

بياء فقط!

لإعفاء اليخت المسجل في الخارج من رسوم الجمارك كنوع من الامتياز لتشجيع السياحة وجذب الأغنياء من الخليجيين أو الأتراك أو اليونانيين وغيرهم كي يركنوا يختهم في المياه اللبنانية. وعن سبب غياب ضريبة تصاعديّة تفرضها الدولة وفق قيمة اليخت وطوله، يُشدد شعبان على أنّ «موضوع الجمارك على القطع البحرية غير ملحوظ في دول العالم، لأنّ اليخت يركن في البحر أي في منطقة تقع خارج إطار الضرائب. ولا يمكن تحميل مالك يخت يساوي مثلاً 3 - 4 ملايين دولار 15% جمارك و10% ضرائب، فعندها سيختار دولة أخرى كمصر أو قبرص أو اليونان وسيزور لبنان لساعات معدودة. من هنا، إنّ فرض ضريبة تصاعديّة يبعد مالكي اليخوت عوضاً عن استقطابهم».

السياحة المانية في خطر

بالنسبة للمشاكل التي يعاني منها قطاع اليخوت في لبنان، يرى اليكو شيبعا أنّ «الدولة تقسو ولسبب أممي في مسألة تجوّل الزوارق في المياه. يحتاج مثلاً الزورق الذي يركن في ضبيه الى معاملة إذن سفر عند رئيس الميناء (مع تحديد أسماء الطاقم وإعطاء خبر للأمن العام ولخابرات الجيش وللجمارك لتتأكد من الذهاب والاياب) كي يتمكن من الإبحار نحو موقع يبعد عنه 200 متر (في الهولدي بيتش) قبل العودة في اليوم الثاني، على اعتبار أنّ الإبحار يتم من قضاء الى آخر ويتخطى مدة الـ24 ساعة تماماً كالمعاملة التي يحتاجها من يسافر الى قبرص، دون إغفال الرسوم التي يتكبدها زهاباً وإياباً جراء كل هذه المعاملات الإلزامية، وهذا ما يؤثر سلباً على السياحة المانية في لبنان، إذ ينظر الى اليخوت على أنها بواخر شحن بغض النظر عن طولها. فاللانث الصغير الذي لا يتخطى سعره الـ10000\$ يتكبّد مصاريف للدولة بقيمة الـ300\$ على جولة واحدة، عدا عن المصاريف الأخرى من وقود وغيره في حال أراد البقاء خارج موقفه في المارينا وتخطت رحلته بذلك الـ24 ساعة». ويدعو شيبعا الدولة الى مساندة هذا القطاع «فأي بلد سياحي في العالم تعكسه صورة يخت أو شرع جميل. لذلك، من الضروري تنظيف البحر لكون التلوث يظهر جلياً فيه خصوصاً بسبب المياه الأسنة. وعند التحلل من خليج جونية وصولاً الى الدورة، يصعب على المركب المرور بسبب الرائحة والنفايات، وهو ما حمل اللبنانيين على السفر نحو قبرص واليونان». فهل سيتحرك المعنيون قبل فوات الأوان؟



صورة لمارينا السان جورج (هروان طحطح)

اليخت الجديد وفق عدة عوامل منها قياس المحرك وحجمه وقوته والإضافات عليه. ويمكن الحديث عن أسعار تبدأ بعشرة آلاف دولار وتصل الى مئة مليون دولار. أمّا كلفة الشحن، فتتراوح تقريباً بين 10 و15% من سعر الزورق. ويضيف: «نكتبّد على أي قطعة نستوردها من الخارج مصاريف حدود الـ40% لتصل الى مخزننا في جونية أو بيروت وتشمل الجمرك وال TVA والشحن والتأمين والخبرة». وعن كلفة الصيانة، يفترق هنا بين حالة اليخت الجديد من جهة والمستعمل من جهة أخرى. «فتكون قيمة الصيانة

سعر أصغر يخت يدخل الى لبنان هو حوالي \$35000

10% سنوياً من قيمة زورق قديم مستعمل لم يعد على كفالتة وتشمل الموقف والتأمين والميكانيك ورخصة التجول. وتنخفض كلفة الصيانة بطبيعة الحال إذا كان اليخت جديداً».

رسوم تسجيل مشجعة

يتمتع اليخت بجنسية يُظهرها العلم الذي يحملها. ولكن الملفت حسب الكابتن شعبان أنّ «كلفة تسجيل سيارة تضاهي كلفة تسجيل يخت ليتمكن من رفع العلم اللبناني. من هنا أهمية إعادة النظر بهذه الميزة بعد المقارنة مع قوانين دول كموناكو وفرنسا وإيطاليا حيث تتواجد فيها أهم اليخوت في العالم». ويذكر بميزة أخرى من الأفضل إعادة النظر فيها «اتخذت

تهرب ضريبي وفساد

تختلف رسوم ركن اليخت سنوياً حسب حجمه وطوله ومكان الموقف أو المارينا، فتبلغ الـ550\$ تقريباً على متر اليخت في مارينا ضبيه وتشمل تأمين الكهرباء والمياه (في ساعات محددة) مجاناً. بينما يكون رسم الموقف في السوليدير بحدود الـ750\$ للمتر، وتكون المياه والكهرباء مدفوعة على حدة. وتقول مصادر مطلعة أنّ المشكلة كامنة بمحدودية المواقف وصعوبة تأمينها. فيضطر البعض الى دفع أموال «من تحت الطاولة» لرؤساء الموانئ تتراوح بين 15 و20 ألف دولار لإبدال مواقف بأخرى. وعن الأموال المهذورة التي تخسرهما خزينة الدولة، تظهر معضلة تخمين اليخوت، فيتّم تخمين يخت تبلغ قيمته نصف مليون دولار بـ200 ألف دولار مثلاً. ويُخمن آخر بـ300 ألف دولار عوضاً عن مليون دولار لدفع قيمة جمركية أقل من قيمته.

القرض السكني المدعوم من مصرف لبنان



الدفعة الأولى

25%

يجب ألا تتعدى ثلث الراتب

الدفعات الشهرية

العمر

64-

لا يتجاوز الـ64 سنة عند نهاية سداد القرض

قيمة القرض

الحد الأقصى مليار و200 مليون ل.ل

تختلف بين مصرف وآخر لكن أقصاها 30 سنة

مدة سداد القرض

فوائد ورسوم

4.24%

ويتحمل المقرض تسديد رسوم التسجيل والرهن وفكّه

التأمين

بوليصة تأمين على الحياة وبوليصة تأمين على المسكن