο κόσμο. Με άλλα λόγια η ύπαρξη και χρήση των σκαφών αναψυχής έχει ως αποτέλεσμα τη μεγέθυνση όχι μόνο της νησιωτικής οικονομίας, αλλά και του συνολικού ελληνικού ΑΕΠ. Ως εκ τούτου, τα σκάφη αναψυχής προσφέρουν στην εθνική οικονομία και πρέπει να θεωρούνται ως αναπτυξιακοί μοχλοί της ελληνικής οικονομίας. Η φορολογική μεταχείριση δεν πρέπει να είναι τιμωρητική, όπως ήταν μέχρι πρότινος, διότι με τον τρόπο αυτό απωθεί τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη.

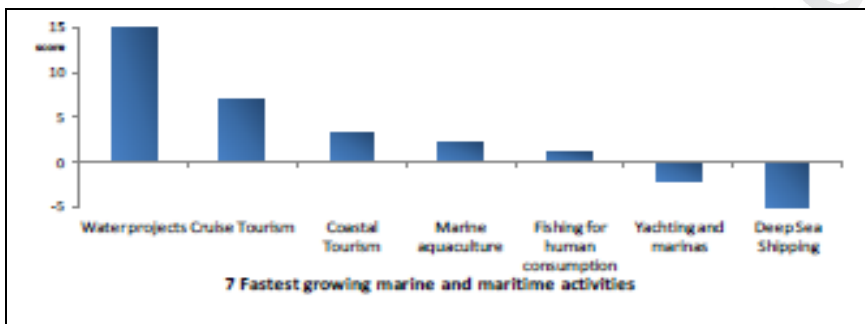
Η ελληνική παράκτια ζώνη καλύπτει 49.422 km και αποτελεί το 13,30% της ευρωπαϊκής παράκτιας ζώνης, καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση. Αυτή η μορφολογική δομή έχει ως αποτέλεσμα την παρουσία μίας εκτεταμένης ακτογραμμής 15.021km, που αντιστοιχεί σε 11% του ευρωπαϊκού συνόλου και χιλιάδων νησιών και νησίδων.

Πίνακας 25: 7 Largest marine and maritime activities in Greece



Πηγή: European Commission

Πίνακας 26: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Greece



Πηγή: European Commission

Πίνακας 27: 6 θαλάσσιοι τομείς της Ελλάδας με τις μεγαλύτερες προοπτικές

Marine and Maritime Activity	Innovativeness	Competitiveness	Employment	Policy relevance	Spill-over effects	Sustainability	Overall score
Marine aquaculture	+	+	+	+	+	+	*****
Deep-sea shipping	+	+	+	+	+	+	*****
Cruise tourism	0	+	+	+	+	+	****
Coastal tourism	0	+	+	+	+	+	****
Short-sea shipping (Incl. Ro-Ro)	0	+	+	0	+	+	****
Yachting and marinas	0	+	+	0	+	+	****
Offshore Wind	0	+	+	0	+	+	****

Πηγή: European Commission

3.3.2.1 CRUISING SWOT ANALYSIS ²⁵

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Η Ελλάδα κατατάσσεται σταθερά υψηλά ως επιλογή τουριστικού προορισμού και το όνομά της είναι ταυτόσημο με το τρίπτυχο: ήλιος, θάλασσα, διασκέδαση. Η πληθώρα των παράκτιων περιοχών και νησιών, μπορεί να ικανοποιήσει τις προτιμήσεις ευρείας γκάμας επισκεπτών. Τα νησιωτικά συμπλέγματα στην χώρα μας, είναι ιδανικά και για ολιγοήμερες αποδράσεις κρουαζιέρας, παρέχοντας τη δυνατότητα προσφοράς και οικονομικών πακέτων, ανοίγοντας την αγορά και σε πελάτες με χαμηλότερη εισοδηματική στάθμη. Το ευνοϊκό κλίμα και οι ασφαλείς θάλασσες προσφέρουν τη δυνατότητα επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Βάσει πληθώρας συγκριτικών στοιχείων, τερματικά- λιμένες κρουαζιέρας των χωρών της Ισπανίας και της Ιταλίας, κατέχουν δικαιωματικά την πρωτιά, λόγω χάραξης και τήρησης ολοκληρωμένης πολιτικής θαλάσσιου τουρισμού. Στην Ελλάδα, δεν έχει επιτευχθεί συνεργασία των συναρμόδιων και εμπλεκόμενων φορέων, και οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών και παροχής υπηρεσιών είναι έντονες. Οι λιμένες διοικούνται από διαφορετικούς φορείς (Οργανισμοί λιμένων, τοπικές αρχές, λιμενικά ταμεία) και ενώ δαπανούνται σημαντικά κονδύλια για την εκπόνηση μελετών – master-plan, ο σχεδιασμός τους μέχρι την εφαρμογή, κωλύεται μέσω χρονοβόρας και γραφειοκρατικής διαδικασίας. Συνέπεια όλων αυτών είναι η ανορθολογική χρήση πόρων και τέλος οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιάζει σταθερά από το 1990 αυξητικές τάσεις, ακόμα και στη δύσκολη περίοδο από το 2009 μέχρι σήμερα και οι ελληνικοί λιμένες περιλαμβάνονται σταθερά στους διασημότερους ευρωπαϊκούς. Λειτουργούν ως κύριοι και συμπληρωματικοί προορισμοί, στα προγράμματα περιήγησης στη Μεσόγειο. Στις ανταγωνίστριες χώρες, αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες, έχουν ήδη ολοκληρωθεί

²⁵ Χατζημανωλάκη (2011), Θαλάσσιος Τουρισμός και η θέση της Ελλάδας

επενδυτικά προγράμματα κι αυτό αποτελεί ευκαιρία για τους ελληνικούς προορισμούς, ώστε να εκμεταλλευτούν τη δυνατότητα εισροής ιδιωτικών κεφαλαίων.

ΑΠΕΙΛΕΣ

Η δυσμενής οικονομική κατάσταση της χώρας μας και η δυσφήμιση της για το χρέος διαδραματίζουν αρνητικό ρόλο στην ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας. Αντιδράσεις των ξένων εταιρειών υπάρχουν και για την ελλιπή συμμετοχή ελληνικών λιμένων σε ευρω-μεσογειακούς φορείς του κλάδου και τη μη εναρμόνιση κοινών προτύπων σε συστήματα κράτησης θέσεων. Ελλιπής είναι κι η ενημέρωση του κόσμου για το ύψος των ευεργετικών επιδράσεων ανάκαμψης του κλάδου της κρουαζιέρας στις επιμέρους περιοχές προσέγγισης και με τις δυνατότητες συγκράτησης των δαπανών των επισκεπτών εντός της παράκτιας περιοχής. Αρνητικά επιδρά κι η εφαρμογή αυστηρών φορολογικών μέτρων στους επαγγελματίες του κλάδου, τη στιγμή που η γειτονική Τουρκία προσελκύει & τονώνει την επιχειρηματικότητα, μέσω κινήτρων, φοροαπαλλαγών & έντονης διαφημιστικής προβολής.

3.3.1.2 YACHTING SWOT ANALYSIS²⁶

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Η ζήτηση στο yachting εκδηλώνεται από λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας κι υψηλής εισοδηματικής τάξης. Η χώρα μας με το πλήθος των ακτογραμμών, των ανεξερεύνητων κολπίσκων και των νησιών, κατατάσσεται υψηλά ως επιλογή προορισμού yachting. Συμβάλλουν θετικά το κλίμα κι οι ήρεμες θάλασσες. Η ζήτηση των θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς, έστω και με χαμηλότερο ρυθμό λόγω της γενικευμένης οικονομικής κρίσης και στη Δ.Μεσόγειο παρατηρείται το φαινόμενο του κορεσμού. Με το yachting ασχολούνται και πολλοί Έλληνες. Υπάρχει δυνατότητα συνδυασμού του yachting και της ενασχόλησης με θαλάσσια σπορ σε πληθώρα τουριστικών λιμένων ή αγκυροβολίων. Σύμφωνα και με πρόσφατα στοιχεία ερευνών, στον χώρο δραστηριοποιούνται εκατό περίπου επιχειρήσεις, με έντονη δραστηριότητα και οργάνωση για την προβολή της δουλειάς τους, συμμετοχή σε διεθνείς εκδηλώσεις, διαφημιστική προβολή μέσω Internet, ανανέωση και συντήρηση σύγχρονου στόλου

²⁶ Χατζημανωλάκη (2011), Θαλάσσιος Τουρισμός και η θέση της Ελλάδας

σκαφών και συνέπεια στις οικονομικές συναλλαγές τους, τουλάχιστον μέχρι τις κερδοφόρες χρονιές 2007 και μέσα του 2008. Οι ελληνικές μαρίνες παρουσιάζουν έντονη ζήτηση τη θερινή περίοδο, αλλά παράλληλα απασχολούνται ικανοποιητικά και τον χειμώνα παρέχοντας εξειδικευμένες υπηρεσίες συντήρησης, επισκευών & διαχείμασης σκαφών.

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το 75 % των μαρίνων της Μεσογείου το καλύπτουν οι εγκαταστάσεις Ιταλίας, Ισπανίας και Γαλλίας κι οι χώρες αυτές διαμορφώνουν την αγορά, τόσο από την πλευρά της ζήτησης, όσο κι από την πλευρά της προσφοράς. Ανερχόμενες αγορές θεωρούνται οι γειτονικές χώρες: Κύπρος, Μάλτα, Κροατία, Τουρκία, Κύπρος. Σε αντίθεση η Ελλάδα με τα χιλιόμετρα ακτογραμμής, έχει τη μικρότερη αναλογία θέσεων/ ακτογραμμής. Στην Ελλάδα παρατηρείται τάση συγκέντρωσης των μαρίνων στην Αττική κι η κατάταξη της αναφορικά με τη διάκριση της Γαλάζιας Σημείας σε μαρίνες, βρίσκεται στην τέταρτη θέση. Αν κι η Ελλάδα ήταν πρωτοπόρα στη θεσμοθέτηση του επαγγελματικού yachting, η σημερινή εικόνα παραπέμπει σε ανορθολογική χρήση κρατικών κονδυλίων δίχως την υλοποίηση αντίστοιχων υποδομών, αυστηρό θεσμικό πλαίσιο, σκληρά φορολογικά μέτρα που στρέφουν τους επαγγελματίες σε νέες αγορές και καθιστούν το yachting απαγορευτικό για τους οπαδούς του που ανήκουν στη μεσαία τάξη. Ύπαρξη γραφειοκρατίας & καθυστέρησης στη διαδικασία αδειοδότησης νέων επενδύσεων. Ελλιπής εκπαίδευση πληρωμάτων σκαφών αναψυχής, ταύτιση του yachting ως δραστηριότητα που αφορά λίγους, χωρίς ενημέρωση για τις θετικές του οικονομικές επιδράσεις επιδράσεις.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Το μήκος της ελληνικής ακτογραμμής έχει αξιοποιηθεί σε μικρό βαθμό, αναφορικά με την ίδρυση οργανωμένων τουριστικών λιμένων κι υπάρχουν περιθώρια για νέες επενδύσεις. Ταυτόχρονα, είναι κατάλληλα και τα βάθη των ελληνικών θαλασσών για τη φιλοξενία των κερδοφόρων megayacht. Για την ανάπτυξη του κλάδου απαραίτητη είναι η λειτουργία επιτροπής θαλάσσιου τουρισμού και η σφαιρική αντιμετώπιση της υφιστάμενης κατάστασης με κίνητρα την ανάπτυξη κι ανατροπή της σημερινής καθοδικής πορείας του κλάδου. Επίσης, η εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη κι εκσυγχρονισμό τουριστικών λιμένων είναι απαραίτητη, καθώς και η πιστοποίηση σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς. Η Ελλάδα θα πρέπει να δημιουργήσει

έξυπνη τιμολογιακή πολιτική και να είναι σε θέση να προσφέρει ευέλικτα οικονομικά πακέτα για τη διεκδίκηση μεριδίων από τις ανταγωνίστριες χώρες Κροατία, Μάλτα, Τουρκία και Κύπρο. Δεδομένου ότι τα γειτονικά παράλια Τουρκίας κι Ελλάδας αποτελούν συμπληρωματικούς προορισμούς για πλήθος θαλάσσιων περιηγητών, πρόκληση αποτελεί η συνεργασία με τούρκικους φορείς για κοινή προβολή.

ΑΠΕΙΛΕΣ

Η οικονομική δυσπραγία της χώρας μας, σε συνδυασμό με τα αυστηρά φορολογικά μέτρα στρέφουν ιδιώτες κι επαγγελματίες σε άλλες ευνοϊκότερες αγορές. Η Τουρκία προσανατολίζεται σε σύσταση ενιαίας αρχής θαλάσσιου τουρισμού, παροχή αναπτυξιακών κινήτρων, απλοποίηση διαδικασίας επενδύσεων, ευέλικτα μοντέλα ΣΔΙΤ (Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα), κατασκευή πολυτελών μαρίνων, άνοιγμα στην αγορά θαλάσσιου τουρισμού υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Παράλληλα οι τουριστικές μαρίνες πιστοποιούνται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και αξιοποιείται πλήρως η ακτογραμμή της. Ακόμα κι η Ρωσία θέτει ευνοϊκό πλαίσιο ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού στα ποτάμια της. Μόνο οκτώ ελληνικές μαρίνες διαθέτουν «Γαλάζια Σημαία».

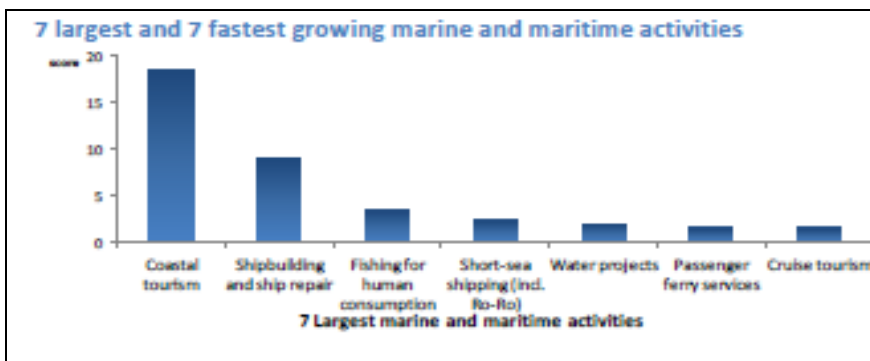
3.3.3 ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

3.3.3.1 ΚΡΟΑΤΙΑ²⁷

Η Κροατία έχει 5.835 km ακτογραμμή, εκ των οποίων 4.058 αντιστοιχούν σε νησιά. Υπάρχουν 1.244 νησιά, νησάκια και ξέρες που καλύπτουν 3.259 km και τα μεγαλύτερα νησιά (άνω των 100km) είναι τα εξής: Cres, Krk, Brač, Hvar, Pag, Korčula, Dugi otok και Mljet. Μεγάλες πόλεις βρίσκονται στην ακτογραμμή: Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka και Pula. Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία των παράκτιων περιοχών είναι 12.399 εκατ. ευρώ (2010), που αντιστοιχεί σε 33% της εθνικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας.

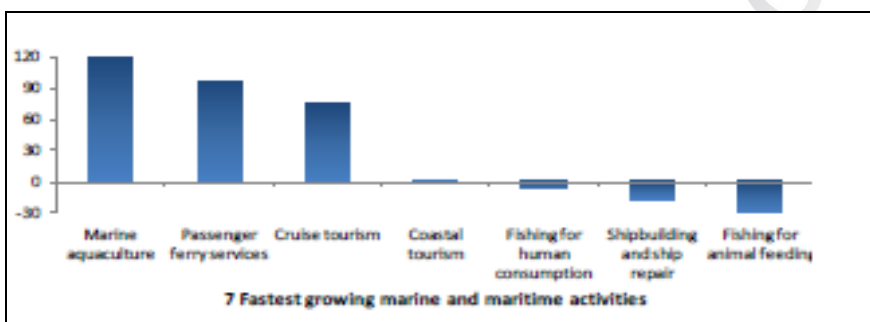
²⁷ European Commission (2014), Study to support the development of sea- basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian and Black Sea

Πίνακας 28: 7 Largest marine and maritime activities in Croatia



Πηγή: European Commission

Πίνακας 29: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Croatia



Πηγή: European Commission

Πίνακας 30: 6 θαλάσσιοι τομείς της Κροατίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές

Marine and maritime activities	Innovativeness	Competitiveness	Employment	Policy relevance	Spill-over effects	Sustainability	Overall score
Coastal tourism	0	+	+	+	+	+	++++
Cruise tourism	0	+	+	+	+	+	++++
Passenger ferry services	0	+	+	+	+	+	++++
Short-sea shipping (incl. Ro-Ro)	0	+	+	+	0	+	++++
Yachting and marinas	0	0	+	+	+	+	++++
Marine aquaculture	+	+	0	+	0	+	++++
Shipbuilding and ship repair	0	+	+	+	+	0	++++

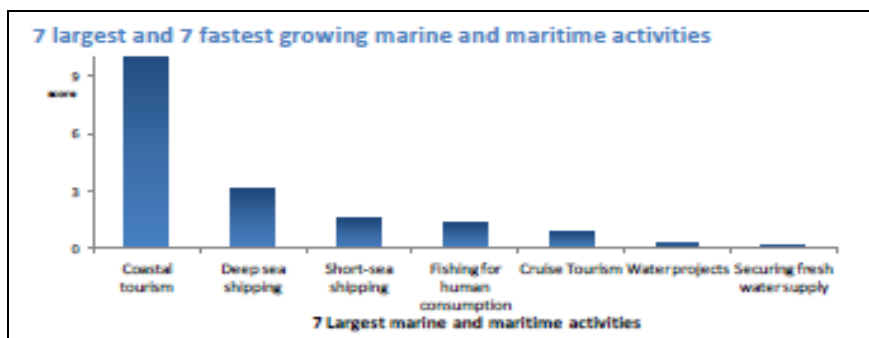
Πηγή: European Commission

3.3.3.2 ΚΥΠΡΟΣ

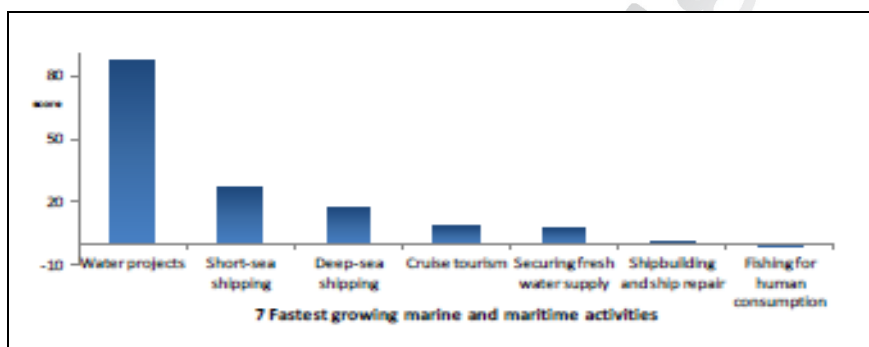
Η Κύπρος βρίσκεται στην Ανατολική Μεσόγειο και αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο νησί στη Μεσόγειο. Έχει ακτογραμμή 782 km, που αντιπροσωπεύει το 0,54% της ευρωπαϊκής ακτογραμμής. Αντίστοιχα οι παράκτιες περιοχές της (σε

απόσταση 10km από την ακτή) καλύπτουν 9.251 km, που αντιπροσωπεύει 0,67% της ευρωπαϊκής παράκτιας ζώνης.

Πίνακας 31: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Cyprus



Πίνακας 32: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Cyprus



Πηγή: European Commission

Πίνακας 33: 6 θαλάσσιοι τομείς της Κύπρου με τις μεγαλύτερες προοπτικές

Marine and Maritime Activity	Innovativeness	Competitiveness	Employment	Policy relevance	Spill-over effects	Sustainability	Overall score
Deep-sea shipping	+	+	+	+	+	+	+++++
Securing fresh water supply	+	+	+	+	+	+	+++++
Marine aquaculture	+	+	+	+	0	+	++++
Coastal tourism	0	+	+	+	+	+	++++
Cruise tourism	0	+	+	+	+	+	++++
Offshore oil and gas	0	+	+	+	+	0	++++
Environmental monitoring	+	?	0	+	+	+	++++

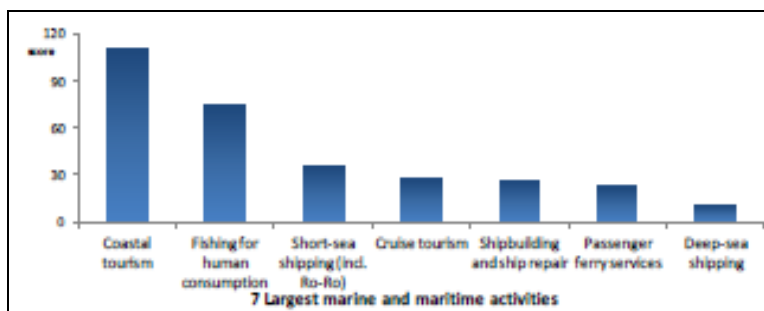
Πηγή: European Commission

3.3.3.3 ΙΤΑΛΙΑ

Η Ιταλία έχει ακτογραμμή 9.136 km, με παράκτια ζώνη 181.289 km, που αποτελεί σχεδόν το 10% του ευρωπαϊκού συνόλου. Εκτός από τα δύο βασικά νησιά

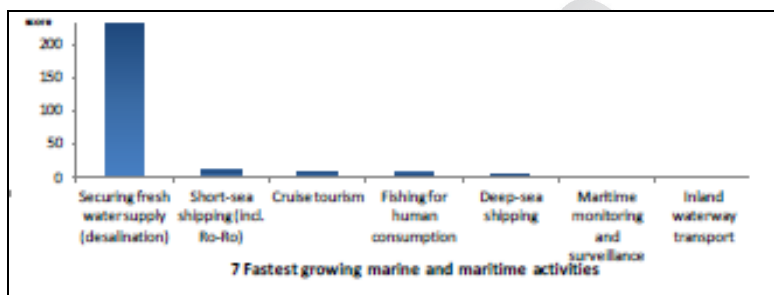
(Σαρδηνία και Σικελία), πολλά άλλα νησιά και πελάγη βρίσκονται κατά μήκος των ιταλικών ακτών. Το 2010 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην παράκτια ζώνη είχε ύψος άνω των 21.000€, ενώ περισσότερο από 48% του εθνικού ΑΕΠ προέρχεται από τις παράκτιες περιοχές.

Πίνακας 34: 7 Largest marine and maritime activities in Italy



Πηγή: European Commission

Πίνακας 35: Fastest growing marine and maritime activities in Italy



Πηγή: European Commission

Πίνακας 36: 6 θαλάσσιοι τομείς της Ιταλίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές

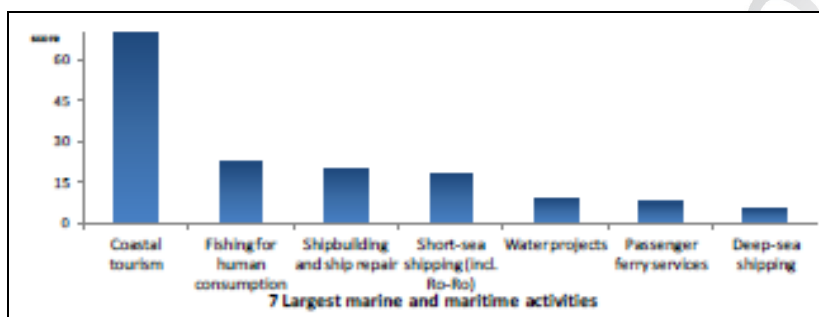
Marine and maritime activities	Innovativeness	Competitiveness	Employment	Policy relevance	Spill-over effects	Sustainability	Overall score
Short-sea shipping (incl. Ro-Ro)	0	0	+	+	+	+	+++
Passenger ferry services	0	0	+	+	+	+	+++
Marine aquaculture	+	0	0	+	+	+	+++
Protection of habitats	+	0	0	+	+	+	+++
Coastal tourism	0	+	+	+	+	0	+++
Cruise tourism	+	+	+	0	+	0	+++
Protection against flooding and erosion	+	?	-	+	+	+	+++

Πηγή: European Commission

3.3.3.4 ΤΟΥΡΚΙΑ

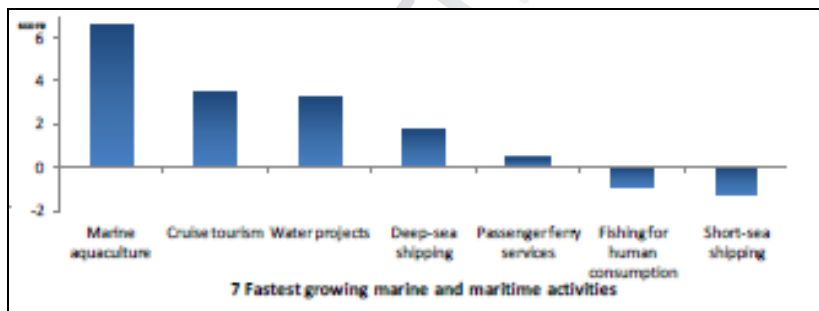
Η Τουρκία έχει ακτογραμμή 8.483 km, με το 20,30% να βρίσκεται στη Μαύρη Θάλασσα και το 79,70% στη Μεσόγειο. Περισσότερο από το μισό του πληθυσμού (50,80%) μένει σε παράκτιες περιοχές (2011). Οι θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες αποτελούν πολύ δυνατό τομέα για τα δεδομένα της Τουρκίας και προσφέρουν 280.000 θέσεις εργασίας, αντιστοιχώντας σε συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία άνω των 4,39 δις ευρώ.

Πίνακας 37: 7 Largest marine and maritime activities in Turkey



Πηγή: European Commission

Πίνακας 38: 7 Fastest growing marine and maritime activities in Turkey



Πηγή: European Commission

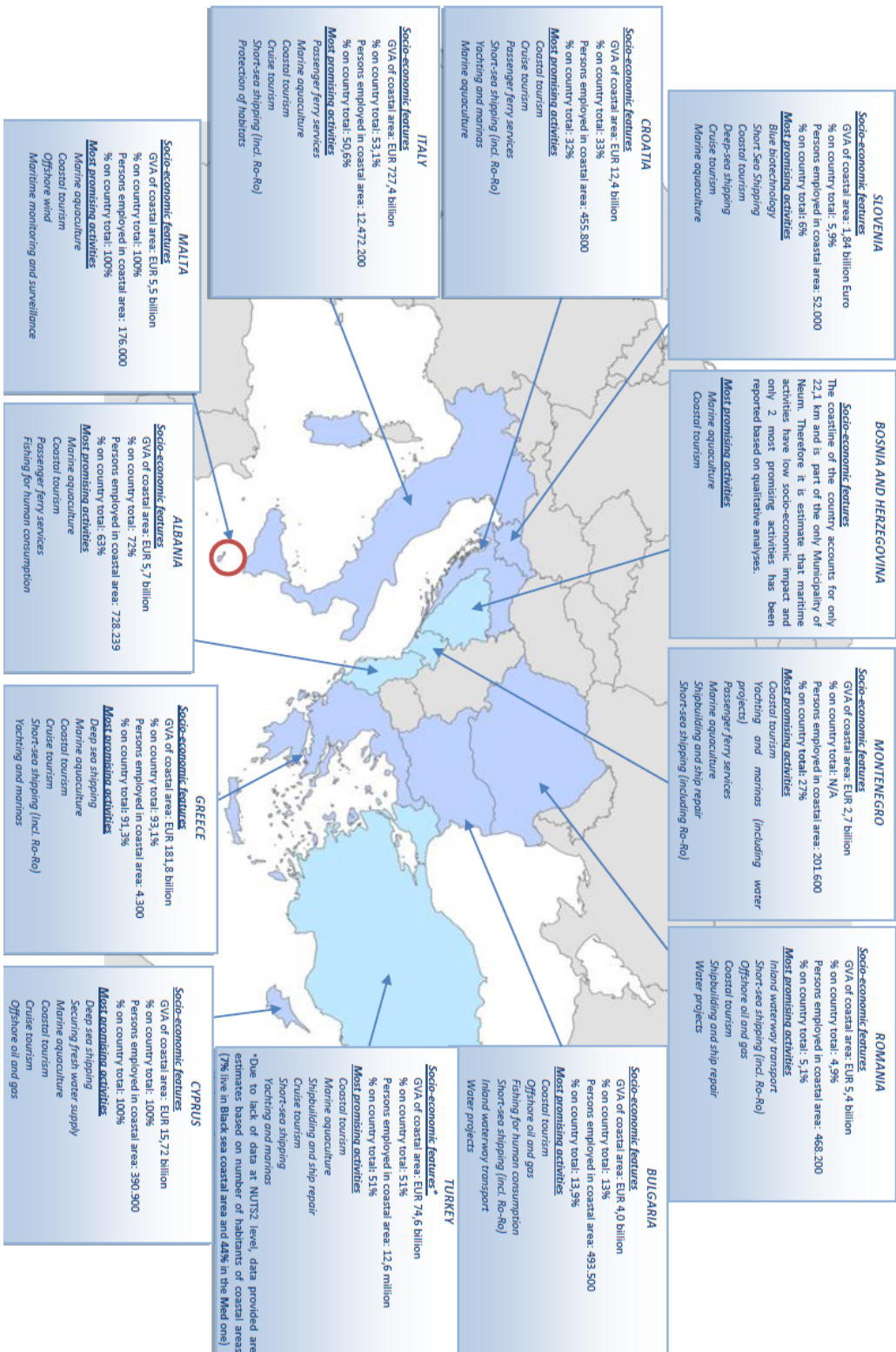
Πίνακας 39: 6 θαλάσσιοι τομείς της Τουρκίας με τις μεγαλύτερες προοπτικές

Marine and maritime activities	Innovativeness	Competitiveness	Employment	Policy relevance	Spill-over effects	Sustainability	Overall score
Marine aquaculture	0	+	+	+	+	+	++++
Shipbuilding and ship repair	+	+	-	+	+	+	++++
Coastal tourism	0	+	+	+	+	0	++++
Yachting and marinas	+	+	+	0	+	0	++++
Cruise tourism	+	+	+	0	+	0	++++
Water projects	0	+	+	+	+	0	++++
Offshore oil and gas	0	0	+	+	+	-	++

Πηγή: European Commission

Συνοπτικά η ως άνω ανάλυση θα μπορούσε να συγκεντρωθεί στον κάτωθι χάρτη που παρουσιάζει βασικούς ανταγωνιστές της Ελλάδος στο θαλάσσιο τουρισμό της Μεσογείου.

Study to support the development of sea-basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea
Analysis of Blue Growth needs and potential per country



Εκτός από τους ανωτέρω ανταγωνιστές της Ελλάδος στο θαλάσσιο τουρισμό, υπάρχουν και άλλοι δύο εξίσου δυνατοί και ταχέως αναπτυσσόμενοι παίκτες, που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα της Αφρικανικής Ηπείρου και έχουν καταφέρει να κερδίσουν σημαντικό μερίδιο της αγοράς, ιδιαιτέρως αναφορικά με το yachting²⁸.

3.3.3.5 ΜΑΡΟΚΟ

Το Μαρόκο διαθέτει 3.500 km ακτογραμμή και 2.286 θέσεις ελλιμενισμού σε 9 λιμάνια και τα μεγάλα του πλεονεκτήματα είναι η εγγύτητα του στην Ισπανία και στα Στενά του Γιβραλτάρ, καθώς και το ότι έχει ακτές τόσο στη Μεσόγειο, όσο και στον Ατλαντικό Ωκεανό. Εκτός αυτού, το γιώτινγκ στο Μαρόκο αναπτύχθηκε μόνον κατά τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα να ελκύει την ελίτ του κλάδου. Προς ενίσχυση δε της πολιτικής προσέλκυσης σκαφών το Μαρόκο έχει καταργήσει τους δασμούς για την εισαγωγή σκαφών, εξασφαλίζοντας μειωμένες τιμές και κάνοντας έτσι άνοιγμα στη συγκεκριμένη αγορά. Παράλληλα, το Μαρόκο, έχει καταστρώσει στρατηγικά προγράμματα όπως το Plan Azur, στα πλαίσια ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης του και της ενίσχυσης του θαλάσσιου τουρισμού, την ίδια δε στιγμή προβαίνει σε διοργανώσεις όπως το Morocco Nautic Expo in Casablanca (περίπου 20 εκθέτες και 25- 50.000 επισκέπτες) και το International Jet Ski Night, για να εδραιώσει την παρουσία του στο χώρο.



Πηγή: <http://www.world-guides.com/>

²⁸ Etinet (2011), Yachting Centres in the Mediterranean

3.3.3.6 ΤΥΝΗΣΙΑ

Η Τυνησία έχει 1.300km ακτογραμμή και 2.700 θέσεις ελλιμενισμού σε 8 λιμάνια, ενώ αντιστοιχούν 0,25 σκάφη σε 1000 κατοίκους. Σε απόσταση μόλις 100- 400 μίλια από τις βασικές μαρίνες στη Βόρεια Ακτή, η Τυνησία έχει σημαντικό πλεονέκτημα ιδιαίτερα στο γιώτινγκ, γεωγραφικά (ο κεντρικός της άξονας βρίσκεται στη λεκάνη της Μεσογείου), οικονομικά (χαμηλό κόστος εργατικών χεριών) και κλιματολογικά (3 μήνες μεγαλύτερη χρονική περίοδος κατάλληλη για γιώτινγκ από τη Βόρεια Ακτή, 4 φορές λιγότερο ισχυροί άνεμοι και μέση θερμοκρασία άνω των 18° C. Από το 2007 η κυβέρνηση της Τυνησίας έχει καταστρώσει σχέδιο ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης στα πλαίσια διαφοροποιημένων πολιτικών, με σκοπό να φθάσει τα 136 εκατ. ευρώ έσοδα μέχρι το 2015 από τη δημιουργία 2.250 θέσεων σε 3 μαρίνες.



Πηγή: <http://www.infoplease.com>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην Ελλάδα με την τεράστια ακτογραμμή, τα νησιωτικά συμπλέγματα, τις καταπληκτικές παραλίες, τη φυσική υποδομή και τον ιδανικό καιρό για διακοπές υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός, με όλες του τις μορφές, όπως έχει ήδη παρουσιαστεί στην παρούσα εργασία, συμβάλλει τα μέγιστα τόσο στην εθνική οικονομία, η οποία έχει πληγεί λόγω της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας και της εικόνας που παρουσίασε στους ξένους επενδυτές, όσο και στην ευρωπαϊκή οικονομία, η οποία κατά ένα πολύ μεγάλο μέρος της βασίζεται στα έσοδα από το θαλάσσιο τουρισμό.

Η δυναμική αυτή του θαλάσσιου τουρισμού και η γρήγορη ανάπτυξη της βιομηχανίας αυτής παγκοσμίως, με τις άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις ήταν σίγουρο ότι θα προσελκύσει το ενδιαφέρον των φορολογικών αρχών, οι οποίες, όπως και έγινε στην ελληνική πραγματικότητα, βρήκαν ένα εύκολο και χωρίς αρχικό πολιτικό κόστος τρόπο να εξασφαλίσουν μεγάλα έσοδα, έχοντας το επιχείρημα, ότι η φορολόγηση του κλάδου αυτή αποτελεί ένα ισχυρό μέσο χρηματοδότησης έργων υποδομής που στο άμεσο μέλλον θα βελτιώσουν την παραγωγικότητα του κλάδου.

Βεβαίως, το ως άνω επιχείρημα των φορολογικών αρχών είναι εύκολα καταρρίψιμο, εάν λάβει κανείς υπόψιν του πρώτα πρώτα το γεγονός ότι οι αυξημένοι φόροι στο θαλάσσιο τουριστικό προϊόν πλήττουν την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδος, η οποία, όπως ήδη παρουσιάστηκε, έχει πλέον στην ίδια αγορά να αντιμετωπίσει ισχυρούς ανταγωνιστές, οι οποίοι προβάλλουν το προϊόν τους ως φθηνό και ταυτόχρονα ποιοτικό. Βάσει δε της ελαστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η επιβολή φορολογίας συνήθως οδηγεί σε μείωση, παρά σε αύξηση των συνολικών εσόδων από το θαλάσσιο τουρισμό, οπότε η οικονομική αποτελεσματικότητα δεν επιτυγχάνεται.

Δεδομένου ότι η ελληνική πραγματικότητα παρουσιάζει μία εικόνα δύσκολων οικονομικών συνθηκών και το ελληνικό κράτος βρίσκεται σε μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των οικονομικών του, είναι κατανοητό, έως ένα βαθμό, ότι η φορολόγηση αποτελεί μία από τις βασικές πηγές εξασφάλισης εσόδων και μάλιστα αναφορικά με τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού πρόκειται για έσοδα πολλών εκατομμυρίων ευρώ.

Από την άλλη, όμως πλευρά, η ελληνική πολιτεία θα πρέπει να εφαρμόζει πολιτικές, οι οποίες θα είναι σε θέση να προσελκύσουν κεφάλαια και να λειτουργούν ενθαρρυντικά και όχι αποτρεπτικά. Η φορολόγηση σε αυτό το σημείο διαδραματίζει πολύ σπουδαίο ρόλο. Καθώς η φορολόγηση που ισχύει στην Ελλάδα για το θαλάσσιο τουρισμό μπορεί να συγκριθεί, με τα έξοδα του συγκεκριμένου κλάδου, είναι εμφανές ότι η επιβολή αυστηρής φορολογίας στους τουρίστες του είδους αυτού τους αποτρέπει από την επιλογή της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, καθώς μπορούν πολύ εύκολα να επιλέξουν άλλους προορισμούς στη μεσογειακή λεκάνη με ίδια ποιότητα, αλλά με χαμηλότερο κόστος.

Εάν δε, ληφθεί υπόψιν το γεγονός ότι η υποβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος της Ελλάδος θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια μακροπρόθεσμα δισεκατομμυρίων ευρώ, είναι οφθαλμοφανές, ότι η εφαρμογή μεσοπρόθεσμων φορολογικών πολιτικών που για το παρόν εξασφαλίζουν χρήματα, αλλά δεν προνοούν για το μέλλον, είναι σίγουρα λανθασμένη επιλογή και θα πρέπει να εξεταστεί εκ νέου.

Ήδη, το ελληνικό κράτος με τον πρόσφατο νόμο 4256/2014 προέβη σε αρκετές αλλαγές του μέχρι πρότινος συστήματος φορολόγησης του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ τόλμησε και πιο διαρθρωτικές αλλαγές στον κλάδο αυτό, σε μία προσπάθεια διευκόλυνσης των επιμέρους διαδικασιών και προσέλκυσης σε γενικές γραμμές του ενδιαφέροντος στις ελληνικές θάλασσες. Παρά ταύτα, υπήρξαν ισχυρές αντιδράσεις από διάφορους κύκλους, τα επιχειρήματα των οποίων θα πρέπει να εξετασθούν ενδελεχώς από τους αρμόδιους φορείς, προκειμένου να συνεχιστεί η προσπάθεια βελτίωσης του ελληνικού περιβάλλοντος θαλάσσιου τουρισμού, το οποίο διαθέτει όλα τα εχέγγυα για μία ραγδαία ανάπτυξη που με τη σειρά της θα βοηθήσει την ελληνική οικονομική πραγματικότητα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αντάπασης Α. (2001), Το σύστημα φορολογίας εισοδήματος των ελληνικών πλοίων, Εκδόσεις Αντώνη Ν. Σάκκουλα
- Βαρβαρέσος Σ. (2000), Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές, Εκδόσεις Προπομπός
- Βαρώτσου Ε. (2012), Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού
- Γουλιέλμος Α. (1999), Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων
- Διακομιχάλης Μ. (2007), “Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects”, Έρευνα σε « Transportation Economics »
- Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ (2009), “Ο θαλάσσιος τουρισμός κι οικονομικές επιδράσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη
- Διακομιχάλης Μ. (2006), Ο θαλάσσιος τουρισμός. Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα
- Ηγουμενάκης Ν. (1991), Τουριστική Οικονομία, Εκδόσεις Interbook
- Θεοδωρόπουλος Σ. (2007), Ειδικά θέματα ρυθμιστικής πολιτικής, Εκδόσεις Gutenberg
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α. (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις ΤΥΠΩΘΗΤΩ
- IOBE (2012), Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία
- Κιάντου- Παμπούκη Α. (2003), Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλας
- Κουζέλης Α. (1997), Επιπτώσεις της συναλλαγματικής πολιτικής στις πρόσφατες επιδόσεις του τουριστικού τομέα
- Λεκαράκου Κ.- Νιζάμη, Παπασπύρου Α. (2001), Ναυτιλιακή Λογιστική, Πειραιάς
- Μπαλίκης Π. (2012), Έννοια και Δείκτες Ανταγωνιστικότητας
- Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π. (2005), Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks

- Μυλωνόπουλος Δ. (2004), Ναυτιλία - Έννοιες –Τομές – Δομές, Εκδόσεις Σταμούλη
- ΝΕΕ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία
- Πατσουράτης Β. (2000), Η φορολογική επιβάρυνση του τουριστικού προϊόντος, ΣΕΤΕ
- Παυλόπουλος Π. (1999), Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα, ΙΤΕΠ
- Πουλαντζάς Ν. (2005), Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη
- Τότσης Χ. (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πάμισος
- Φορτσάκης Θ. (2008), Φορολογικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Φορτσάκης Θ., Φωτόπουλος Ι. (2010), Φορολογική Νομοθεσία, Έκδοση Οικονομική Βιβλιοθήκη
- Χαρδούβελης Γ. (2006), Τουρισμός και ελληνική οικονομία, Οικονομία και αγορές, Eurobank Research
- Χλέτσος Μ. (2011), Ανταγωνιστικότητα- Επιχειρηματικότητα- Εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας

ΞΕΝΗ

- Antapassis A., (1981), La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique
- Ecorys (2013), Study in support of policy measures for aritime and coastal tourism at EU level
- ETINET (2011), Yaching centres in the Mediterranean
- European Commission (2014), A European strategy for more growth and jobs in coastal and maritime tourism
- European Commission (2014), Study to support the development of sea-basin cooperation in the Mediterranean, Adratic and Ionian, and Black Sea
- Laaksonen Tommi (2012), A market analysis on thw global boating industry
- Miller M.L. Auyong J., (1991), "Coastal zone tourism : a potent force affecting environment and society" , Marine policy, 15

- UNWTO (2008), International Recommendations for Tourism Statistics
- UNWTO (2008), Tourism Satellite Accounts, Recommended Methodological Framework

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=el>
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- <https://lawdb.intrasoftnet.com/>
- <http://www.logistis.gr/default.asp?pid=98>
- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://nomothesia.ependyseis.gr>
- <http://www.sciencedirect.com/>
- <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>
- www.greektourism.gr
- www.eot.gr
- www.icomia.com
- www.nee.gr
- www.sete.gr
- www.yeen.gr
- www.wttc.org