



Θρασύβουλος Κανάρης  
MSc, BSc  
Διευθύνων Σύμβουλος  
All4yachting.com



## Έφτασε η ώρα για τις μεγάλες αποφάσεις στο Yachting

**“Μ**έγα το της θαλάσσης κράτος” Η φράση αυτή του Περικλή έχει καθορίσει τη μοίρα αυτής της χώρας που λέγεται Ελλάδα. Η θάλασσα έχει προσφέρει στους Έλληνες ένδοξες ιστορικές στιγμές και ευημερία ενώ ταυτόχρονα κατέστησε τη χώρα μας μήλον της έριδος για πολλούς κατακτητές. **Η θάλασσα όμως δε μας πρόδωσε ποτέ. Άνθρωποι με μεράκι και αγάπη για τη θάλασσα έκαναν και συνεχίζουν να κάνουν την Ελλάδα διάσημη στα πέρατα του κόσμου.**

Και ενώ στο εξωτερικό η ομάδα αυτών των ανθρώπων διαπρέπει ένας σημαντικός τομέας που λέγεται θαλάσσιος τουρισμός παραπαίει εδώ και αρκετά χρόνια. Τι μας συμβαίνει λοιπόν ως ναυτικό έθνος και προς τα που πρέπει να προσανατολιστούμε σαν λαός; Ένα είναι σίγουρο κρίνοντας εκ του αποτελέσματος: η μέχρι τώρα εθνική μας πολιτική ως προς τον θαλάσσιο τουρισμό δεν είναι σωστή. Τι πρέπει να γίνει λοιπόν επιτέλους στην Ελλάδα πριν είναι πολύ αργά για το Ελληνικό Yachting;

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Το σκάφος αναψυχής έχει δυνατότητες να παράξει σημαντικό οικονομικό αποτέλεσμα για δεκάδες κλάδους και ειδικά σε μια χώρα όπως η Ελλάδα που διαθέτει τεράστιο αριθμό νησιών. Οι τοπικές κοινωνίες του νησιωτικού μας συμπλέγματος βρίσκουν πελατεία συνήθως υψηλότερου εισοδηματικού προφίλ μέσα από το Yachting απολαμβάνοντας μέγιστα οικονομικά οφέλη.

Παρόλα αυτά όμως στην Ελλάδα ένας άκρατος λαϊκισμός επέβαλε την δαιμονοποίηση του σκάφους, δημιούργησε τον όρο "σκαφάτος" και κόλλησε μια ρετινιά σε μια ομάδα επαγγελματιών συμπαρασύροντας και χιλιάδες εργαζόμενους στην ανεργία, δεκάδες ακριτικά νησιά στον μαρμασό και τις γειτονικές χώρες να τρίβουν τα χέρια τους από ευχαρίστηση.

Ακόμη και στο τελευταίο νομοσχέδιο που σχεδόν έφτασε στην πόρτα της Βουλής είδαμε ρυθμίσεις με καθαρά εκδικητικό χαρακτήρα για τον "σκαφάτο" όπως για παράδειγμα η απαγόρευση χρήσης του σκάφους για ιδιωτική χρήση πάνω από 15 ημέρες την καλοκαιρινή περίοδο.

Η αναγνώριση και θεσμοθέτηση της πραγματικά μικτής χρήσης (ιδιωτική - αναψυχής) του σκάφους, με σύγχρονους και ανταγωνιστικούς όρους, θεωρώ ότι είναι σημαντική για τον κλάδο, όπως συμβαίνει σε χώρες όπως η Μάλτα, η Κύπρος και φυσικά η γειτονική Τουρκία την οποία δεν έχουμε την πολυτέλεια να αγνοήσουμε, αν και δεν ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Φυσικά εξυπακούεται ότι δεν θα υπάρχουν φορολογικά ή άλλα προνόμια όταν το σκάφος χρησιμοποιείται για αναψυχή. Μια τέτοια ρύθμιση από μόνη της μπορεί προσελκύσει πληθώρα σκαφών και μάλιστα Mega Yachts εφόσον θα καταστήσει την Ελληνική σημαία ελκυστική.

Προφανώς δεν αρκεί μόνο αυτό. Η γραφειοκρατία είναι ένα πρόβλημα που ταλανίζει την Ελληνική κοι-



ωννία εδώ και αρκετά χρόνια. Ο λόγος είναι η αδυναμία των ελεγκτικών μηχανισμών να επιβάλλουν τους κανόνες του παιχνιδιού. Δεν είναι δυνατόν όμως στην Ελλάδα του 2013 να ζητούμε από έναν VIP πελάτη, ο οποίος μπορεί να δαπανά στη χώρα μας πάνω από 20.000 ευρώ ημερησίως και συχνά έχει υπογράψει συμβόλαιο εμπιστευτικότητας με τον πλοιοκτήτη, να περιμένει σε ουρές στα κατά τόπους λιμεναρχεία κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου με σαράντα βαθμούς κελσίου, για να περάσει από διαδικασία ταυτοπροσωπίας ή άλλες τέτοιες επινοήσεις.

**Η σύγχρονη τεχνολογία μας δίνει εργαλεία για την πλήρη αυτοματοποίηση των διαδικασιών απόπλου και κατάπλου** και μάλιστα με εξαιρετικά χαμηλό κόστος. Είναι πλέον πολύ εύκολο να υλοποιηθεί μια απλή διαδικτυακή εφαρμογή που θα εξυπηρετεί τις διαδικασίες απόπλου – κατάπλου, την συμπλήρωση του ειδικού εντύπου πληροφοριακών στοιχείων επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, της λίστας επιβατών με αυτόματη πρόσβαση όλων των λιμεναρχείων της χώρας.

Σε ότι αφορά το τέλος παραμονής και πλώων (ΤΠΠ) θεωρώ πως με έναν εξορθολογισμό είναι επίσης προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η ναυτική εκπαίδευση, ειδικά για τα σκάφη αναψυχής, είναι ένα θέμα που χρήζει μεγάλης προσοχής και από μόνο του αποτελεί μια εξαιρετική ευκαιρία για την Ελλάδα η οποία εύκολα μπορεί να καθιερωθεί ως διεθνές κέντρο εκπαίδευσης για πληρώματα και επαγγελματίες του Yachting, δίνοντας τη δυνατότητα της ανάπτυξης κύκλου εργασιών και κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Και αφού λοιπόν λυθούν αυτά τα απλά θέματα

ερχόμαστε στο θέμα των υποδομών. **Η Ελλάδα διαθέτει μεγάλο αριθμό λιμανιών, αλιευτικών καταφυγίων, μαρίνων που κατά κανόνα προσφέρουν χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες σε πελάτες που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν αδρά για αυτές. Νομίζω λοιπόν είναι ώρα να ξεπεράσουμε τη λογική του ξεπουλήματος και να δούμε πως μπορούν να βελτιωθούν οι υπάρχουσες υποδομές με στόχο την προσέλκυση περισσότερων σκαφών, ειδικά στα ακριτικά νησιά μας.** Η ιδιωτικοποίηση δεν είναι απαραίτητα κακή αν γίνει με πρόγραμμα και σχέδιο. Το παράδειγμα της Τουρκίας επιβεβαιώνει περίτρανα αυτή την αρχή.

Τέλος το θέμα του καμποτάζ που τόσο αντιπαράθεση έχει δημιουργήσει μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων, νομίζω ότι είναι ώρα να λυθεί στο πλαίσιο μιας σύγχρονης νομοθετικής ρύθμισης. Το καμποτάζ στην ουσία δεν ισχύει για την Ευρωπαϊκή Ένωση σήμερα εφόσον είναι δυνατή η δραστηριοποίηση ενός επαγγελματικού σκάφους κοινοτικής σημασίας στην Ελλάδα. Φυσικά θα πρέπει να καταργηθεί η προϋπόθεση της ύπαρξης φορολογικού εκπροσώπου, αφού κάτι τέτοιο δεν απαιτείται από καμία άλλη Ευρωπαϊκή χώρα. **Με ποια λογική δραστηριοποιούνται Ελληνικά Σκάφη στη Γαλλία ή την Ισπανία χωρίς καμία τέτοια υποχρέωση ενώ η Ελλάδα βάζει τέτοιους περιορισμούς;**

Σχετικά με τις εξωκοινοτικές ή τριτοκοσμικές σημαίες όπως έχουν γίνει γνωστές νομίζω ότι είναι περισσότερο θέμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Βρυξελλών να αποφασίσουν και να νομοθετήσουν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, παρά της Ελλάδας. Εκείνο που είναι βέβαιο είναι ότι απαιτείται η προσεκτική θέσπιση κανόνων για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών νηολογίων έναντι αυτών των

τρίτων χωρών λόγω των μειωμένων έως ανύπαρκτων εργοδοτικών εισφορών, των διαφορετικών προδιαγραφών ασφάλειας και πιστοποιήσεων κλπ

Κλείνοντας θα ήθελα να εκφράσω την πεποίθηση ότι η χώρα μας έχει και τις δυνατότητες και το ανθρώπινο δυναμικό για να γίνει ο γέφυρας στον θαλάσσιο τουρισμό. Υπάρχει και η κατάλληλη εμπειρία και η τεχνογνωσία αλλά και η θέληση των καλών επαγγελματιών να στηρίξουν αυτό το όραμα. Πρέπει επιτέλους η πολιτεία να εγκαταλείψει τους πειραματισμούς και να στηρίξει τον κλάδο γιατί πραγματικά μπορεί να προσφέρει πολλά σε μια στιγμή που η χώρα το έχει απόλυτη ανάγκη. Οι ανταγωνιστές τρέχουν με ταχύτητα φωτός και σύντομα, αν δεν κινηθούμε γρήγορα, θα είναι αδύνατη η διεκδίκηση του μεριδίου που μας αναλογεί από την πίττα του θαλάσσιου τουρισμού.

Θα κλείσω με την ευχή η πρόσφατη απόσυρση του νομοσχεδίου του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου **"Τουριστικά Πλοία και άλλες Διαβιτισιότητα** να σηματοδοτήσει την αρχή μιας νέας λογικής και πορείας στο θέμα του Yachting.