

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Μανδηλά Ευθυμία
Φιλιππίδη Αθηνά

Εισηγητής: Ιγγλέσης Γιάγκος

ΠΑΤΡΑ 2001



ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6703
----------------------	------

ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	4
1.1 Οι διαστάσεις του Ελληνικού εμπορικού στόλου.....	4
1.2 Εμπορικός στόλος και Ελληνική Οικονομία.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ...7	
2.1 Έννοια και αντικείμενο εργασιών ναυτιλιακής επιχείρησης.....	7
2.2 Νομική μορφή.....	8
2.3 Η διάρθρωση στην οργάνωση της διοίκησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	11
2.4 Οι συντελεστές της παραγωγής στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση.....	13
2.5 Έννοια και αντικείμενο της Ναυτιλιακής Λογιστικής.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ – ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ.....	17
3.1 Νομική μορφή.....	17
3.2 Λογιστικά προβλήματα και ιδιομορφίες.....	18
3.3 Λύση και εκκαθάριση.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ.....	23
4.1 Τα λογιστικά βιβλία και στοιχεία της Ναυτικής Εταιρείας.....	23
4.2 Λογαριασμοί – Σχέδιο Λογαριασμών.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΘΗΤΙ- ΚΟΥ.....	53
5.1 Λογαριασμοί Παγίου Ενεργητικού (Ομάδα 1 ^η).....	53
5.2 Λογαριασμοί Αποθεμάτων (Ομάδα 2 ^η).....	56
5.3 Λογαριασμοί Απαιτήσεων – Διαθεσίμων (Ομάδα 3 ^η).....	58
5.4 Καθαρή θέση, Προβλέψεις, Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις.....	64
5.5 Λογαριασμοί Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων.....	65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ –
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....69

- 6.1 Οργανικά Έξοδα κατ' είδος.....69
- 6.2 Οργανικά Έσοδα κατ' είδος.....73
- 6.3 Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων.....74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....77

- 7.1 Κατηγορίες και στοιχεία του κόστους.....77
- 7.2 Κατηγορίες και στοιχεία του κόστους στη Ναυτική Εταιρεία....78
- 7.3 Παράγοντες που επιδρούν στη διαμόρφωση του κόστους της
Ναυτικής Εταιρείας.....79
- 7.4 Κατηγορίες του Ναυτιλιακού κόστους σε συνάρτηση προς την
κατηγορία (τύπο πλοίου), το μέγεθός του και τη μορφή της
ναύλωσης.....81
- 7.5 Κόστος Προϋπολογιζόμενο και Πραγματοποιούμενο.....84
- 7.6 Δαπάνες της Ναυτικής Εταιρείας που δημιουργούνται από
έκτακτες αιτίες86

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ.....97

- 8.1 Λογαριασμοί – Σχέδιο Λογαριασμών.....97
- 8.2 Λειτουργία και Συνδεσμολογία των λογαριασμών της Αναλυτικής
Λογιστικής.....117

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΠΛΟΙΟ – ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΟΥ.....125

- 9.1 Έννοια του πλοίου.....125
- 9.2 Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου.....125
- 9.3 Μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου.....126
- 9.4 Η σημαία των πλοίων – Σημαία ευκολίας.....127
- 9.5 Είδη πλοίων και φορτίων.....127
- 9.6 Ναυτιλιακά έγγραφα.....129
- 9.7 Λογιστικές εργασίες.....129

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....139

- 10.1 Γενικά.....139
- 10.2 Φορολογία πλοίων Α΄ Κατηγορίας.....141

10.2.1 Πλοία νηολογούμενα με ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975.....	141
10.2.2 Πλοία που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία πριν από την 22/4/1975.....	143
10.2.3 Επιβολή εισφοράς στα πλοία Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία πριν από την 22/4/1975, δηλ, προ της ενάρξεως ισχύος του Ν. 27/197.....	144
10.3 Φορολογία πλοίων Β' κατηγορίας.....	146
10.4 Διαδικασία προσδιορισμού και καταβολής φόρου και εισφοράς.....	148
10.5 Φορολογία Τουριστικών Πλοίων και Πλοιαρίων Ν.438/1976.....	149
10.6 Φόρος Προστιθέμενης Αξίας.....	151
10.7 Λοιποί Φόροι και Χαρτόσημα.....	152
10.8 Λογιστική ανάλυση και απεικόνιση των φόρων.....	153
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	154

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Προσκομίζουμε προς την Επιτροπή την Πτυχιακή μας εργασία «**Λογιστικές Εργασίες και Φορολογία Ναυτικών Εταιρειών και Πλοίων**».

Σκοπός της εργασίας μας είναι, να αναλύσουμε τις έννοιες «**Πλοίο**» και «**Ναυτική Εταιρεία**», τους νόμους με βάση τους οποίους λειτουργούν και δρουν μέσα στην Ελληνική Οικονομία, τον τρόπο με τον οποίο καθορίζεται η σχέση μεταξύ των «**Εταιρειών**» και των «**Πλοίων**», καθώς επίσης να δείξουμε πόσο σημαντική είναι η ανάπτυξη της Ναυτιλίας για την Ελληνική Οικονομία.

Βασική δυσκολία της εργασίας μας ήταν η ιδιαίτερη εξειδίκευση που απαιτούσε γύρω από την έννοια της «**Ναυτικής Εταιρείας**». Η «**Ναυτική Εταιρεία**» αποτελεί ιδιαίτερη νομική μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης, που τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει και αναπτύσσεται, για αυτό και τα στοιχεία που κατορθώσαμε να βρούμε δεν είναι αρκετά. Παρόλα αυτά πιστεύουμε ότι καταφέραμε να αναλύσουμε την έννοια της «**Ναυτικής Εταιρείας**», σε βαθμό ικανοποιητικό ώστε να μπορεί ο αναγνώστης να καταλάβει την ιδιαιτερότητα αυτής της μορφής εταιρείας.

Περιμένουμε την αξιολόγησή σας.

Σας Ευχαριστούμε

Οι Σπουδάστριες

Μανδηλά Ευθυμία

Φιλίππιδη Αθηνά

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία που θα ακολουθήσει θα ασχοληθούμε με την ανάλυση της έννοιας του «Πλοίου» και της «Ναυτικής Εταιρείας», των λογιστικών εργασιών και φορολογικών κανόνων που διέπουν τη λειτουργία τους.

Στο Πρώτο Κεφάλαιο αναφέρονται γενικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές και την ελληνική ναυτιλία.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο αναπτύσσεται η έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης και των χαρακτηριστικών των εταιρειών αυτών. Αυτά που αναφέρονται ισχύουν για όλες τις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις αλλά και για τις Ναυτικές Εταιρείες. Στο Τρίτο Κεφάλαιο αναφέρονται τα όποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Ναυτικών Εταιρειών διαφοροποιούν αυτές από τις υπόλοιπες επιχειρήσεις του κλάδου. Η Ναυτική Εταιρεία σαν νομική μορφή ισχύει τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα για αυτό και τα στοιχεία που βρήκαμε δεν είναι αρκετά.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των λογιστικών βιβλίων και στοιχείων που είναι υποχρεωμένη να τηρεί μια Ναυτική Εταιρεία σύμφωνα με τον Κ.Φ.Σ. Στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού παρατίθεται το Λογιστικό Σχέδιο των Λογαριασμών προσαρμοσμένο στις ανάγκες μιας Ναυτικής Εταιρείας και κατ' επέκταση της Ναυτιλιακής Λογιστικής. Η ανάλυση των λογαριασμών αυτών γίνεται στο Πέμπτο και στο Έκτο Κεφάλαιο.

Στο Έβδομο Κεφάλαιο αναλύεται το «Κόστος» της Ναυτικής Εταιρείας, στο οποίο όμως δεν παρουσιάζεται καμία ιδιαιτερότητα σε σχέση με τις υπόλοιπες Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις. Ενώ στο Όγδοο Κεφάλαιο αναλύεται η λειτουργία και συνδεσμολογία των λογαριασμών της αναλυτικής λογιστικής.

Στο Ένατο Κεφάλαιο γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην έννοια του πλοίου και των χαρακτηριστικών του. Παρατίθενται επίσης παραδείγματα λογιστικών εργασιών εμπορικού πλοίου (παραδείγματα λογιστικών εργασιών επιβατηγού πλοίου δεν κατορθώσαμε να βρούμε).

Τέλος, στο Δέκατο Κεφάλαιο αναφέρονται όσα έχουν σχέση με τη Φορολογία των Πλοίων και των Ναυτικών Εταιρειών.

Σε όλη την έκταση της εργασίας υπάρχουν υποδείγματα, έντυπα και παραδείγματα, τα οποία δείχνουν πως εφαρμόζονται στην πράξη όλα αυτά που αναφέρονται και αναλύονται. Γενικά όμως για να γίνει κατανοητό το περιεχόμενο της εργασίας, χρειάζονται βασικές γνώσεις οικονομικών και λογιστικής, γιατί

χρησιμοποιούνται έννοιες, που δεν είναι στα πλαίσια της παρούσης εργασίας να αναλυθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι μεταφορές αποτελούν κλάδο της τριτογενούς παραγωγής. Αποτελούν το συμπλήρωμα του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, αφού με τη μεσολάβηση των μεταφορών διευκολύνεται η τεχνοπαραγωγική διαδικασία και η εμπορική διάθεση των παραγόμενων αγαθών.

Οι μεταφορές με κριτήριο το αντικείμενό τους διακρίνονται σε μεταφορές προσώπων, πραγμάτων και ειδήσεων, ενώ με κριτήριο το χώρο από τον οποίο διέρχονται τα μεταφορικά μέσα διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούν το 75%-80% του συνόλου των παγκόσμιων μεταφορών. Αυτό δεν είναι τυχαίο αφού τα 2/3 της υδρογείου οι ωκεανοί και οι θάλασσες, με αποτέλεσμα πολλά μέρη να μπορούν να επικοινωνήσουν μόνο με τα πλοία. Πέρα όμως από αυτό, την ιδιαίτερη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ευνοούν ακόμη και οι γεωγραφικοί, οικονομικοί και τεχνικοί παράγοντες.

1.1. ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η ανάπτυξη του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου σημείωσε μεταπολεμικά αλματώδη άνοδο. Ενώ το 1950 ο ελληνικός και ελληνόκτητος στόλος είχε χωρητικότητα 2,6 εκατ. κ.ο.χ., το 1991 είχε 48,9 εκατ. κ.ο.χ. Η ακριβής εξέλιξη του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φαίνεται στον πίνακα Ι.

Πολλές από τις μεταβολές που έγιναν στον εμπορικό στόλο, οφείλονται στην αλλαγή της σημαίας των πλοίων που έγινε από τους πλοιοκτήτες, προκειμένου να επωφεληθούν από προνόμια που παρέχουν οι νομοθεσίες κάποιων χωρών ή να αποφύγουν επιβαρύνσεις.

Όσο αφορά τη σύνθεση του εμπορικού στόλου κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα φορτηγά πλοία. Το 1986 τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύουν το 97% του συνολικού αριθμού των πλοίων.

**Πίνακας 1: Εξέλιξη του Ελληνικού και Ελληνόκτητου
Εμπορικού Στόλου, κατά τα έτη 1973 - 1991**

Σε χιλιάδες κ.ο.χ.

Έτος	Ελληνικός Στόλος		Ελληνόκτητος Στόλος με πλοία ξένης σημαίας		Σύνολο		Από τα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ	
	αφ. πλ.	κ.ο.χ.	αφ. πλ.	κ.ο.χ.	αφ. πλ.	κ.ο.χ.	αφ. πλ.	κ.ο.χ.
1973	2.536	19.295	1.365	20.793	3.901	40.080	1.362	19.674
1974	2.651	21.759	1.389	22.627	4.040	44.386	1.329	20.400
1975	2.743	22.527	1.359	23.190	4.102	45.717	1.185	19.513
1976	2.921	25.035	1.294	22.074	4.215	47.109	1.082	18.012
1977	3.344	29.517	1.198	19.112	4.542	48.629	933	15.662
1978	3.666	33.956	1.019	16.184	4.685	50.140	784	13.352
1979	3.827	37.353	910	14.380	4.737	51.733	617	11.270
1980	3.922	39.472	801	12.204	4.723	51.676	483	9.202
1981	3.710	42.005	791	12.028	4.501	54.033	455	8.113
1982	3.501	40.035	1.039	15.398	4.540	55.433	440	7.640
1983	3.169	37.478	1.194	18.431	4.363	55.909	406	7.283
1984	2.904	35.059	1.172	17.820	4.076	52.879	338	6.402
1985	2.599	31.032	1.252	19.143	3.851	50.175	326	5.856
1986	2.255	28.391	1.336	21.354	3.591	49.745	276	5.176
1987	1.948	23.560	1.524	26.540	3.472	50.100	236	4.605
1988	1.874	21.979	1.599	28.287	3.473	50.266	184	3.487
1989	1.839	21.324	1.551	28.602	3.390	49.926	176	3.447
1990	1.814	20.522	1.567	28.372	3.381	48.894	158	2.444
1991	1.863	22.753	1.647	29.310	3.510	52.063	146	2.462

Παρατήρηση:

1. Περιλαμβάνονται πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.
2. Τα στοιχεία του ελληνικού στόλου αναφέρονται την 1/7 κάθε έτους.
3. Τα στοιχεία του ελληνόκτητου στόλου αναφέρονται στο τέλος περιόδου κάθε έτους. Από το έτος 1985 υπολογίζονται στον ελληνόκτητο στόλο μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου, χωρητικότητας άνω των 1.000 κ.ο.χ. και παραλείπονται τα πλοία των ίδιων κατηγοριών 100 - 999 κ.ο.χ., καθώς και τα Ε/Γ και λοιπά πλοία, ανεξάρτητα με τη χωρητικότητα που έχουν.

Πηγή: Περιοδικό "Statistical Tables" των Lloyd's.

1.2. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο ελληνικός και ελληνόκτητος εμπορικός στόλος απασχολούσε πάντοτε πολλούς Έλληνες ναυτικούς, ενώ παράλληλα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εργάζονταν μεγάλος αριθμός ατόμων. Υπολογίζεται ότι τα τελευταία χρόνια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις απασχολούνται περίπου 7000 εργαζόμενοι.

Το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα ήταν και αυτό πάντοτε υψηλό. Τα τελευταία χρόνια το ύψος του κυμαίνεται στο 1,3 δις. δολάρια. Η σύνθεση του εισαγόμενου συναλλάγματος είναι η εξής:

- Το 80% προέρχεται από τους μισθούς των πληρωμάτων και τις εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία.
- Το 7% αντιπροσωπεύει τα έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.
- Το 6% εισάγεται για να καλύψει τα έξοδα τροφοδοσίας και τα έξοδα επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων.
- Το 7% προέρχεται από τη ναύλωση του πλοίου.

Τέλος σημαντική είναι η σύνδεση του εμπορικού στόλου με τα ελληνικά ναυπηγία και με τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ.

2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Οικονομικός οργανισμός ή οικονομική μονάδα είναι ο οποιοσδήποτε συνδυασμός των συντελεστών της παραγωγής, με τον οποίο πραγματοποιείται η κάλυψη, άμεσα ή έμμεσα, ανθρώπινων αναγκών.

Ναυτιλιακή επιχείρηση, στο πλαίσιο της παρούσης εργασίας, είναι η οικονομική μονάδα που έχει ως αντικείμενο εργασιών της το πλοίο, ως πλοιοκτήτης ή και ως εφοπλιστής και γενικότερα, αυτή που εκμεταλλεύεται ή και διαχειρίζεται δικά της ή και ξένης ιδιοκτησίας πλοία.

Η απόκτηση πλοίων απαιτεί σημαντικά κεφάλαια τα οποία ρευστοποιούνται βραδέως. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, στην περίπτωση αυτή, είναι μία επιχείρηση εντάσεως παγίων κεφαλαίων, που σημαίνει :

- Υψηλή αναλογία σταθερών εξόδων (Αποσβέσεις- Τόκοι)
- Εντατική εκμετάλλευση του πλοίου, για την επίτευξη μεγαλύτερων, κατά το δυνατό, εσόδων.
- Ανελαστικό κόστος εκμεταλλεύσεως, λόγω υψηλής αναλογίας σταθερών εξόδων.

Η δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσεται και εξαπλώνεται σε όλα τα μήκη και πλάτη. Είναι λοιπόν αυξημένοι οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι και ελέγχονται δυσκολότερα.

Οι φυσικοί επιχειρηματικοί κίνδυνοι είναι οι καιρικές συνθήκες, οι πόλεμοι, η ρύπανση του περιβάλλοντος, κτλ . Εκτός όμως από αυτούς τους κινδύνους έχουμε και άλλους, οικονομικής φύσεως. Τέτοιοι κίνδυνοι είναι π.χ η μη πραγματοποίηση της προβλέψεως για αύξηση της ζήτησεως υπηρεσιών πλοίων, ο ανταγωνισμός στο διεθνή στίβο, κτλ.

Για να ολοκληρώσουμε τα σχετικά με την έννοια και το αντικείμενο των εργασιών της ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να σημειώσουμε ότι στην πράξη παρατηρείται ένας διαχωρισμός της πλοιοκτησίας από την εκμετάλλευση ή και τη διαχείριση του πλοίου. Οι φορείς της ιδιοκτησίας των πλοίων, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δεν συμμετέχουν στην εκμετάλλευση ή και την διαχείριση των πλοίων τους, για διάφορους λόγους και αναθέτουν αυτές σε άλλα πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, τα οποία μπορεί να είναι συγγενή με την πλοιοκτησία ή και ξένα προς αυτή.

Αυτό συμβαίνει κυρίως με τους πλοιοκτήτες μικρών πλοίων, ενός ή λίγων. Η ένταξη των πλοίων αυτών σε ιδιαίτερη οικονομική μονάδα εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεως εξασφαλίζει πολλές φορές, καλλίτερη απασχόληση και κόστος εκμεταλλεύσεως, λόγω οργανώσεως και εξειδι-

εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεως εξασφαλίζει πολλές φορές, καλλίτερη απασχόληση και κόστος εκμεταλλεύσεως, λόγω οργανώσεως και εξειδικεύσεως της οικονομικής μονάδας της εντάξεώς τους. Ενδεικτικό παράδειγμα, ο περιορισμός της δαπάνης ασφαλίσεως ενός πλοίου, όταν αυτό ασφαλίζεται με άλλα πλοία, ως στόλος εμπορικών πλοίων του ίδιου επιχειρηματικού φορέα.

2.2 ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση που εκμεταλλεύεται δικά της ή και ξένα εμπορικά πλοία μπορεί να έχει μία από τις ακόλουθες νομικές μορφές σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.

- Ατομική επιχείρηση
- Προσωπική εταιρεία

Ομόρρυθμη

Ετερόρρυθμη (απλή ή κατά μετοχές)

- Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης
- Ανώνυμη Εταιρεία
- Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία
- Συμπλοιοκτησία
- Ναυτική Εταιρεία

Είναι απαραίτητο να αναφερθούμε σε συντομία στις ανωτέρω νομικές μορφές της Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως.

Ατομική επιχείρηση: Σπάνια συναντούμε αυτή τη μορφή σύστασης γιατί οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι είναι σοβαροί και όταν επέλθουν συνεπάγονται τεράστιες οικονομικές ευθύνες, παρά τις οποιεσδήποτε ασφαλιστικές καλύψεις. Εκτός από αυτό τα ποσά των απαραίτητων κεφαλαίων είναι συνήθως μεγάλα και δεν είναι εύκολο να διαθέτει αυτά ένα άτομο.

Προσωπική εταιρεία: Και στην περίπτωση των προσωπικών εταιρειών υπάρχει το πρόβλημα της απεριόριστης οικονομικής ευθύνης και για αυτό σπάνια χρησιμοποιείται αυτή η νομική μορφή.

Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης: Είναι συνηθισμένη μορφή ναυτιλιακής επιχειρήσεως που ασχολείται με την εκμετάλλευση ξένων πλοίων, ενώ σπάνια εμφανίζεται ως πλοιοκτήτρια.

Για τη σύσταση μιας Ε.Π.Ε απαιτείται κεφάλαιο τουλάχιστον 200.000 δρχ. ολοσχερώς καταβλημένο, το 1/2 οπωσδήποτε με μετρητά. Η εταιρική σύμβαση καταρτίζεται συμβολαιογραφικός, το περιεχόμενο της οποίας προδιαγράφεται από το νόμο.

Οι αποφάσεις των εταίρων λαμβάνονται σε συνέλευση, που συγκαλείται από τους διαχειριστές. Με απόφαση πάλι της συνέλευσης των εταίρων ή με διάταξη του Καταστατικού μπορεί να ανατεθεί η διαχείριση και η εκπροσώπηση της εταιρείας σε έναν ή περισσότερους εταίρους ή μη εταίρους, για ορισμένο ή αόριστο χρόνο.

Οι Ε.Π.Ε κατά τη διάρκεια της χρήσης λειτουργούν σύμφωνα με όσα ορίζει ο νόμος για τις Ανώνυμες Εταιρείες. Ενώ πάλι στο τέλος της χρήσης εφαρμόζουν τις διατάξεις περί Ανωνύμων Εταιρειών. Τέλος οι διαχειριστές είναι υποχρεωμένοι να τηρούν στην Ελληνική γλώσσα, εκτός από τα άλλα βιβλία που επιβάλλει η φορολογική νομοθεσία και ο εμπορικός νόμος, βιβλίο εταίρων, βιβλίο πρακτικών συνελεύσεων και βιβλίο πρακτικών διαχειρίσεως.

Για τις εταιρικές υποχρεώσεις ευθύνεται η εταιρεία με τη δική της περιουσία.

Ανώνυμη Εταιρεία: Η νομική μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε) καλύπτει μεγαλύτερο αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το κατώτατο όριο του μετοχικού κεφαλαίου, κατά τη σύσταση της εταιρείας, πρέπει να είναι 5.000.000 Δρ και να έχει καταβληθεί ολοσχερώς, σε μετρητά ή και σε είδος. Εάν η κάλυψή του γίνεται με δημόσια εγγραφή, τότε το κατώτατο όριο ορίζεται σε 10.000.000 Δρ. Το καταστατικό της Α.Ε καταρτίζεται με συμβολαιογραφική πράξη και εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορίου. Η Α.Ε αποκτά νομική προσωπικότητα, όταν συντελεστούν ορισμένες διατυπώσεις δημοσιότητας που ορίζει ο νόμος.

Η γενική συνέλευση των Μετόχων αποτελεί το ανώτατο όργανο της Α.Ε. Το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο εκπροσωπεί την εταιρεία δικαστικώς και εξωδίκως, είναι αρμόδιο να αποφασίζει για κάθε πράξη που αφορά την εταιρεία. Το Δ.Σ έχει επίσης υποχρέωση να διενεργήσει στο τέλος της χρήσης απογραφή και να καταρτίσει τις σύμφωνα με το νόμο οικονομικές καταστάσεις, οι οποίες ελέγχονται από ορκωτούς λογιστές. Οι ελεγμένες καταστάσεις μαζί με έκθεση του Δ.Σ προς τη Γ.Σ υπόκεινται σε διατυπώσεις δημοσιότητας.

Η Α.Ε είναι υποχρεωμένη να τηρεί, εκτός από τα άλλα βιβλία που επιβάλλει η φορολογική νομοθεσία και ο εμπορικός νόμος, βιβλία πρακτικών Γ.Σ των μετόχων και βιβλίο πρακτικών Δ.Σ.

Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία: Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ειδικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας είναι:

- Υποχρεωτική αναγραφή στην επωνυμία "Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία".
- Σκοπός της εταιρείας είναι η εκμετάλλευση πλοίου με Ελληνική σημαία. Η άσκηση άλλων εργασιών, εκτός της εκμεταλλεύσεως του πλοίου δεν επιτρέπεται.

- Το κεφάλαιο της εταιρείας μπορεί να εκφράζεται ελεύθερα σε οποιοδήποτε ξένο νόμισμα, να καταβληθεί στην αλλοδαπή, να εξάγεται ελεύθερα στην αλλοδαπή κτλ.
- Οι μετοχές είναι αποκλειστικά ανώνυμες, με δυνατότητα ελεύθερης εξαγωγής στο εξωτερικό. Δεν επιτρέπεται η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.
- Απαλλαγή από φόρους, τέλη κτλ. των συστατικών εγγράφων, της τροποποίησης αυτών, της εξοφλήσεως μερισμάτων κτλ.
- Συνεδριάσεις του Δ.Σ και των Γ.Σ των μετόχων μπορεί να πραγματοποιούνται, χωρίς την τήρηση των διατυπώσεων του Ν.2190/1920.
- Διευκολύνσεις στην τήρηση των λογιστικών βιβλίων, στη σύνταξη των Ισολογισμών κλπ.
- Τα κέρδη της εταιρείας με ομόφωνη απόφαση της Γ.Σ των μετόχων διανέμονται ελεύθερα, χωρίς κανένα περιορισμό ούτε για το σχηματισμό αποθεματικού κτλ.

Συμπλοιοκτησία: Πρόκειται για μια μορφή συγκυριότητας και συνεκμεταλλεύσεως πλοίου. Η « έντυπος » αυτή εταιρεία της Συμπλοιοκτησίας διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Η νομική αυτή μορφή της συμπλοιοκτησίας καλύπτει συνήθως μικρές πλοιοκτησίες και πολλές φορές οικογενειακής φύσεως.

Η Πολιτεία προκειμένου να ενισχύσει την εγκατάσταση των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες εξυπηρετούν ελληνικά συμφέροντα σε πλοία με ξένη σημαία, θέσπισαν το Ν.27/1975 και το Ν.814/1978.

Το βασικότερο προνόμιο των αλλοδαπών αυτών εταιρειών, που εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα είναι η φορολογική απαλλαγή των εσόδων των εργασιών τους στο εξωτερικό. Η υποχρέωσή τους περιορίζεται ουσιαστικά στην κάλυψη των εξόδων και των πληρωμών που πραγματοποιούν στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή λογαριασμό τρίτων με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου στην Τράπεζα της Ελλάδος. Το ελάχιστο ποσό συναλλάγματος ανέρχεται σε δολάρια Η.Π.Α 50,000.

Επειδή όμως ο αριθμός των αλλοδαπών εταιρειών που καλύπτουν ελληνικά συμφέροντα ήταν μεγάλος και παράλληλα ανακινήθηκε από την UNCTAD η θεωρία του γνήσιου δεσμού, η Πολιτεία προχώρησε στη δημιουργία του θεσμού της Ναυτικής Εταιρείας, με σκοπό να προσελκύσει τις παραπάνω εταιρείες στο Ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο.

2.3 Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Μια τυπική μορφή οργάνωσης της Κεντρικής Διοίκησης μιας Ναυτιλιακής Επιχείρησης είναι αυτή που θα ακολουθήσει. Όταν λέμε Κεντρική Διοίκηση, εννοούμε τον τόπο από όπου δίνονται οι βασικές εντολές για τη διαχείριση του πλοίου και όχι τον τόπο στον οποίο τυπικά η οποιαδήποτε εταιρεία έχει την έδρα της. Τα τμήματα αυτά μπορούν να μοιραστούν τις αρμοδιότητες για τη σωστή διαχείριση των πλοίων, με την προϋπόθεση ότι τα τμήματα αυτά θα λειτουργούν υπό την επίβλεψη ενός διευθυντή.

Τμήμα Ναυλώσεων: Βασική υποχρέωσή του είναι η συνεχόμενη παρακολούθηση της ναυλαγοράς. Πρέπει να βρίσκεται σε συνεχή επαφή με κάποιο αριθμό ναυλομεσιτών, με τους οποίους συνήθως συνεργάζεται η επιχείρηση, και να προσφέρει για ναύλωση τα πλοία της, όταν και όπου αυτά είναι διαθέσιμα. Επομένως στόχος του τμήματος ναυλώσεων είναι η εκλογή του καλύτερου ναύλου σε συνδυασμό με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία το πλοίο θα τελειώσει το ταξίδι του. Παίζει σημαντικό ρόλο να βρει αμέσως φορτίο για φόρτωση ή αν χρειαστεί να πάει σε κάποιο λιμάνι.

Είναι επομένως πολλά τα δεδομένα που πρέπει να λάβει υπόψη το τμήμα ναυλώσεων για να οδηγηθεί στη συμφερότερη ναύλωση. Για τη σωστή επιλογή βοηθάει η σύνταξη των προϋπολογιστικών δελτίων ταξιδιού, τα οποία συντάσσονται από το τμήμα ναυλώσεων σε συνεργασία με το λογιστήριο, που παρέχει διάφορα χρήσιμα στατιστικά δεδομένα. Μετά την επιλογή υπογράφεται το σχετικό ναυλοσύμφωνο.

Τμήμα Ανεφοδιασμού: Το τμήμα αυτό το οποίο τις περισσότερες φορές λειτουργεί υπό την εποπτεία πεπειραμένου αρχιπλοιάρχου είναι επιφορτισμένο με τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- Την προσεκτική μελέτη του υπογεγραμμένου ναυλοσύμφωνου, ώστε ανά πάσα στιγμή να είναι ενήμερο για όλους τους όρους σύμφωνα με τους οποίους συμφωνήθηκε η ναύλωση.
- Το διορισμό πρακτόρων για την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια στα οποία πρόκειται να προσεγγίσει και τη διαβίβαση σχετικών οδηγιών.
- Τον προσδιορισμό των σημείων ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα, εφόδια κ.λ.π.
- Την έγκαιρη ενημέρωση του πλοιάρχου ως προς τις υποχρεώσεις του πλοίου απέναντι στους νέους ναυλωτές.

- Την παρακολούθηση των κινήσεων του πλοίου, τον έλεγχο αν διατηρεί την υπηρεσιακή του ταχύτητα, την κανονική κατανάλωση καυσίμων και λιπαντικών.

Τμήμα Συντηρήσεων και Επισκευών: Το τμήμα αυτό διευθύνεται κυρίως από πεπειραμένο αρχιμηχανικό θαλάσσης και έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- Την καλή συντήρηση της μηχανής και των άλλων μερών του πλοίου, εργασία την οποία εκτελεί με συχνές μεταβιβάσεις και επιθεωρήσεις στο πλοίο.
- Την έγκαιρη παραγγελία και αποστολή στο πλοίο διαφόρων εξαρτημάτων που πρέπει να αντικατασταθούν λόγω φθοράς.
- Την ανάθεση και εποπτεία της εκτελέσεως των απαιτήτων επί του πλοίου επισκευών.
- Τέλος είναι το τμήμα το οποίο θα αναλάβει τον κυριότερο ρόλο σε περίπτωση παραγγελίας νέου σκάφους από την επιχείρηση ή την μετατροπή παλαιού.

Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών: Το τμήμα αυτό κανονίζει τις σχέσεις της επιχείρησης με τις τράπεζες, διαπραγματεύεται τη σύναψη δανείων και γενικά φροντίζει να εξασφαλίζει την απαραίτητη οικονομική ρευστότητα. Επίσης στο τμήμα αυτό ανατίθεται και η παρακολούθηση της κανονικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων των ναυλωτών προς την επιχείρηση, ενώ του ανατίθεται επίσης και η διαπραγμάτευση των όρων για την ασφάλιση του πλοίου, όταν δεν προβλέπεται ειδικό τμήμα.

Τμήμα Ασφαλίσεων και Ασφαλιστικών Απαιτήσεων: Το τμήμα αυτό εκτός από τη φροντίδα για την ασφάλιση των πλοίων, έχει σαν κύριο έργο του την επεξεργασία των στοιχείων, την επιβολή των σχετικών χρεωστικών σημειωμάτων και στη συνέχεια την παρακολούθηση της κανονικής είσπραξης των τυχόν απαιτήσεων από τους ασφαλιστές.

Λογιστήριο: Οι αρμοδιότητες τις οποίες θα πρέπει να επωμισθεί το λογιστήριο είναι:

- Η παρακολούθηση των δοσοληψιών με τις Τράπεζες και η συνεχής ενημερότητα ως προς τα υπόλοιπα των διαφόρων λογαριασμών.
- Ο προγραμματισμός των οικονομικών υποχρεώσεων της επιχείρησης και η έγκαιρη προειδοποίηση του τμήματος Οικονομικών Υπηρεσιών ώστε να φροντίζει για την εξασφάλιση των απαιτούμενων κεφαλαίων.

- Ο καταρτισμός του καταλλήλου σχεδίου λογαριασμών, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της επιχείρησης.
- Η παρακολούθηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης που δεν θεωρούνται αναλώσιμα.
- Ο καταρτισμός στατιστικών καταστάσεων και πινάκων χρήσιμων για τη σωστή διεκπεραίωση των εργασιών που είναι στην αρμοδιότητα των άλλων τμημάτων.
- Ο καταρτισμός απολογιστικών καταστάσεων ως προς το οικονομικό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση των πλοίων, η σύνταξη Ισολογισμού κ.λ.π..

2.4 ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης βασίζεται στο συνδυασμό κεφαλαίου και εργασίας, ενώ το κύριο φυσικό στοιχείο της παραγωγικής της προσπάθειας είναι ο θαλάσσιος χώρος όπου και δρα. Σε αντίθεση με τους άλλους κλάδους της οικονομίας, όπου η επιχείρηση, εκτός από την εργασία και το κεφάλαιο, χρησιμοποιεί και έδαφος για εκμετάλλευση (πρωτογενής παραγωγή), για εγκαταστάσεις (βιομηχανία, εμπόριο, πίστη κ.λ.π.), για αξιοποίηση (κατασκευές στο έδαφος) και για διέλευση μέσων παραγωγής (χερσαίες μεταφορές), που καταβάλλουν αμοιβή, η ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί κυρίως θαλάσσιες περιοχές, δηλ. ελεύθερα αγαθά, που δεν επιβαρύνουν το κόστος παραγωγής. Επικουρικά όμως χρησιμοποιεί διάφορες εγκαταστάσεις στο έδαφος τις οποίες αναλαμβάνει και οργανώνει συνήθως το Κράτος και τις διαθέτει στις επιχειρήσεις έναντι κάποιας αντιπαροχής (τέλη).

Επομένως χρειάζεται ανάλυση μόνο η εργασία και το κεφάλαιο σαν συντελεστές της παραγωγής στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η εργασία

Ο παραγωγικός συντελεστής εργασία ενδιαφέρει τις θαλάσσιες μεταφορές από δυο πλευρές: από τη μια είναι το προσωπικό των γραφείων έδρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (και των τυχόν παραρτημάτων τους) και απ' την άλλη το έμπυχο δυναμικό των πλοίων. Όλοι οι απασχολούμενοι διακρίνονται σε ειδικευμένους – υψηλής, μέσης και κατώτερης στάθμης – και σε ανειδίκευτους και οι τελευταίοι όμως, οι οποίοι αποτελούν σοβαρό ποσοστό των εργαζομένων στα πλοία, χρειάζεται να έχουν ορισμένες γνώσεις, ικανή εμπειρία και να είναι επιδεκτικοί ως προς την ποιοτική βελτίωση του έργου τους.

Η ναυτική εργασία εμφανίζει σημαντικές ιδιοτυπίες σε σύγκριση με την απασχόληση στις χερσαίες δραστηριότητες. Σημειώνουμε σαν κυριότερες τις ακόλουθες:

Α) Οι ναυτικοί των πλοίων, σε αντίθεση με τους απασχολούμενους στα γραφεία της ναυτικής εταιρείας που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους υπό συνθήκες ανάλογες με εκείνες των χερσαίων επαγγελματιών, εργάζονται κάτω από εντελώς ειδικό καθεστώς. Αν και είναι μισθωτοί της επιχείρησης έχουν άμεση εξάρτηση από τον πλοίαρχο, με τον οποίο συμβάλλονται και έναντι αυτού υπέχουν αυξημένη πειθαρχική ευθύνη.

Β) Ο πλοίαρχος πρέπει να έχει την απόλυτη εμπιστοσύνη του ηγέτη της επιχείρησης, να έχει διοικητικές ικανότητες, όπως και την απαραίτητη εμπειρία για να ασκεί τα καθήκοντά του ορθολογικά και αποδοτικά. Η σχέση του πλοίαρχου με τον εφοπλιστή ή τον πλοιοκτήτη είναι ιδιότυπη. Αποτελεί συνδυασμό σύμβαση μίσθωσης προς εντολή και πληρεξουσιότητα.

Γ) Τα μέλη του πληρώματος αμείβονται όπως οι μισθωτοί, δηλ. με μηνιαίο μισθό ενώ απολαμβάνουν και τα εν γένει υπαλληλικά επιδόματα. Επίσης έχουν δικαίωμα παλιννόστησης και αποζημίωσης σε κάθε αναίτια ως προς το ναυτικό λύση της σχέσης.

Δ) Το Κράτος επιβάλλει ρυθμίσεις για την άσκηση του έργου των ναυτικών υπό καλές συνθήκες και για την ενίσχυση της απόδοσης της εργασίας τους (τροφή, κατοικία, ψυχαγωγία, περίθαλψη, υπερωριακές αμοιβές κτλ).

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ότι στη σημερινή εποχή η αγορά της ναυτικής εργασίας βρίσκεται μπροστά σε δυσχέρειες. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στη συνεχή μείωση της προσφοράς ναυτεργατών τη στιγμή που η ζήτηση ανθρώπινου δυναμικού για την εκμετάλλευση των πλοίων γίνεται ευρύτερη.

Το κεφάλαιο

Οι ναυτικές εταιρείες, όπως οι περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών, είναι μονάδες έντασης κεφαλαίου. Οι υψηλές δαπάνες σε κεφάλαια αναφέρονται στην υποδομή, τη συγκρότηση και τη λειτουργία της εταιρείας. Προκειμένου να επιμερίζονται τα σταθερά έξοδα σε μεγαλύτερο μέγεθος έργου και να καταλείπεται καθαρή πρόσοδος μετά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων, η επιχείρηση επιδιώκει την αδιάκοπη λειτουργία του οργάνου της εκμετάλλευσης και κάλυψης του μέγιστου δυνατού τμήματος της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, πράγμα το οποίο ευνοείται από τη μεγάλη παγιοποίηση κεφαλαίων. Εξάλλου, τα παλιά πλοία, τα οποία ενώ έχουν αυξημένα έξοδα για καύσιμα, ασφάλιστρα κτλ. , δε βαρύνονται πλέον με αποσβέσεις, άρα καθίστανται ανταγωνιστικά απέναντι στα καινούργια,

των οποίων το κόστος επιβαρύνεται από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Και για αυτό τα παλιά πλοία προσφέρονται στη διεθνή ναυλαγορά με χαμηλότερους ναύλους.

Η ναυπήγηση και ο εξοπλισμός των πλοίων αποτελεί την κύρια κεφαλαιακή δαπάνη των ναυτικών εταιρειών. Η δαπάνη αυτή ακολούθησε ανιούσα πορεία, επειδή τα πλοία που χρησιμοποιούνταν ήταν όλο και μεγαλύτερα και ο εξοπλισμός συνεχώς ανανεώνονταν με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα σταθερά έξοδα, ως αποτέλεσμα των πλέων υψηλών αποσβέσεων.

Κεφάλαια, τέλος απαιτούνται για τη λειτουργία της επιχείρησης και ειδικότερα για την κίνηση και την εκμετάλλευση του πλοίου. Τα κεφάλαια αυτά αν και μεγάλα απέχουν πολύ από αυτά που διατίθενται για επενδύσεις σε κατασκευή ή αγορά πλοίων και σε εξοπλισμό τους.

Όπως είναι ευνόητο, οι παραπάνω ανάγκες σε κεφάλαια δεν είναι εύκολο να καλυφθούν με αυτοχρηματοδότηση από μέρους των ναυτικών εταιρειών, για αυτό και ένα σημαντικό μέρος των κεφαλαίων κίνησης προσφέρει η ξένη χρηματοδότηση. Τη χρηματοδότηση από πηγές εκτός της επιχείρησης και μάλιστα τη μακροπρόθεσμη, σε μεγάλο βαθμό διευκολύνει ο θεσμός της προτιμώμενης υποθήκης.

Τις βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες ανάγκες σε χρήματα ικανοποιούν οι Εμπορικές Τράπεζες. Τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες καλύπτουν οι Τράπεζες Επενδύσεων ενώ, όχι σπάνια παρέχουν μακροπρόθεσμα δάνεια και οι Εμπορικές Τράπεζες. Προτιμούνται όμως και οι Ναυτιλιακές Τράπεζες οι οποίες παρέχουν μακροπρόθεσμα δάνεια με ευνοϊκούς όρους αλλά και κεφάλαια κίνησης.

2.5 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ.

Καμιά επιχείρηση δε μπορεί να λειτουργήσει και να ευδοκιμήσει χωρίς τη βοήθεια του οικονομικού λογισμού. Ο οικονομικός λογισμός περιλαμβάνει το Πρόγραμμα Δράσεως, την Κοστολόγηση, τη Λογιστική και την Επιχειρηματική Στατιστική.

Η λογιστική συγκεντρώνει, αναλύει, προσδιορίζει ποσοτικά, ταξινομεί και συνοψίζει τα άπειρα σε αριθμό και πολυσύνθετα στη φύση τους λογιστικά γεγονότα, των οποίων συνοπτικά πληροφορικά στοιχεία αποκαλύπτουν οι οικονομικές καταστάσεις, που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της λογιστικής παραγωγικής διαδικασίας.

Η λογιστική διακρίνεται σε δύο κλάδους, την ιδιωτική και τη δημόσια.

Η Ναυτιλιακή Λογιστική είναι κλάδος της ιδιωτικής λογιστικής. Η λογιστική και η κοστολόγηση στη ναυτική εταιρεία αποτελούν αντικείμενα της Ναυτικής Οικονομικής και μάλιστα της Ναυτιλιακής Μικροοικονομικής, που είναι κλάδος της Οικονομικής των εκμεταλλεύσεων των επιχειρήσεων.

Οι αντικειμενικοί σκοποί της Ναυτιλιακής Λογιστικής δεν μπορεί να διαφέρουν από τους αντίστοιχους της λογιστικής των άλλων επιχειρήσεων, όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω. Συνεπώς, ο προσδιορισμός, η παρακολούθηση και ο έλεγχος της οικονομικής καταστάσεως της ναυτικής εταιρείας, του ναυτιλιακού κόστους και του μερικού ή ολικού αποτελέσματος περιλαμβάνονται μεταξύ των αντικειμενικών σκοπών της Ναυτιλιακής Λογιστικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

3.1. ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

Ναυτική Εταιρεία: Η εταιρική σύμβαση για τη Ναυτική Εταιρεία καταρτίζεται γραπτώς και καταχωρείται στο Μητρώο των Ναυτικών Εταιρειών. Σκοπός της Ναυτικής Εταιρείας είναι η κυριότητα, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Έδρα ορίζεται δήμος ή κοινότητα της χώρας, ενώ η διάρκεια αυτής είναι ορισμένου χρόνου.

Το Κεφάλαιο της Ν.Ε. αναλαμβάνεται από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και πρέπει να καταβληθεί όλο σε μετρητά μέσα σε δύο ημέρες από την καταχώρηση της εταιρείας στο Μητρώο. Ελάχιστο ποσό κεφαλαίου είναι το ποσό των 300.000 Δρ. ή το ισόποσο σε αλλοδαπό νόμισμα. Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες. Απαγορεύεται η εισαγωγή των μετοχών αυτών στο χρηματιστήριο.

Η Ναυτική εταιρεία διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται τουλάχιστον 1 (μία) φορά το χρόνο και είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας.

Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσεως το Δ.Σ. συντάσσει Ισολογισμό με βάση τα τηρούμενα βιβλία. Τα βιβλία τηρούνται στην Ελληνική Γλώσσα και μόνο στην περίπτωση που προβλέπεται από απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων μπορούν να τηρηθούν και σε άλλη γλώσσα. Τα βιβλία και ο Ισολογισμός καταρτίζονται στο νόμισμα που εκφράζεται το κεφάλαιο της Ναυτικής Εταιρείας.

Η εταιρική σύμβαση μπορεί να ορίζει ότι, για την έγκριση του Ισολογισμού απαιτείται ο έλεγχος από Ορκωτούς Λογιστές του Σώματος Ορκωτών Λογιστών ή από ελεγκτές οργανωμένων ελεγκτικών επιχειρήσεων.

Ανώνυμες Εταιρείες και Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες, σύμφωνα με τη δημοσίευση του Ν.959/1979 μπορεί να μετατραπούν σε Ναυτικές Εταιρείες. Ναυτική Εταιρεία δεν επιτρέπεται να μετατραπεί σε εταιρεία άλλης μορφής. Οι Ναυτικές Εταιρείες μπορεί να υπαχθούν στις διατάξεις του Α.Ν 89/1967, ΑΝ 378/1968, Ν 27/1975 και Ν. 814/1978.

3.2. ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ

Γλώσσα και νόμισμα: Ο τόπος εγκαταστάσεως της Ναυτικής Εταιρείας δεν εξαρτάται πάντα από την περιοχή στην οποία τα πλοία που εκμεταλλεύεται παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Έχει παρατηρηθεί εγκατάσταση των διαφόρων τομέων της Ναυτικής Εταιρείας σε διαφορετικούς τόπους.

Η Ελληνική νομοθεσία όμως προβλέπει κάποιες ρυθμίσεις για τη γλώσσα και το νόμισμα τηρήσεως των λογιστικών βιβλίων των Ναυτικών Εταιρειών. Ειδικότερα ως προς τη γλώσσα ισχύει το εξής:

Οι Ναυτικές Εταιρείες μπορεί να τηρούν τα βιβλία τους σε άλλη γλώσσα εκτός της Ελληνικής, αρκεί κάτι τέτοιο να προβλέπεται από την εταιρική σύμβαση ή από σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης. Αντίθετα υποχρεούνται να τηρούν τα βιβλία τους στην Ελληνική Γλώσσα όταν:

- A) Εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία που ανήκουν σε τρίτους.
- B) Είναι πλοιοκτήτριες (τηρούν μόνο βιβλίο Εσόδων-Εξόδων).

Οι διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας που αναφέρονται στο νόμισμα -στο οποίο εκφράζεται το κεφάλαιο μιας επιχείρησης-, τηρούνται τα λογιστικά της βιβλία και καταρτίζονται οι οικονομικές της καταστάσεις, είναι περιορισμένες.

Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία, ξένο νόμισμα θεωρείται κάθε άλλο εκτός της δραχμής, αφού οι διατάξεις του Κ.Φ.Σ επιβάλλουν την τήρηση των λογιστικών βιβλίων στο εθνικό νόμισμα.

Σύμφωνα λοιπόν με τις διατάξεις οι Ναυτικές Εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιούν ξένο νόμισμα για να εκφράζουν το κεφάλαιό τους, να τηρούν τα λογιστικά τους βιβλία και να καταρτίζουν τις οικονομικές τους καταστάσεις, εφόσον δεν εκμεταλλεύονται ή δεν διαχειρίζονται πλοία που ανήκουν κατά κυριότητα σε τρίτους.

Λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα: Η αρχή της τηρήσεως των λογαριασμών σε ενιαίο και ομοιογενές νόμισμα οδήγησε στην ανάγκη ανάπτυξης μεθόδων μετατροπής των διαφόρων νομισμάτων στο ενιαίο και ομοιογενές νόμισμα τηρήσεως των λογαριασμών. Τα λογιστικά βιβλία τηρούνται στο εθνικό νόμισμα, συνεπώς όλα τα άλλα θεωρούνται ξένα τα οποία πρέπει να μετατραπούν σε εθνικό νόμισμα. Λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα είναι εκείνοι με τους οποίους παρακολουθείται η εκάστοτε θέση και οι μεταβολές αξιών γενικώς σε ξένο νόμισμα. Οι λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα

τηρούνται όχι μόνο σε ξένο νόμισμα, αλλά και στο νόμισμα που τηρούνται οι λοιποί λογαριασμοί.

Οι λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα που τηρούνται συνήθως στις Ναυτικές Εταιρείες είναι προσωπικοί λογαριασμοί, λογαριασμοί τραπεζών και λογαριασμοί χρηματικών διαθεσίμων. Επίσης και ο γενικός λογαριασμός του Πλοιάρχου τηρείται σε ξένο νόμισμα και ορισμένες φορές μάλιστα σε λίρες στερλίνες.

Οι γνωστές μέθοδοι για την τήρηση των λογαριασμών σε ξένο νόμισμα είναι οι εξής:

A) Μέθοδος του σε εθνικό νόμισμα αντιτίμου στην τρέχουσα τιμή κατά το χρόνο της συναλλαγής.

B) Μέθοδος του λογιστικού ισοτίμου.

Γ) Μέθοδος GABRIEL FAURE

Σύμφωνα με την πρώτη μέθοδο, οι λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα τηρούνται ως μικτοί, λόγω της μεταβολής της ισοτιμίας του εθνικού νομίσματος. Η μέθοδος αυτή ταιριάζει όπου η τήρηση λογαριασμών σε ξένο νόμισμα δεν έχει συστηματικό χαρακτήρα.

Κατά τη μέθοδο του λογιστικού ισοτίμου, που προκαθορίζεται για κάθε νόμισμα από την επιχείρηση και παραμένει σταθερό σε όλη τη διάρκεια τηρήσεως των λογαριασμών, σε κάθε συναλλαγή η διαφορά μεταξύ τρέχουσας τιμής και λογιστικού ισοτίμου εμφανίζεται σε ένα λογαριασμό «ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ», που είναι συμπληρωματικός λογαριασμός των λογαριασμών σε ξένο νόμισμα, εφόσον λειτουργεί ένας μόνο λογαριασμός συναλλαγματικών διαφορών για όλα τα ξένα νομίσματα. Ο λογ/σμός των συναλλαγματικών διαφορών μπορεί να είναι αμιγής λογαριασμός ή και αποτελεσματικός, όταν π.χ. οι λογ/σμοί του ξένου νομίσματος είναι εξισωμένοι.

Η μέθοδος του λογιστικού ισοτίμου παρουσιάζει ορισμένα πλεονεκτήματα σε σχέση με τη μέθοδο του αντιτίμου σε δραχμές. Η μέθοδος αυτή ενδιαφέρει ιδρύματα όπου παρουσιάζεται μεγάλος αριθμός συναλλαγών σε ξένα νομίσματα. Παρόλα αυτά, η μέθοδος αυτή δεν εξαλείφει την ατέλεια της μεθόδου σε εθνικό νόμισμα αντιτίμου, αφού ο λογ/σμός «ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ» παραμένει μικτός και χρειάζεται εκκαθάριση.

Η μέθοδος της αυτοτελούς λογιστικής είναι σημαντική για τις μεγάλης εκτάσεως συναλλαγές, ιδίως στα διεθνή HOLDING, στις πολυεθνικές επιχειρήσεις και σίγουρα στις τράπεζες. Η μόνη πιθανώς δυσκολία στη μέθοδο αυτή είναι η οργάνωση των συνδέσμων μεταξύ των αυτοτελών λογιστικών, η οποία επιτυγχάνεται με τους λογαριασμούς συνδέσμου. Από τους λογαριασμούς συνδέσμου κατά την εκκαθάρισή τους θα προκύψει

το συνολικό αποτέλεσμα, κέρδος ή ζημία, των συναλλαγών σε ξένο νόμισμα.

Το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο αποκλείει την εφαρμογή των μεθόδων του λογιστικού ισοτίμου και της αυτοτελούς λογιστικής, αφού επιβάλλει τον προσδιορισμό του αποτελέσματος από κάθε συναλλαγή σε ξένο νόμισμα και το διαχωρισμό των συναλλαγματικών αποτελεσμάτων σε «πραγματοποιηθέντα» και σε προερχόμενα από την αποτίμηση. (Στο τέλος του κεφαλαίου υπάρχουν σχετικά παραδείγματα).

Λογιστική οργάνωση: Η λογιστική δεν περιορίζεται μόνο στην καταγραφή των διαφόρων οικονομικών γεγονότων, αλλά συνεχίζεται στην ανάλυση και ερμηνεία αυτών ώστε να ληφθούν οι κατάλληλες αποφάσεις από τους αρμόδιους παράγοντες των οικονομικών μονάδων. Έτσι, η συγκέντρωση και η καταγραφή των οικονομικών γεγονότων χρειάζεται προγραμματισμό και μεθοδικότητα, ώστε να παύσουν να είναι απλές τυπικές πράξεις της καταστιχογραφίας, χρειάζεται δηλαδή λογιστική οργάνωση.

Τα σύγχρονα μηχανογραφικά μέσα έχουν βελτιώσει σημαντικά τη λογιστική οργάνωση των επιχειρήσεων και έχουν επιλύσει πολλά από τα λογιστικά προβλήματα του παρελθόντος. Οι εφαρμογές όμως των ηλεκτρονικών μηχανογραφικών μέσων δεν περιορίστηκαν μόνο στον τομέα της λογιστικής, αλλά επεκτάθηκαν και σε άλλους τομείς των Ναυτικών Εταιρειών όπως π.χ κρατήσεις θέσεων επιβατών, πρόγραμμα συντηρήσεως του πλοίου, στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες για τη διεύθυνση και διαχείριση της επιχειρήσεως κ.τ.λ.

Η μορφή της λογιστικής οργανώσεως επηρεάζεται άμεσα από το αντικείμενο εργασιών της Ναυτικής Εταιρείας, γιατί αυτό προσδιορίζει τη διοικητική και διαχειριστική διάρθρωση αυτής. Ακόμη και το είδος του φορτίου αποτελεί στοιχείο το οποίο επηρεάζει την οργάνωση της Ναυτικής Εταιρείας.

Η λογιστική οργάνωση γίνεται αντιληπτό ότι αφού αφορά την οργάνωση διεκπεραίωσης της λογιστικής εργασίας, δεν είναι άμοιρος προβλημάτων, που πολλές φορές δεν είναι δυνατόν να λυθούν ικανοποιητικά. Ένα τέτοιο πρόβλημα είναι η συγκέντρωση των δικαιολογητικών στοιχείων των συναλλαγών των πλοίων σε όλα τα λιμάνια του κόσμου. Τα δικαιολογητικά αυτά στοιχεία φτάνουν στην έδρα με σημαντική χρονική καθυστέρηση, γεγονός το οποίο επιφέρει καθυστέρηση και στη λογιστική ενημέρωση, με όλες τις συνέπειες που αυτό δημιουργεί. Επίσης, προβλήματα στη λογιστική οργάνωση δημιουργούν: η μεγάλη διασπορά των υποκαταστημάτων, πρακτορείων, η ποικιλία των ξένων νομισμάτων, οι νομικές συνθήκες τόπου εγκαταστάσεως κτλ.

Άλλη μια σημαντική κατηγορία λογιστικών προβλημάτων αφορά τις ενδοεπιχειρησιακές σχέσεις δύο ή περισσότερων εταιρειών οι οποίες επηρεάζουν και επηρεάζονται από τη λογιστική οργάνωση κάθε εταιρείας. Παρατηρείται στην πράξη μια τάση συγκεντρώσεως και συνασπισμού των Ναυτικών Εταιρειών είτε με τη μορφή της κεφαλαιακής δεσμεύσεως είτε με άλλους τρόπους που οδηγούν σε χαλαρότερους δεσμούς.

3.3. ΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Μία Ναυτική Εταιρεία λύεται όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της, όταν παρθεί απόφαση από τη Γενική Συνέλευση με απόλυτη πλειοψηφία και μέσο της κηρύξεως αυτής σε πτώχευση.

Εάν λυθεί εξαιτίας της λήξης διάρκειάς της, μπορεί να γίνει Γ.Σ και να παρθεί απόφαση για την παράταση του χρόνου διάρκειάς της. Αρκεί βέβαια τη στιγμή που θα αποφασιστεί κάτι τέτοιο να μην έχει αρχίσει η διανομή της εταιρικής περιουσίας.

Εάν αποφασιστεί ότι θα λυθεί η εταιρεία, τα βήματα που ακολουθούνται είναι συγκεκριμένα. Αρχικά δημιουργείται ένα «ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ» από τους μετόχους της εταιρείας για την παύση αυτής. Σε αυτό αναφέρονται: α) οι λόγοι που οδηγούν στη λύση, β) η κατάσταση της εταιρείας (φορολογικά, ισολογισμός) τη στιγμή που παίρνεται η απόφαση. Έπειτα ορίζεται ένας εκκαθαριστής, ο οποίος βάζει την εταιρεία σε εκκαθάριση.

Το Πρακτικό αυτό στέλνεται: α) στην Ε.Τ.Ε, β) στην Εφορεία Πλοίων και γ) στο Μητρώο Πλοίων.

Στην εφορεία συμπληρώνεται μία «ΔΗΛΩΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ-ΜΕΤΑΤΑΞΗΣ». Στο έντυπο αυτό ο εκκαθαριστής δηλώνει ότι η εταιρεία μπαίνει σε εκκαθάριση και ανακαλεί την άδεια λειτουργίας του γραφείου από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Όταν εκδοθεί η απόφαση για ανάκληση τη δημοσιεύει στο Φ.Ε.Κ. Έπειτα από αυτό, αντιπρόσωπος της Εφορείας Πλοίων ελέγχει φορολογικά την εταιρεία, έτσι ώστε και τυπικά η εταιρεία να έχει τακτοποιήσει όλες τις τις υποχρεώσεις.

Έπειτα από αυτά ζητά από τα ασφαλιστικά ταμεία μία «ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΜΗ ΟΦΕΙΛΗΣ». Στη συνέχεια η εταιρεία ζητά με γράμμα από: α) το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας β) το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και γ) το Υπουργείο Οικονομικών, να της σταλεί η εγγυητική επιστολή.

Μετά από αυτές τις εργασίες και το τέλος της εκποίησης μοιράζεται το αποτέλεσμα και η εγγυητική επιστολή ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής του κάθε εταίρου στο κεφάλαιο.

Λογιστικές ενέργειες εκκαθαριστή. Οι λογιστικές ενέργειες του εκκαθαριστή είναι οι εξής παρακάτω: α) Συντάσσεται κανονικός ισολογισμός και η ημερομηνία λήξεως θεωρείται ως τέλος χρήσεως, β) Ακολουθεί αποτίμηση της περιουσίας, γ) Τακτοποίηση του Ενεργητικού, δηλ. μεταφορά των αντιθέτων ή συμπληρωματικών λογ/σμών στους βασικούς, δ) Ρευστοποίηση, δηλαδή πώληση του ενεργητικού και εξόφληση του παθητικού, ε) Μεταφορά των διαφορών αποτιμήσεως, των εξόδων εκκαθαρίσεως και των λο/σμών του ενεργητικού που δεν έχουν ρευστοποιήσιμη αξία, στο λογ/σμό «ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΕΩΣ», στ) Σύνταξη του Ισολογισμού Εκκαθαρίσεως, ζ) Υπολογισμός καθαρής θέσης της Εταιρείας, η) Διανομή στους μετόχους του υπολοίπου της Εταιρικής Περιουσίας με μεταφορά των λογαριασμών «μετοχικό κεφάλαιο», «αποθεματικά κεφάλαια», «αποτελέσματα χρήσεως», «αποτελέσματα αποτιμήσεως» και «αποτελέσματα εκκαθαρίσεως» στο λογ/σμό «μέτοχου» και θ) Εξόφληση των μετοχών και της εγγυητικής επιστολής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ- ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

4.1. ΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Τα λογιστικά βιβλία που τηρούνται από την εταιρεία είτε επιβάλλονται από το νόμο είτε τηρούνται κατ' επιλογή και κρίση του ατόμου που έχει την ευθύνη της οργάνωσης του λογιστηρίου της εταιρείας. Πάντως όποια βιβλία και να τηρεί διακρίνονται σε λογιστικά και μη λογιστικά βιβλία (στατιστικής, διαχειριστικής, διοικητικής φύσεως κτλ), σε υποχρεωτικά και μη κτλ.

Η σημασία των πιο πάνω βιβλίων για κάθε εταιρεία είναι διπλή. Η εσωτερική σημασία αφορά τον οικονομικό λογισμό (λογιστική, κοστολόγηση, στατιστική και πρόγραμμα δράσεως) και η εξωτερική αφορά τον αγορανομικό έλεγχο κτλ.

Από τη στιγμή που η τήρηση των βιβλίων είναι ιδιαίτερα σημαντική για κάθε είδος εταιρείας, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στα βιβλία, προκειμένου να αντεπεξέρχεται στις υποχρεώσεις της. Σύμφωνα λοιπόν με τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων στην Γ' κατηγορία τήρησης λογιστικών βιβλίων εντάσσονται αυτές που εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία τα οποία ανήκουν σε τρίτους. Συγκεκριμένα αυτές οι εταιρείες ακολουθούν τη διπλογραφική μέθοδο (χρεοπιστώσεις) και τηρούν τα εξής βιβλία: α) Ημερολόγιο Ταμείου, Διαφόρων Πράξεων και Συγκεντρωτικό, β) Ημερολόγιο Γενικού Καθολικού, με ορισμένους περιληπτικούς λογ/σμούς, γ) Αναλυτικό Καθολικό για κάθε περιληπτικό λογ/σμό, δ) Βιβλίο Απογραφών και Ισολογισμών, ε) Βιβλίο Αποθήκης και Βιβλίο Παραγωγής (για ορισμένες περιπτώσεις).

Στη Β' κατηγορία τήρησης λογιστικών βιβλίων του Κ.Φ.Σ, εντάσσονται οι εταιρείες που είναι πλοιοκτήτριες και τηρούν «Βιβλίο Εσόδων-Εξόδων».

Εκτός από αυτά τα λογιστικά βιβλία τηρούνται και ορισμένα βοηθητικά βιβλία και βιβλία τάξης, τα οποία όμως έχουν μεγάλη σημασία. Τέτοια μη λογιστικά βιβλία μπορεί να είναι: 1) Βιβλίο Κίνησης Πλοίου, το οποίο τηρείται για κάθε πλοίο χωριστά και έχει διάφορες στήλες που αφορούν την κίνηση του πλοίου (τόπος, χρόνος απόπλου, μεταφερόμενη ποσότητα κτλ), 2) Βιβλίο Αναλώσεων (καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα κτλ), 3) Βιβλίο Πληρωμάτων και Μισθοδοσίας, 4) Βιβλίο Παραλαβής Δικαιολογητικών Στοιχείων.

4.2. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ – ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Η οικονομική πραγματικότητα, σε κάθε επιχείρηση ή οικονομική μονάδα, απεικονίζεται και παρακολουθείται με ένα σύστημα διακρίσεων, που υπαγορεύεται από λόγους πληροφορικής σκοπιμότητας, δηλαδή τους λογαριασμούς.

Οι λογαριασμοί, επομένως, παριστάνουν περιουσιακά στοιχεία, αλλότρια αγαθά, στοιχεία μελλοντικής περιουσίας κτλ. Παραστατικά, λογαριασμός είναι ένας πίνακας που τιτλοφορείται με το όνομα ενός προσώπου ή πράγματος και περιλαμβάνει όλες τις διενεργούμενες εμπορικές πράξεις ή συναλλαγές με το πρόσωπο αυτό ή το πράγμα.

Η Ναυτιλιακή Λογιστική όπως έχει προαναφερθεί είναι κλάδος της ιδιωτικής λογιστικής. Δεν υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές στο είδος και στην έκταση των λογαριασμών που τηρούνται στη Ναυτιλιακή Λογιστική σε σχέση με τους άλλους κλάδους της λογιστικής. Οι διαφορές εντοπίζονται στην ιδιομορφία ορισμένων συναλλαγών της Ναυτιλιακής Επιχείρησης και κατ' επέκταση της Ναυτικής Εταιρείας, οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τον αντίστοιχο κλάδο της λογιστικής.

Στα επόμενα κεφάλαια σχολιάζουμε και αναλύουμε από λογιστικής απόψεως τις συναλλαγές που χαρακτηρίζουν τη Ναυτική Εταιρεία. Εδώ περιοριζόμαστε σε μια σύντομη απαρίθμηση των λογ/σμών που χρησιμοποιούνται στην πράξη, για να καλύψουν τις ιδιορρυθμίες των συναλλαγών της Ναυτικής Εταιρείας.

Οι κυριότεροι και περισσότερο συνήθεις λογ/σμοί όπως εμφανίζονται στην πράξη είναι:

- Πλοία
- Ναυλωτές – Φορτωτές
- Πράκτορες
- Πρακτορεία
- Ναυλομεσίτες – Μεσίτες
- Ασφαλιστές
- Καύσιμα, Λιπαντικά
- Λογαριασμός Πλοιάρχου

ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ**ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ**

Πάγιο Ενεργητικό

Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί

10 Γήπεδα – Οικόπεδα

11 Κτίρια – Εγκαταστάσεις

12 Μηχανήματα – Τεχνικές Εγκαταστάσεις

13 Μεταφορικά μέσα

14 Έπιπλα και Λοιπός Εξοπλισμός

15 Ακινήτοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων

16 Ανώματες Ακινήτοποιήσεις και έξοδα πολυετούς απόσβεσης

17 Πλοία

18 Συμμετοχές και λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

19 Πάγιο ενεργητικό άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)

Ομάδα 1^η : Πάγιο Ενεργητικό (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)

10. Γήπεδα – Οικόπεδα

- 10.00 Γήπεδο οδού αρ.
- 10.01 Γήπεδο οδού αρ.
- 10.02 Οικόπεδο οδού αρ.

11. Κτίρια – Εγκαταστάσεις κτιρίων

- 11.00 Κτίριο οδού αρ.
- 11.01
-
- 11.10 Εγκαταστάσεις κτιρίων σε ακίνητα τρίτων
- 11.11
- 11.20 Εγκαταστάσεις κτιρίων σε ακίνητα τρίτων
- 11.21
-
- 11.99 Αποσβεσμένα Κτίρια και εγκαταστάσεις

12. Μηχανήματα – Τεχνικές Εγκαταστάσεις

- 12.00 Μηχανήματα
- 12.01 Τεχνικές Εγκαταστάσεις
- 12.02
- 12.99 Αποσβεσμένα μηχανήματα

13. Μεταφορικά μέσα

- 13.00 Αυτοκίνητα λεωφορεία
- 13.01 Λοιπά επιβατηγά αυτοκίνητα
- 13.02 Αυτοκίνητα φορτηγά
- 13.03
- 13.99 Αποσβεσμένα μεταφορικά μέσα

14. Έπιπλα και Λοιπός Εξοπλισμός

- 14.00 Έπιπλα Γραφείων
- 14.01 Σκεύη Γραφείων
- 14.02 Μηχανές Γραφείων
- 14.03 Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές Γραφείων
- 14.04 Έπιπλα Πλοίου
- 14.05 Μηχανές Γραφείων Πλοίου
- 14.06 Η/Υ Γραφείων Πλοίου
- 14.07
- 14.99 Αποσβεσμένα έπιπλα και αποσβεσμένος λοιπός εξοπλισμός

15. Ακίνητοποιήσεις υπό Εκτέλεση και Προκαταβολές Κτήσεως Παγίων

15.00 Κτίρια υπό εκτέλεση

15.01 Μεταφορικά μέσα υπό εκτέλεση

15.02 Πλοία υπό κατασκευή

.....

15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων

15.09.00 Προκαταβολή σε Ναυπηγείο X

15.10 Προκαταβολή κτήσεως λοιπών παγίων

15.10.00

16. Ασώματες Ακίνητοποιήσεις και Έξοδα Πολυετούς Απόσβεσης

16.00 Έξοδα ιδρύσεως και πρώτης εγκαταστάσεως

16.01 Έξοδα αναδιοργάνωσης

16.03 Συναλλαγματικές διαφορές από πιστώσεις και δάνεια για κτήσεις παγίων στοιχείων

16.04 Έξοδα συντηρήσεων και επισκευών πολυετούς απόσβεσης

16.99 Αποσβεσμένες ασώματες ακίνητοποιήσεις και αποσβεσμένα έξοδα πολυετούς απόσβεσης

17. Πλοία

17.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τον αριθμό και τις κατηγορίες των πλοίων της ναυτιλιακής επιχείρησης.

17.01

17.02

.....

17.99 Αποσβεσμένα πλοία

17.99.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τον αριθμό και τις

17.99.01 κατηγορίες των πλοίων της επιχείρησης.

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ**Αποθέματα****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 20 Εφόδια Μηχανής**
- 21 Εφόδια Καταστροφώματος**
- 22 Εφόδια Διαμερισμάτων**
- 23 Καύσιμα και Λιπαντικά**
- 24 Τρόφιμα**
- 25 Είδη κυλικείου**
- 26 Χρώματα – Χημικά**
- 27 Διάφορα Εφόδια**
- 28**
- 29**

Ομάδα 2^η : Αποθέματα (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)**20 Εφόδια Μηχανής**

20.00 Εργαλεία

20.01 Αναλώσιμα υλικά

20.02 Ανταλλακτικά μηχανών

20.03

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

20.04

21 Εφόδια Διαμερισμάτων

21.00 Σχοινιά

21.01 Συρματόσχοινα

21.02 Αναλώσιμα υλικά

21.03

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

21.04

22. Εφόδια Διαμερισμάτων

22.00 Ιματισμός διαμερισμάτων

22.01 Σκεύη μαγειρείου

22.02 Σκεύη τραπεζαρίας

22.03

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

22.04

23. Καύσιμα και Λιπαντικά

23.00 Πετρέλαιο Fuel

23.01 Πετρέλαιο Diesel

23.02 Κυλινδρέλαιο (Cylinder oil)

23.03 Αξονέλαιο (Grank case oil)

23.04 Λοιπά Λιπαντικά

23.05

23.06

24 Τρόφιμα

24.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

24.01

25 Είδη Κυλικείου

25.00 Ποτά

25.01 Αναψυκτικά

25.02 Τσιγάρα
25.03

26 Χρώματα – Χημικά
26.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

27 Διάφορα Έξοδα
27.00 Νερό
27.01

28

29

ΟΜΑΔΑ ΤΡΙΤΗ**Απαιτήσεις και Διαθέσιμα****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 30 Ναυλωτές
- 31 Πράκτορες
- 32 Ασφαλιστικές απαιτήσεις (Ασφαλιστές)
- 33 Χρεώστες Διάφοροι
- 34 Λογαριασμοί πλοιάρχων
- 35 Λογαριασμοί διαχειρίσεως προκαταβολών και πιστώσεων
- 36 Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού
- 37 Παραγγελίες εξωτερικού
- 38 Χρηματικά Διαθέσιμα
- 39 Απαιτήσεις και διαθέσιμα άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)

Ομάδα 3^η : Απαιτήσεις και διαθέσιμα (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)

- 30 Ναυλωτές**
 30.00 Ναυλωτής Χ, ταξίδι πλοίου Α Νο 1
 30.01 Ναυλωτής Ψ, ταξίδι πλοίου Β Νο 2
 30.02
- 31 Πράκτορες**
 31.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 31.01
- 32 Ασφαλιστικές Απαιτήσεις (Ασφαλιστές)**
 32.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογ/σμων απαιτήσεων από 32.01 ασφαλιστικές επιχειρήσεις
 32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις
 32.99.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογ/σμων εκκρεμών
 32.99.01 απαιτήσεων
- 33 Χρεώστες Διάφοροι**
 33.00 Προκαταβολές Διοικητικού Προσωπικού
 33.00.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
 επιχείρησης
 33.00.01
 33.01 Χρηματικές διευκολύνσεις Διοικητικού Προσωπικού
 33.01.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
 επιχείρησης
 33.01.01
 33.02 Δάνεια Διοικητικού Προσωπικού
 33.02.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
 επιχείρησης
 33.02.01
 33.03 Προκαταβολές Πληρώματος πλοίου
 33.03.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
 επιχείρησης
 33.03.01
 33.04 Δάνεια Πληρώματος πλοίου
 33.04.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
επιχείρησης

33.04.01

33.05 Χρηματικές Διευκολύνσεις μελών Πληρώματος

33.05.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
επιχείρησης

33.05.01

33.06 Εμβάσματα (Allotments) στον πλοίαρχο

33.06.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της
επιχείρησης

33.06.01

33.07 Μέτοχοι (ή εταίροι) λογ/σμός καλύψεως κεφαλαίων

33.08 Οφειλόμενο Κεφάλαιο

33.09 Δόσεις μετοχικού κεφαλαίου σε καθυστέρηση

33.10 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί εταίρων

33.11 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί Διαχειριστών

33.12 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί Διευθυντών

33.13 Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρή-
σεων

33.14 Ελληνικό Δημόσιο. Προκαταβλημένοι και
παρακρατημένοι φόροι

33.15 Ελληνικό Δημόσιο – Λοιπές Απαιτήσεις

33.16 Λογαριασμοί Ενεργοποιήσεως εγγυήσεων προμηθευτών

33.17 Λογαριασμοί καταθέσεων επί προθεσμία

33.18 Λογαριασμοί δεσμευμένων καταθέσεων

33.95 Λοιποί χρεώστες διάφοροι

33.96 Χρεώστες επισφαλείς

33.97 Επίδικες απαιτήσεις

34 Λογαριασμοί Πλοιάρχων

34.00 Λογαριασμοί πλοιάρχου Α΄

34.01 Λογαριασμοί πλοιάρχου Β΄

34.02

(Σε περίπτωση περισσότερων πλοίων αναφέρεται και το όνομα του πλοίου)

35 Λογαριασμοί Διαχειρίσεως Προκαταβολών και Πιστώσεων

35.00 Διοικητικό Προσωπικό – Λογαριασμοί προς απόδοση

35.01 Τρίτοι συνεργάτες – Λογαριασμοί προς απόδοση

35.02 Πάγιες προκαταβολές

35.03 Πιστώσεις υπέρ τρίτων

- 36 Μεταβατικοί Λογαριασμοί Ενεργητικού**
36.00 Έξοδα επόμενων χρήσεων
36.01 Έσοδα χρήσεων εισ/τέα
...
- 37 Παραγγελίες Εξωτερικού**
37.00
Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
37.01
- 38 Χρηματικά Διαθέσιμα**
38.00 Ταμείο
38.00.00 Ταμείο δρχ.
38.00.01 Ταμείο δολαρίων
38.00.02
38.01
38.02
38.03 Καταθέσεις όψεως
38.03.00 Καταθέσεις σε δρχ
38.03.01 Καταθέσεις σε δολάρια
38.04 Καταθέσεις προθεσμίας
- 39 Απαιτήσεις και Διαθέσιμα άλλων Κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)**

ΟΜΑΔΑ ΤΕΤΑΡΤΗ**Καθαρή Θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

40	Κεφάλαιο
41	Αποθεματικά Κεφάλαια
42	Αποτελέσματα εις νέο
43	Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίων
44	Προβλέψεις
45	Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις
46	.....
47	.....

Ομάδα 4^η : Καθαρή Θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)

- 40 Κεφάλαιο**
 40.00 Καταβλημένο μετοχικό κεφάλαιο κοινών μετοχών
 40.01 Καταβλημένο μετοχικό κεφάλαιο προνομιούχων μετοχών
 40.02 Οφειλόμενο μετοχικό κεφάλαιο κοινών μετοχών
 40.03 Οφειλόμενο μετοχικό κεφάλαιο προνομιούχων μετοχών
 40.04 Κοινό μετοχικό κεφάλαιο αποσβεσμένο
 40.05 Προνομιούχο μετοχικό κεφάλαιο αποσβεσμένο
 40.06 Εταιρικό κεφάλαιο
 40.07 Κεφάλαιο ατομικών επιχειρήσεων
- 41 Αποθεματικά – Διαφορές Αναπροσαρμογής**
 41.00 Καταβλημένη διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιον
 41.01 Οφειλόμενη διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιον
 41.02 Τακτικό αποθεματικό
 41.03 Αποθέματα καταστατικού
 41.04 Ειδικά αποθέματα
 41.05 Έκτακτα αποθέματα
 41.06 Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας συμμετοχών και χρεογράφων
 41.07 Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας λοιπών περιουσιακών στοιχείων
- 42 Αποτελέσματα σε Νέο**
 42.00 Υπόλοιπο κερδών σε νέο
 42.01 Υπόλοιπο ζημιών χρήσεως σε νέο
 42.02 Υπόλοιπο ζημιών προηγούμενων χρήσεων
- 43 Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίων**
 43.00 Καταθέσεις μετόχων
 43.01 Καταθέσεις εταίρων
 43.02 Διαθέσιμα μερίσματα χρήσεως για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου
- 44 Προβλέψεις**
 44.00 Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία
 44.09 Λοιπές προβλέψεις εκμεταλλεύσεως

- 44.10 Προβλέψεις απαξιώσεων και υποτιμήσεων γηπέδων
- 44.11 Προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις
- 44.12 Προβλέψεις για εξαιρετικούς κινδύνους και έκτακτα έξοδα
- 44.13 Προβλέψεις για έξοδα προηγούμενων χρήσεων
- 44.98 Λοιπές έκτακτες προβλέψεις

45 Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

- 45.00 Τράπεζες λογαριασμοί μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων
- 45.01 Τράπεζες λογαριασμοί ενυπόθηκων δανείων
-
- 45.15 Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις
-
- 45.18 Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις προς εταίρους και διοικούντες
- 45.19 Γραμμάτια πληρωτέα μακροπρόθεσμα
- 45.20 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί (μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις)
- 45.21

46

47

48

49 Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων

ΟΜΑΔΑ ΠΕΜΠΤΗ**Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 50 Ασφαλιστές
- 51 Κατασκευαστές και επισκευαστές (ναυπηγεία)
- 52 Προμηθευτές
- 53 Πιστωτές διάφοροι
- 54 Υποχρεώσεις από φόρους και τέλη
- 55 Ασφαλιστικοί οργανισμοί
- 56 Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού
- 57
- 58 Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής
- 59 Γραμμάτια πληρωτέα

Ομάδα 5^η : Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις (Ανάπτυξη υπολογαριασμών)

- 50 Ασφαλιστές**
 50.00 Ανάπτυξη λογαριασμών ασφαλιστρων σε
 50.01 ασφαλιστικές εταιρείες
- 51 Κατασκευαστές και Επισκευαστές (Ναυπηγεία)**
 51.00 Ανάπτυξη λογαριασμών υποχρεώσεων σε ναυπηγικές
 51.01 επιχειρήσεις
- 52 Προμηθευτές**
 52.01
 52.02
- 53 Πιστωτές Διάφοροι**
 53.00 Ναυλομεσίτες
 53.00.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης.
 53.01 Μεσίτες ασφαλειών
 53.01.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης.
 53.02 Νηογνώμονες
 53.02.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών
 53.03 Οφειλόμενοι Λογαριασμοί ασύρματης επικοινωνίας
 53.03.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών
 53.04 Πωλητές πλοίων
 53.04.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών
 53.04.01 υποχρεώσεων από αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.
 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες
 53.05.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 53.05.01
 53.06 Αμοιβές προσωπικού πληρωτέες
 53.06.00
 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 53.06.01
 53.07 Δικαιούχοι Αμοιβών
 53.07.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογαριασμών

- 53.07.01 υποχρεώσεων σε ελεύθερους επαγγελματίες, σε τρίτους και μέλη του Δ.Σ. της επιχείρησης.
 - 53.08 Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις προς εταίρους
 - 53.08.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 - 53.08.01
 - 53.09 Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις
 - 53.09.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 - 53.09.01
 - 53.10 Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες
 - 53.11 Αμοιβές προσωπικού οφειλόμενες
 - 53.12
- 54 Υποχρεώσεις από φόρους και τέλη**
- 54.00 Φόρος μισθωτών υπηρεσιών
 - 54.01 Χαρτόσημο μισθωτών υπηρεσιών
 - 54.02 Τέλη χωρητικότητας
 - 54.03 Φόροι – τέλη αμοιβών τρίτων
 - 54.04
- 55 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί**
- 55.00 ΙΚΑ
 - 55.01 ΝΑΤ
 - 55.02 Εστία Ναυτικών
 - 55.03 Τ.Π.Α.Ε.Ν.
 - 55.04 Π.Ν.Ο.
 - 55.05
- 56 Μεταβατικοί Λογαριασμοί Παθητικού**
- 56.00 Έσοδα επόμενων χρήσεων
 - 56.01 Έξοδα χρήσεως πληρωτέα
 -
- 57**
- 58 Λογαριασμοί Περιοδικής Κατανομής**
(προϋπολογισμοί – προπληρωμένα έξοδα, αμοιβές προσωπικού και μελών πληρώματος, αμοιβές τρίτων, αγορές αποθεμάτων, προβλέψεις ...)

ΟΜΑΔΑ ΕΚΤΗ**Οργανικά έξοδα κατ' είδος****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 60 Έξοδα Διοικήσεως (κεντρικών γραφείων)
- 61 Αμοιβές και έξοδα πληρωμάτων
- 62 Ασφάλιστρα πλοίων και έξοδα ασφαλίσεως
- 63 Έξοδα συντηρήσεως και επισκευών πλοίων
- 64 Έξοδα ταξιδίων πλοίων (ειδικά)
- 65 Γενικά έξοδα πλοίων
- 66 Αποσβέσεις
- 67
- 68 Προβλέψεις εκμεταλλεύσεως
- 69 Οργανικά έξοδα κατ' είδος άλλων κέντρων

Ομάδα 6^η : Οργανικά έξοδα κατ' είδος (Ανάπτυξη Υπολογοριασμών)

- 60 Έξοδα Διοικήσεως (Κεντρικών Γραφείων)**
 60.00 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού Διοικήσεως
 60.01 Αμοιβές και έξοδα τρίτων
 60.02 Παροχές τρίτων
 60.03 Φόροι – Τέλη
 60.04 Διάφορα έξοδα
 60.05
 60.06
- 61 Αμοιβές και έξοδα πληρώματος**
 61.00 Τακτικοί μισθοί
 61.01 Υπερωρίες πληρώματος
 61.02 Έκτακτες αμοιβές πληρώματος
 61.03 Επιδόματα αδείας
 61.04 Επιδόματα πολύμηνης υπηρεσίας
 61.05 Μισθοί αναμονής πληρωμάτων
 61.06 Αποζημιώσεις πληρώματος
 61.07 Εισφορές πλοιοκτήτη
 61.08 Τροφοδοσία πληρώματος
 61.09 Έξοδα νοσηλείας πληρώματος
 61.10 Αποζημιώσεις λόγω ασθένειας
 61.11 Έξοδα αποστολής και επαναπατρισμού πληρώματος
 61.12 Διάφορα έξοδα πληρώματος
 61.13
 61.99 Έξοδα πληρώματος καλυμμένα ασφαλιστικά
- 62 Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως**
 62.00 Ασφάλιστρα κήτους και μηχανών
 62.01 Ασφάλιστρα ναύλου
 62.02 Ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου
 62.03 Ασφάλιστρα για απώλεια μισθώματος
 62.04 Ασφάλιστρα ειδικά
 62.05 Εισφορές για αυτασφάλιση
 62.06 Πρόμήθειες ασφαλειών
 62.07
- 63 Έξοδα συντηρήσεων και επισκευών**
 63.00 Συντήρηση κυρίας μηχανής
 63.01 Συντήρηση ηλεκτρομηχανών
 63.02 Συντήρηση ατμολεβήτων

- 63.03 Συντήρηση ασυρμάτων
- 63.04 Συντήρηση κύριου σκάφους
- 63.05 Συντήρηση ναυτιλιακών οργάνων
- 63.06 Συντήρηση σωστικών μέσων
- 63.07
- 63.08 Διάφορα έξοδα συντήρησης
- 63.09 Αμοιβές και δικαιώματα νηογνώμονα
- 63.10
- 63.11 Επισκευές κυρίας μηχανής
- 63.12 Επισκευές ηλεκτρομηχανών
- 63.13 Επισκευές ατμολεβήτων
- 63.14 Επισκευές ασυρμάτων
- 63.15 Επισκευές κυρίου σκάφους
- 63.16 Επισκευές ναυτιλιακών οργάνων
- 63.17 Επισκευές σωστικών μέσων
- 63.18 Διάφορα έξοδα επισκευών
- 63.19
- 63.20 Έξοδα ετήσιας επιθεώρησης
- 63.21 Έξοδα Δεξαμενισμού
- 63.22 Έξοδα ειδικής επιθεώρησης
- 63.23
- 63.99 Έξοδα επ. και συντήρησης καλυμμένα ασφαλιστικά

64 Έξοδα ταξιδίων

- 64.00 Λιμενικά δικαιώματα
- 64.01 Δικαιώματα πλεύρισης
- 64.02 Ρυμουλκικά δικαιώματα
- 64.03 Έξοδα αμφιδέτησης
- 64.04 Πλοηγικά δικαιώματα
- 64.05 Δικαιώματα πορθμείων
- 64.06 Πρακτορειακά δικαιώματα
- 64.07 Έξοδα στοιβασίας φορτίου
- 64.08 Προμήθειες ναύλου
- 64.09 Διάφορα ειδικά έξοδα ταξιδίων
- 64.10
- 64.99 Έξοδα ταξιδίων καλυμμένα ασφαλιστικά

65 Γενικά έξοδα πλοίου

- 65.00 Τέλη ραδιοτηλεγραφημάτων
- 65.01 Έξοδα ηλεκτροπαραγωγής
- 65.02 Έξοδα ατμοπαραγωγής
- 65.03 Έξοδα ύδρευσης
- 65.04 Τέλη χωρητικότητας

- 65.05 Εισφορές Δημοσίου
- 65.06 Διάφορα Έξοδα
- 65.07 Έξοδα Δημοσίων Σχέσεων
- 65.08 Έντυπα και γραφική ύλη
- 65.09

66 Αποσβέσεις

- 66.00 Αποσβέσεις αξίας πλοίου
- 66.01 Αποσβέσεις επίπλων και λοιπού εξοπλισμού πλοίου
- 66.02 Αποσβέσεις επίπλων και λοιπού εξοπλισμού Κεντρικών Γραφείων
- 66.03

67 Τόκοι Χρωστικοί και Συναφή έξοδα

- 67.00 Τόκοι και έξοδα μακροπρόθεσμων τραπεζικών υποχρεώσεων
- 67.01 Προεξοφλητικοί τόκοι και έξοδα τραπεζών
- 67.02 Τόκοι και έξοδα βραχυπρόθεσμων τραπεζικών υποχρεώσεων
- 67.03 Προμήθειες εγγυητικών επιστολών
- 67.04

68 Προβλέψεις εκμετάλλευσης

- 68.00 Προβλέψεις για αποζημιώσεις προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία
- 68.01 Λοιπές προβλέψεις εκμεταλλεύσεως
- 68.02 Προϋπολογισμένες προβλέψεις εκμεταλλεύσεως

69 Οργανικά Έξοδα κατ' είδος άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)

ΟΜΑΔΑ ΕΒΔΟΜΗ**Οργανικά έσοδα κατά είδος****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 70 Ναύλοι
- 71 Σταλίες
- 72 Έσοδα καθαρισμού κυτών
- 73 Επισταλίες (Επισπεύσεις) (αντίθετος λογαριασμός)
- 74 Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως
- 75

Ομάδα 7^η : Οργανικά Έσοδα κατ' είδος (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)

- 70 Ναύλοι και μισθώματα**
70.00 Ναύλοι (Freights)
70.01 Μισθώματα (Hires)
- 71 Σταλίες (Demurrage)**
71.00
Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
71.01
- 72 Έσοδα καθαρισμού κυτών**
72.00
Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
72.01
- 73 Επισταλίες (Despatch) (αντίθετος λογαριασμός)**
73.00
Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
73.01
- 74 Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως πλοίου**

ΟΜΑΔΑ ΟΓΔΩΗ**Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 80 Εκμετάλλευση πλοίου
- 81 Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου
- 82 Έκτακτα και ανόργανα έξοδα – Έκτακτες ζημιές
- 83 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – Έκτακτα κέρδη
- 84 Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους
- 85 Αποτελέσματα χρήσεως
- 86 Αποτελέσματα προς διάθεση
- 87
- 88
- 89 Ισολογισμός

Ομάδα 8^η : Λογαριασμοί αποτελεσμάτων (Ανάπτυξη Υπολογοριασμών)

80 Εκμετάλλευση πλοίου

81 Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως Πλοίου

82 Έκτακτα και ανόργανα έξοδα – Έκτακτες ζημίες

82.00 Έκτακτα και ανόργανα έξοδα

82.00.00 Πρόστιμα – Προσαυξήσεις

82.00.01 Συναλλαγματικές Διάφορες

82.00.02 Καταπτώσεις Εγγυήσεων

82.00.03

82.00.04 Έξοδα αγορών πλοίων (μη πραγματοποιηθείσων)

82.00.05 Έξοδα αποζημιώσεων λόγω ατυχημάτων

82.00.06

82.01 Έκτακτές ζημίες

82.01.00 Έκτακτες ζημίες σε πλοία

82.01.01 Ζημίες από εκποίηση εφοδίων πλοίου

82.01.02 Ζημίες από εκποίηση παγίων στοιχείων

82.01.03 Ζημίες από ανεπίδεκτες εισπράξεως απαιτήσεις

82.01.04 Ζημίες από αβαρίες

82.01.05

82.01.99 Έκτακτες ζημίες πλοίου καλυμμένες ασφαλιστικά (αντίθετος λογαριασμός)

83 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη

83.00 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα

83.00.00 Τόκοι καταθέσεων

83.00.01 Συναλλαγματικές διαφορές

83.00.02 Προμήθειες

83.00.03 Διαφορές από ασφαλιστικές απαιτήσεις

83.00.04 Έσοδα από ραδιοτηλεγραφήματα μελών πληρώματος

83.00.05

83.01 Έκτακτα κέρδη

83.01.00 Κέρδη από εκποίηση εφοδίων πλοίου

83.01.01 Κέρδη από εκποίηση παγίων στοιχείων

83.01.02

- 84 Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους
 - 84.00 Προβλέψεις απαξιώσεων και υποτιμήσεων παγίων στοιχείων
 - 84.01 Προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις
 - 84.02 Προβλέψεις για εξαιρετικούς κινδύνους και έκτακτα έξοδα
 - 84.03 Προβλέψεις για έξοδα προηγούμενων χρήσεων
- 85 Αποτελέσματα χρήσεως
- 86 Αποτελέσματα προς διάθεση
- 87
- 88
- 89 Ισολογισμός

ΟΜΑΔΑ ΔΕΚΑΤΗ (0)**Λογαριασμοί τάξεως****Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 01 Αλλότρια περιουσιακά στοιχεία
- 02 Χρεωστικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
- 03 Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις
- 04 Διάφοροι λογαριασμοί πληροφοριών χρεωστικοί
- 05 Δικαιούχοι αλλότριων περιουσιακών στοιχείων
- 06 Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
- 07 Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις
- 08 Διάφοροι λογαριασμοί πληροφοριών πιστωτικοί
- 09 Λογαριασμοί τάξεως άλλων κέντρων (Γραφείων – Υποκαταστημάτων)
- 00

Ομάδα 10η : (0) Λογαριασμοί τάξεως (Ανάπτυξη Υπολογαριασμών)

01 Αλλότρια Περιουσιακά Στοιχεία

01.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

01.01

02 Χρεωστικοί Λογαριασμοί Εγγυήσεως και Εμπραγμάτων Ασφαλίσεων

02.00 Εγγυητικές επιστολές για εξασφάλιση απαιτήσεων

02.01 Γραμμάτια εισπρακτέα για εξασφάλιση εκτελέσεως όρων συμβάσεων κ.λπ.

02.02 Υποθήκες και προσημειώσεις για εξασφάλιση απαιτήσεων

02.03 Εγγυητικές επιστολές για εξασφάλιση καλής εκτελέσεως συμβάσεων με προμηθευτές

02.04

02.10 Παραχωρημένες υποθήκες και προσημειώσεις για εξασφάλιση υποχρεώσεων

02.11 Γραμμάτια πληρωτέα για εξασφάλιση εκτελέσεως όρων συμβάσεων

02.12 Εγγυητικές επιστολές για εξασφάλιση υποχρεώσεων

02.13

03 Απαιτήσεις από Αμφοτεροβαρείς Συμβάσεις

03.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

03.01

04 Διάφοροι Λογαριασμοί Πληροφοριών Χρεωστικοί

04.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

04.01

05 Δικαιούχοι Αλλότριων Περιουσιακών Στοιχείων

05.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

05.01

- 06 Πιστωτικοί Λογαριασμοί Εγγυήσεων και Εμπραγμάτων Ασφαλειών**
- 06.00 Παραχωρητές εγγυητικών επιστολών για εξασφάλιση απαιτήσεων
 - 06.01 Αποδέκτες γραμματίων εισπρακτέων εγγυήσεων
 - 06.02 Παραχωρητές υποθηκών και προσημειώσεων για εξασφάλιση απαιτήσεων
 - 06.03 Παραχωρητές εγγυητικών επιστολών για εξασφάλιση καλής εκτελέσεως συμβάσεων
 - 06.04
 - 06.10 Παραχωρήσεις υποθηκών και προσημειώσεων για εξασφάλιση υποχρεώσεων
 - 06.11 Κομιστές γραμματίων πληρωτέων για εξασφάλιση καλής εκτελέσεων όρων συμβάσεων
 - 06.12 Κομιστές εγγυητικών επιστολών για εξασφάλιση υποχρεώσεων
 - 06.13
- 07 Υποχρεώσεις από Αμοτεροβαρείς Συμβάσεις**
- 07.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 - 07.01
- 08 Διάφοροι Λογαριασμοί Πληροφοριών Πιστωτικοί**
- 08.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης
 - 08.01
- 09 Λογαριασμοί Τάξεως άλλων Κέντρων (Γραφείων – Υποκαταστημάτων)**
(Ανάπτυξη αντίστοιχη με τους λογαριασμούς της ομάδος 10)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

5.1. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Το πάγιο ενεργητικό των ναυτικών εταιρειών, όπως και όλων των άλλων οικονομικών μονάδων, αποτελείται από:

- Αγαθά και δικαιώματα τα οποία αποτελούν εξοπλισμό της επιχείρησης και τα οποία πρόκειται να παραμείνουν με την ίδια μορφή για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Έξοδα πολυετούς απόσβεσης.
- Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις.

Οι λογαριασμοί λειτουργούν όπως και στις υπόλοιπες επιχειρήσεις.

Το στοιχείο του παγίου ενεργητικού που χρειάζεται ιδιαίτερη ανάλυση και είναι το βασικότερο είναι το "πλοίο".

Λογαριασμός 17 "ΠΛΟΙΑ"

Τρόποι απόκτησης πλοίου:

- Ναυπήγηση του σκάφους με ανάθεση του έργου σε κάποιο ναυπηγείο (πρωτότυπος τρόπος).
- Αγορά μεταχειρισμένου πλοίου.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ : Η ναυπήγηση πλοίου αφορά την περίπτωση παραγγελίας νέου σκάφους, όπου ο μελλοντικός πλοιοκτήτης αναθέτει τη ναυπήγηση σε ναυπηγείο της εκλογής του ύστερα από έγγραφη συμφωνία τη "σύμβαση ναυπηγήσεως" (shipbuilding contract).

Η "σύμβαση ναυπηγήσεως" είναι συνήθως ένα πολυσέλιδο ιδιωτικό συμφωνητικό, που καθορίζει με κάθε λεπτομέρεια τις τεχνικές προδιαγραφές του πλοίου, το χρόνο της παράδοσης, τη συμβατική αξία, κ.α

Λογιστικές εγγραφές κατά το στάδιο ναυπηγήσεως του πλοίου: Για τη λογιστική παρακολούθηση των πληρωμών κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου μέχρι την τελική παρακολούθησή του δυο τρόποι μπορεί να ακολουθηθούν :

- α) Με προσωπικό λογαριασμό, β) Με λογαριασμό αξίας.

Λογιστική παρακολούθηση με προσωπικό λογαριασμό:

Προσωπικοί είναι οι λογαριασμοί με τους οποίους παρακολουθούνται οι οικονομικές σχέσεις της εταιρείας με φυσικά και νομικά πρόσωπα.

Ο βασικός λογαριασμός που χρησιμοποιείται είναι ο 15.09 "Προκαταβολές κτήσεως πλοίων".

Παράδειγμα : Η Ναυτική Εταιρεία Ε/Γ ανέθεσε την κατασκευή ενός μικρού F/B στο ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ» με συμβατική τιμή 200 εκ. δρχ. Κατά τη διάρκεια της κατασκευής:

- 1) Κατέβαλλε προκαταβολή στο ναυπηγείο 20.000.000 δρχ. με επιταγή στην τράπεζα Α
- 2) Πλήρωσε σύμφωνα με τη σύμβαση και την πρόοδο των εργασιών άλλα 140.000.000 δρχ.
- 3) Με την ολοκλήρωση της κατασκευής και την παράδοση του Ε/Γ που νηολογήθηκε με το όνομα «ΟΛΥΜΠΙΑ», το ναυπηγείο υπόβαλλε λογαριασμό και εξέδωσε τιμολόγιο από το οποίο προκύπτουν:
 - Το κόστος κατασκευής σύμφωνα με τη σύμβαση.
 - Πρόσθετες και έκτακτες δαπάνες 6.400.000 δρχ.
- 4) Αργότερα εξόφλησε το λογαριασμό κατασκευής.

Οι λογιστικές εγγραφές έχουν ως εξής:

<u>1</u>		
15.09	Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	20.000.000
15.00.09	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
38.03	Καταθέσεις όψεως	20.000.000
38.03.00	Τράπεζα Α	
Προκαταβολή για κατασκευή Ε/Γ		
<u>2</u>		
15.09	Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	140.000.000
15.09.00	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
38.03	Καταθέσεις όψεως	140.000.000
38.03.00	Τράπεζα Α	
Έναντι λογ/σμού κατασκευής		
<u>3</u>		
17.00	ΟΛΥΜΠΙΑ	206.400.000
51	Κατασκευαστές	206.400.000
51.00	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
Κόστος κατασκευής F/B		
<u>//</u>		
51	Κατασκευαστές	160.000.000
51.00	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
15.09	Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	160.000.000
15.09.0	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
Μεταφορά προκαταβολών		

51	Κατασκευαστές	46.400.000
51.00	Ναυπηγείο «ΦΙΝΙΞ ΑΕ»	
38.03	Καταθέσεις όψεως	46.400.000
38.03.00	Τράπεζα Α	
Εξόφληση υπολοίπου		

Λογιστική παρακολούθηση με λογαριασμό αξίας :
 Λογαριασμοί αξιών είναι λογαριασμοί του ενεργητικού με τους οποίους απεικονίζονται και παρακολουθούνται αξίες της εταιρείας, οι οποίες αποτελούν κόστος. Χρησιμοποιούμε λογαριασμό αξιών όταν η σύμβαση προβλέπει την τμηματική τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής και καταβολή χρηματικών ποσών με βάση την τιμολόγηση αυτή. Για την περίπτωση αυτή ο βασικός λογαριασμός που χρησιμοποιείται είναι **15.02 "Πλοία υπό κατασκευή"**.

Ο λογ/μός 15.02 λειτουργεί ως εξής :

Χρεώνεται:

- Με τα ποσά που καταβάλλονται κάθε φορά στο ναυπηγείο ύστερα από επιμέτρηση της κατασκευής ή την έκδοση τιμολογίων και πιστώνεται με τα χρηματικά διαθέσιμα ή το λογαριασμό 51 "Κατασκευαστές"
- Με τα ποσά που αποτελούν κόστος του πλοίου π.χ. υπηρεσίες τρίτων και πιστώνονται με τα χρηματικά διαθέσιμα.

Πιστώνεται :

- Με την ολοκλήρωση της κατασκευής όποτε το χρεωστικό υπόλοιπο του 15.02 μεταφέρεται στο λογαριασμό του ενεργητικού με τίτλο το όνομα του πλοίου. Π.χ. 17.00 Μ/Ν ΠΑΤΡΑ.

ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ :

Παράδειγμα: Η Ναυτική Εταιρεία Α/Β αποφάσισε την αγορά του μεταχειρισμένου φορτηγού πλοίου «ΑΦΡΟΔΙΤΗ» από τον πωλητή Ω. Συμφωνήθηκε τιμή αγοράς 5.000.000 δολάρια και παράδοση του πλοίου μετά από ένα μήνα από την υπογραφή της συμφωνίας.

Μετά την υπογραφή του πρωτοκόλλου έγιναν οι εξής πράξεις:

- 1) Πληρώθηκε προκαταβολή στον πωλητή 1.000.000 δολάρια με επιταγή στην τράπεζα Χ.
- 2) Παραλήφθηκε το πλοίο και καταβλήθηκε με επιταγή στην ίδια τράπεζα ποσόν 2.000.000 δολ.
- 3) Εξοφλήθηκε αργότερα ο πωλητής με επιταγή στην τράπεζα Χ.

Οι λογιστικές εγγραφές έχουν ως εξής:

<u>1</u>	
15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	1.000.000
15.09.05 Πωλητής Ω	
38.03 Καταθέσεις όψεως	1.000.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$	
Προκαταβολή για αγορά Α/Β «ΑΦΡΟΔΙΤΗ»	
<u>2</u>	
17.03 Α/Β «ΑΦΡΟΔΙΤΗ»	5.000.000
53 Πιστωτές διάφοροι	5.000.000
53.04 Πωλητές πλοίων	
53.04.00 Πωλητές Ω	
Παραλαβή του πλοίου	
//	
53 Πιστωτές διάφοροι	1.000.000
53.04 Πωλητές πλοίων	
53.04.00 Πωλητές Ω	
15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	1.000.000
15.09.05 Πωλητής Ω	
Μεταφορά προκαταβολής	
//	
53 Πιστωτές διάφοροι	2.000.000
53.04 Πωλητές πλοίων	
53.04.00 Πωλητές Ω	
38.03 Καταθέσεις όψεως	2.000.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$	
Έναντι λογ/σμού αγοράς πλοίου	
<u>3</u>	
53 Πιστωτές διάφοροι	2.000.000
53.04 Πωλητές πλοίων	
53.04.00 Πωλητές Ω	
38.03 Καταθέσεις όψεως	2.000.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$	
Εξόφληση λογ/σμού αγοράς πλοίου	

5.2. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ (ΟΜΑΔΑ 2^η)

Αποθέματα στη Ναυτική Εταιρεία είναι τα υλικά περιουσιακά στοιχεία τα οποία πρόκειται : α) Να αναλωθούν από το πλήρωμα για τη λειτουργία, συντήρηση και επισκευή του πλοίου (π.χ. χρώματα, εργαλεία κ.α.), β) Να αναλωθούν από τα μέλη του πληρώματος (π.χ. τρόφιμα).

Τα αποθέματα περιλαμβάνουν : α) Τα εφόδια του πλοίου (μηχανής, καταστρώματος, διαμερισμάτων), β) τα καύσιμα και τα λιπαντικά, γ) τα τρόφιμα, τα είδη κυλικείου και δ) τα χρώματα και τα χημικά.

Οι λογαριασμοί των εφοδίων του πλοίου, τα χρώματα και τα χημικά χρεώνονται με την αξία των αρχικών αποθεμάτων και των αγορών. Και πιστώνονται με το λογαριασμό 52 "ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ" ή με τον 34 "ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ" ή με τον 31 "ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ" ανάλογα με το ποιος ενήργησε την προμήθεια. Στη συνέχεια η αξία των αναλωθέντων εφοδίων, χρωμάτων και χημικών μεταφέρεται στο λογαριασμό 80 "ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ" γιατί αποτελεί δαπάνη εκμεταλλεύσεως. Το χρεωστικό υπόλοιπο που απομένει ύστερα από πίστωση των αναλωθέντων είναι ίσο με την αξία της τελικής απογραφής και μεταφέρεται στον τελικό ισολογισμό.

Ο λογαριασμός 23 "Καύσιμα και Λιπαντικά" χρεώνεται με την αξία των αρχικών αποθεμάτων και την αξία των αγορών ενώ πιστώνεται με τον 52 "ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ", ή τον 31 "ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ" ή με τον 30 "ΝΑΥΛΩΤΕΣ" ή τέλος τον 38 "ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ", ανάλογα με τον τρόπο που γίνεται η προμήθεια.

Στη συνέχεια η αξία του πετρελαίου που αναλώθηκε για την κίνηση των μηχανών και η αξία των λιπαντικών που αναλώθηκαν για τη λίπανσή τους, μεταφέρεται στη χρέωση του λογαριασμού 80 "ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ". Ενώ η αξία του πετρελαίου που αναλώθηκε για τη λειτουργία των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής και ατμοπαραγωγής και η αξία των λιπαντικών που αναλώθηκαν για την λίπανση των μηχανών αυτών μεταφέρεται στη χρέωση των λογαριασμών 65.01 "Έξοδα ηλεκτροπαραγωγής", και 65.02 "Έξοδα ατμοπαραγωγής".

Ο λογαριασμός 24 "Τρόφιμα" χρεώνεται με την αξία των τροφίμων στην αρχή της χρήσης, με την αξία των αγορών των τροφίμων κατά την διάρκεια της χρήσης και με τα ειδικά έξοδα αγορών (π.χ. μεταφορικά) ενώ πιστώνεται με το λογαριασμό 34 "ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ". Η αξία όμως των αναλωθέντων τροφίμων δε μεταφέρεται απ' ευθείας στο λογαριασμό "ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ", αλλά στο λογαριασμό 61 "ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ".

5.3. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ (ΟΜΑΔΑ 3^H)

Σε αυτή την ομάδα παρακολουθούνται οι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις, τα χρεόγραφα και τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης.

Λογαριασμός 30 "ΝΑΥΛΩΤΕΣ"

Ο λογαριασμός "Ναυλωτές" είναι ο αντίστοιχος του λογαριασμού "Πελάτες" της γενικής λογιστικής των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιχειρήσεων και συνδέεται με το λογαριασμό εσόδων "Ναύλοι". Και οι δυο λογαριασμοί αρχίζουν να λειτουργούν απ' τη στιγμή ναύλωσης του πλοίου.

"Ναύλωση" είναι μια αμοτεροβαρής σύμβαση μεταξύ του εκναυλωτή (πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εφοπλιστής) και του ναυλωτή, στον οποίο αναλαμβάνει την υποχρέωση ο εκναυλωτής να διαθέσει το πλοίο για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Για τη διάθεση αυτή του πλοίου ο εκναυλωτής εισπράττει αντάλλαγμα το οποίο λέγεται ναύλος. Η σύμβαση αυτή αποδεικνύεται από ιδιωτικό έγγραφο, το ναυλοσύμφωνο.

Οι τρόποι ναύλωσης σε σχέση με τη διάρκεια της είναι 3 :

- Ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια
- Ναύλωση για μια χρονική περίοδο
- Χρονοναύλωση πλοίου χωρίς πλήρωμα.

Λειτουργία

Ο Λογαριασμός 30 "ΝΑΥΛΩΤΕΣ" χρεώνεται με :

- Το ποσό του ναύλου.
- Το ποσό της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στη φόρτωση και εκφόρτωση (Σταλίες).
- Τα ποσά που πληρώνει ο εκναυλωτής για λογαριασμό του ναυλωτή, όπως λιμενικά, τα οποία τον βαρύνουν.

Ενώ πιστώνεται με :

- Προκαταβολές που καταβάλλει ο ναυλωτής.
- Το ποσό της αποζημίωσης του ναυλωτή για τυχόν επίσπευση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
- Τα ποσά που πληρώνει ο ναυλωτής με εντολή και για λογαριασμό του ναυλωτή.
- Την προμήθεια επί του ναύλου, που συμφωνείται υπέρ του ναυλωτή.

- Το υπόλοιπο που καταβάλλει ο ναυλωτής για την εξόφληση του λογαριασμού.

Ο χρόνος καταβολής του ναύλου καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο και μπορεί να είναι : α) Προκαταβολή αμέσως μετά τη φόρτωση του πλοίου.

β) Καταβλητέος μετά την άφιξη του πλοίου στον τόπο προορισμού ή μετά την εκφόρτωση ή ακόμα και μετά την παράδοση του φορτίου.

Λογαριασμός 31 "ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ"

Οι Πράκτορες είναι επαγγελματίες που διορίζονται από το τμήμα ανεφοδιασμού της Εταιρείας και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει αυτό. Συγκεκριμένα :

- Διευκολύνουν τον πλοίαρχο για τον ανεφοδιασμό του πλοίου με τα αναγκαία τρόφιμα, υλικά και λοιπά εφόδια.
- Βοηθούν τον πλοίαρχο να διεκπεραιώσει τις σχετικές με την άφιξη του πλοίου τυπικές διατυπώσεις με τις λιμενικές αρχές.
- Πληρώνουν τα λιμενικά δικαιώματα, τέλη, εισφορές και άλλες δαπάνες του πλοίου.
- Φροντίζουν για την ιατρική ή νοσοκομειακή περίθαλψη των μελών του πληρώματος που θα τύχει να αρρωστήσουν κ.α.

Λειτουργία

Ο λογαριασμός 31 "Πράκτορες" χρεώνεται με :

- Τα εμβάσματα που στέλνει η ναυτική εταιρεία στον πράκτορα για να πληρώσει τα έξοδα που θα έχει αυτός με την προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι.
- Τις εισπράξεις που ενεργεί ο πράκτορας για λογαριασμό της επιχείρησης και του πλοίου.

Πιστώνεται με :

- Τα έξοδα που πραγματοποίησε ο πράκτορας, βάση του ναυτικού λογαριασμού των εξόδων που αποστέλλει ο πράκτορας στο λογιστήριο.
- Την αμοιβή που δικαιούται ο πράκτορας, το ύψος της οποίας καθορίζεται με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου και τις αμοιβές που επικρατούν στο κάθε λιμάνι.

Η διαφορά που θα προκύψει από τη χρησιμοποίηση διαφορετικής συναλλαγματικής ισοτιμίας στις χρεώσεις και πιστώσεις, εξαιτίας του διαφορετικού νομίσματος σε κάθε λιμάνι, θα τακτοποιηθεί στο τέλος της χρήσεως με τη μεταφορά στο λογαριασμό "Συναλλαγματικές Διαφορές".

Λογαριασμός 32 "ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ"

Ο λογαριασμός "ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ" περιλαμβάνει τις απαιτήσεις που έχει η ναυτική εταιρεία από τους ασφαλιστές για ζημιές, οι οποίες όμως καλύπτονται από ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Την διαπραγμάτευση των όρων του συμβολαίου ασφάλισης ανάμεσα στην ναυτική εταιρεία και τον ασφαλιστή αναλαμβάνει ο Ασφαλομεσίτης. Τις περισσότερες φορές όμως οι ασφαλομεσίτες αναλαμβάνουν και την είσπραξη των ασφαλιστρών και την καταβολή των τυχόν αποζημιώσεων, οπότε στην ουσία αυτοί περιλαμβάνονται στο λογαριασμό 32 και όχι η ασφαλιστική εταιρεία.

Η ναυτική εταιρεία χρειάζεται τον ασφαλομεσίτη για την περίπτωση ζημιάς. Σε περίπτωση ζημιάς η ναυτική εταιρεία προβαίνει στην αποκατάστασή της. Εάν είναι ζημιά μικρής έκτασης αυτή αποκαθίσταται με κινητά εργαλεία και χρεώνεται ο λογαριασμός 63 "Έξοδα Επισκευών και Συντηρήσεως". Αντίθετα, εάν η ζημιά είναι σημαντική χρειάζεται ναυπηγείο και χρεώνεται ο λογαριασμός 83.01 "Έκτακτες Ζημιές".

Στη συνέχεια εάν η ζημιά καλύπτεται με ασφαλιστήριο συμβόλαιο, υποβάλλονται στην ασφαλιστική εταιρεία τα δικαιολογητικά των δαπανών. Το ποσό όμως το οποίο θα εισπράξει τελικά η εταιρεία καθορίζεται από τους εκτιμητές.

Πριν την οριστικοποίηση του ποσού η εταιρεία κάνει την εξής εγγραφή με βάση τα ποσά που φαίνονται απ' τα δικαιολογητικά :

32.99	Εκκρεμείς Ασφαλιστικές Απαιτήσεις
63.99	Έξοδα Καλυμμένα Ασφαλιστικά

Ύστερα από την οριστικοποίηση του ποσού διακρίνουμε τρεις περιπτώσεις :

α) Το οριστικό ποσό να είναι ίσο με αυτό που απαιτούσε η εταιρεία, οπότε η εγγραφή που γίνεται είναι η εξής :

32	Ασφαλιστικές απαιτήσεις
32.99	Εκκρεμείς Ασφαλιστικές Απαιτήσεις

β) Το οριστικό ποσό να είναι μικρότερο από αυτό που απαιτούσε η εταιρεία, οπότε γίνεται η εξής εγγραφή :

32	Ασφαλιστικές Απαιτήσεις
63.99	Έξοδα Επισκευών Καλυμμένα Ασφαλιστικά
32.99	Εκκρεμείς Ασφαλιστικές Απαιτήσεις

γ) Το οριστικό ποσό να είναι μεγαλύτερο. Οπότε

-
- 32 Ασφαλιστικές Απαιτήσεις
 32.99 Εκκρεμείς Ασφαλιστικές Απαιτήσεις
 83.00.03 Διαφορές από ασφαλιστικές απαιτήσεις.
-

Χρειάστηκε όπως είδαμε να χρησιμοποιήσουμε τους αντίθετους λογαριασμούς 63.99 "Έξοδα επισκευών καλυμμένα Ασφαλιστικά" και 83.01.99 "Έκτακτες Ζημιές Καλυμμένες Ασφαλιστικά". Αυτοί στο τέλος της χρήσης μεταφέρονται στους Κύριους Λογαριασμούς για να μειώσουν τα έξοδα και τις ζημιές κατά το ποσό που έχουν μετατραπεί σε απαιτήσεις.

Λογαριασμός 34 "ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ"

Στη ναυτιλιακή γλώσσα με τον όρο "Λογαριασμός Πλοιάρχου" εννοούμε :

- Το λογαριασμό που παρακολουθεί τις δοσοληψίες με τον πλοίαρχο κάθε πλοίου.
- Την έκθεση που υποβάλλει ο πλοίαρχος στην εταιρεία σχετικά με την οικονομική διαχείριση του στο πλοίο σε μια ορισμένη χρονική περίοδο. Η έκθεση αυτή είναι γνωστή σαν Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου (Γ.Λ.Π).

Περιεχόμενο

Ο Γ.Λ.Π. είναι συνήθως ένα πολύπτυχο έντυπο που αποτελείται από 8-10 σελίδες (Υπάρχει υπόδειγμα στο 9 κεφάλαιο).

Ο πιο συνηθισμένος τύπος εντύπου είναι αυτός που περιέχει τα παρακάτω στοιχεία :

1. Τη μισθοδοτική κατάσταση του πληρώματος.
2. Την ανάλυση των διαφόρων δαπανών που δεν αφορούν όμως αγορές υλικών.
3. Την ανάλυση των δαπανών για αγορά εφοδίων.
4. Την περιγραφή των εφοδίων που παραλείφθηκαν από προμηθευτές.
5. Την ανάλυση των δαπανών για επισκευές.
6. Την ανάλυση της δαπάνης τροφοδοσίας και τον υπολογισμό του κόστους της.
7. Τον χρηματικό λογαριασμό του πλοιάρχου.

1. Μισθοδοτική κατάσταση : Με βάση τα αθροίσματα που προκύπτουν στη μισθοδοτική κατάσταση θα γίνουν οι εξής ημερολογιακές εγγραφές :

1

61 Αμοιβές και έξοδα πληρώματος
34 Γενικός Λ.Π.

2

34 Γ.Λ.Π.
55 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
54 Υποχρεώσεις από Φ-Τ.

2. Διάφορες δαπάνες ή πληρωμές : Τα έξοδα καταχωρούνται στη στήλη αυτή από τον ίδιο τον πλοίαρχο και πληρώνονται επίσης από τον ίδιο, ενώ η εγγραφή που ακολουθεί είναι η εξής :

64 Έξοδα ταξιδιών
65 ενικά έξοδα πλοίου
61 Αμοιβές και Έξοδα Πληρώματος
34 Γ.Λ.Π.

3. Αγορές εφοδίων : Περιλαμβάνει τα εφόδια που παραλαμβάνει ο Πλοίαρχος και τα πληρώνει ο ίδιος, η εγγραφή που ακολουθεί επομένως είναι :

Ομάδα 2^η Αποθέματα (Ανάλογα τις αγορές)
34 Γ.Λ.Π.

4. Παραλαβή εφοδίων από προμηθευτές : Σε αυτή την περίπτωση την αξία των εφοδίων δεν την πληρώνει ο πλοίαρχος, όποτε η εγγραφή προσαρμόζεται ως εξής :

Ομάδα 2^η Αποθέματα (Ανάλογα με τις αγορές)
52 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

5. Δαπάνες Επισκευών : Η στήλη αυτή περιλαμβάνει δαπάνες, εξωτερικές κυρίως, που πληρώνονται από τον πλοίαρχο. Η εγγραφή επομένως που πρέπει να γίνει είναι :

63. Έξοδα Επισκευών και Συντηρήσεων
34 Γ.Λ.Π.

6. Λογαριασμός Τροφοδοσίας και Υπολογισμός του Κόστους Τροφοδοσίας : Στη στήλη αυτή που χωρίζεται σε 2 μέρη, απ' τη μια καταχωρείται η αξία των τροφίμων που πληρώθηκαν από τον πλοίαρχο, ενώ απ' την άλλη η αξία αυτών που πληρώθηκαν απ' τον πράκτορα. Όλες οι αξίες αναγράφονται σε ξένο νόμισμα και

μετατρέπονται στο νόμισμα που τηρούνται τα βιβλία με την ισοτιμία της ημέρας της συναλλαγής.

Με βάση τη στήλη αυτή και τη μισθοδοτική κατάσταση βρίσκουμε το "Ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο".

Παράδειγμα :

Υπόλοιπο τροφίμων στο πλοίο την 28/2/00 :	\$3.000.000
Αγορά τροφίμων την 7/3/00 :	\$4.632.000
Αγορά τροφίμων την 13/3/00 :	\$17.545.450
Αγορά τροφίμων την 2/4/00 :	\$12.680.000
	<hr/>
Σύνολο :	\$37.857.000
Υπόλοιπο τροφίμων την 30/4/00 σύμφωνα με την απογραφή :	\$30.395.450
Αξία τροφίμων που καταναλώθηκαν Από 1/3/00 – 30/4/00 :	\$7.462.450
Κόστος ημερήσιας δαπάνης = $\$7.462.450 : 61 = \$ 122.330$	
Σιτηρέσια πληρώματος σύμφωνα με τη μισθολογική κατάσταση 2.132	
Κόστος ημερήσιας δαπάνης κατ' άτομο \$ 3.500	

Ενώ η εγγραφή που ακολουθεί είναι η εξής :

61.08 Τροφοδοσία πληρώματος
24 Τρόφιμα

7. Χρηματικός Λογαριασμός Πλοιάρχου. Αποτελεί μια ανακεφαλαίωση των χρηματικών δοσοληψιών του πλοιάρχου με τη ναυτική εταιρεία, όπου θα πρέπει το υπόλοιπο του λογαριασμού αυτού, είτε χρεωστικό είτε πιστωτικό, να συμφωνεί με το υπόλοιπο του προσωπικού λογαριασμού που λειτουργεί στα βιβλία του λογιστηρίου.

Προσωπικός Λογαριασμός του Πλοιάρχου: Ο πλοίαρχος όπως είδαμε, είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στη διοίκηση της ναυτικής εταιρείας. Επομένως ο προσωπικός Λ.Π. περιέχει τις δοσοληψίες της επιχείρησης με τον πλοίαρχο και η κύρια πηγή ενημέρωσής του είναι ο Γ.Λ.Π.

Υπάρχουν 2 τρόποι λειτουργίας του Γ.Λ.Π.

A) Ο Πλοίαρχος θεωρείται διαχειριστής όλων των τρεχόντων εξόδων του πλοίου και υπεύθυνος για τη μισθοδοσία του πληρώματος.

B) Υπεύθυνη για τη μισθοδοσία του πληρώματος είναι η εταιρεία και ο πλοίαρχος πιστώνεται με όσα ποσά πραγματικά κατέβαλλε ο ίδιος. Αυτό έχει τις εξής συνέπειες στη λογιστική διαδικασία :

1) Για τις προκαταβολές του προσωπικού και τα εμβάσματα που στέλνονται στις οικογένειες μελών του πληρώματος, χρεώνεται ο

λογαριασμός 33.03 "Προκαταβολές Πληρώματος" και όχι ο πλοίαρχος.

2) Για την εξόφληση μισθών του πληρώματος χρεώνεται ο λογαριασμός 53.05 "Αμοιβές Πληρώματος Πληρωτέες", και όχι ο πλοίαρχος.

3) Ο Πλοίαρχος καταχωρεί στο λογαριασμό του μόνο το καθαρό ποσό των πληρωμών της μισθοδοσίας που κατέβαλλε ο ίδιος.

5.4 ΚΑΘΑΡΗ ΘΕΣΗ, ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ, ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (4^η ομάδα).

Οι λογαριασμοί της Καθαρής Θέσης, των Προβλέψεων και των Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων, της τετάρτης ομάδας δηλαδή των λογαριασμών του Παθητικού, δεν παρουσιάζουν κάτι ιδιαίτερο στη Ναυτιλιακή Λογιστική.

Καθαρή Θέση: Οι λογαριασμοί καθαρής θέσης περιλαμβάνουν το Εταιρικό και το Μετοχικό Κεφάλαιο, τα αποθεματικά κεφάλαια και τα μεταφερόμενα κέρδη.

Προβλέψεις: Οι λόγοι για τους οποίους κρίνεται αναγκαία η τήρηση των λογαριασμών προβλέψεων είναι οι εξής: α) Οι κίνδυνοι που υπάρχουν στις θαλάσσιες μεταφορές και τα αυξημένα έκτακτα έξοδα. β) Η καθυστέρηση εκκαθάρισης των λογαριασμών των πρακτόρων απ' τους ίδιους. γ) Η άγνοια του ακριβούς ύψους κάποιων οικονομικών πράξεων από το λογαριασμό του πλοίαρχου. δ) Η καθυστέρηση με την οποία φθάνουν τα δικαιολογητικά στο λογιστήριο, ακόμα και στην επόμενη χρήση.

Για την εξαγωγή επομένως ετήσιων αποτελεσμάτων και τη σύνταξη ορθού ισολογισμού είναι αναγκαία η δημιουργία λογαριασμών προβλέψεων.

Οι λογαριασμοί που χρεώνονται είναι ο 68 "ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ" και 84 "ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ". Ενώ ο λογαριασμός που πιστώνεται είναι ο 44 "ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ".

Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις: Μακροπρόθεσμες είναι οι υποχρεώσεις που πρέπει να εξοφληθούν μετά το τέλος της επόμενης χρήσης. Όταν μια υποχρέωση μετατραπεί από Μακροπρόθεσμη σε Βραχυπρόθεσμη πρέπει να μεταφέρεται στους λογαριασμούς της 5^{ης} Ομάδας (Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις), προκειμένου να καταρτισθεί σωστά ο ισολογισμός.

Ο πιο σημαντικός λογαριασμός των Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων είναι ο λογαριασμός των τοκοχρεολυτικών δανείων

που συνάπτουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την κατασκευή πλοίων.

5.5 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (5^η ομάδα).

Βραχυπρόθεσμες είναι οι υποχρεώσεις που πρέπει να εξοφληθούν μέχρι το τέλος της επόμενης χρήσης

Λογαριασμός 50 "Ασφαλιστές"

Ο λογαριασμός αυτός φανερώνει τις υποχρεώσεις που έχει η ναυτική εταιρεία απέναντι στους Ασφαλιστές της. Η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να αφορά την αξία του πλοίου, την απώλεια του ναύλου ή του μισθώματος, τον κίνδυνο πολέμου κ.α.

Το ασφάλιστρο υπολογίζεται σε ποσοστό, πάνω στην προς ασφάλιση αξία.

Αυτό το ποσοστό δεν είναι ίδιο για όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες και εξαρτάται από : α) Την ηλικία του πλοίου. β) Το ασφαλιστικό παρελθόν του. γ) Τον αριθμό των πλοίων που η ίδια η εταιρεία έχει ασφαλισμένα στην ίδια ασφαλιστική, και δ) το κύρος και την αξιοπιστία της ναυτασφαλιστικής εταιρείας.

Η ασφάλιση των πλοίων όπως είδαμε και στον λογαριασμό 32 "Ασφαλιστικές Απαιτήσεις", γίνεται μέσω των ασφαλομεσιτών.

Η εγγραφή που αφορά τα ασφάλιστρα είναι η εξής :

62 Ασφάλιστρα και έξοδα ασφαλίσεως
50 Ασφαλιστές.

Λογαριασμός 51 "Κατασκευαστές και Επισκευαστές".

Στο λογαριασμό αυτό παρακολουθούνται οι υποχρεώσεις της Ναυτικής Εταιρείας στα ναυπηγεία ή σε άλλες επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν κατασκευές ή επισκευές πλοίων.

Ο λογαριασμός αυτός πιστώνεται και χρεώνονται οι εξής :

- 63 "Έξοδα Συντηρήσεων και Επισκευών"
- 82.01.00 "Έκτακτες ζημιές" - Όταν πρόκειται για αποκατάσταση ζημιών.
- 17 "Πλοία" ή 15.02 "Πλοία υπό κατασκευή" - Όταν πρόκειται για ναυπήγηση νέου πλοίου.

Λογαριασμός 52 "Προμηθευτές".

Η λειτουργία του λογαριασμού 52 "ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ" είναι ίδια με τη Γ.Λ. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις που δημιουργούνται από τις προμήθειες εφοδίων και τροφίμων στο πλοίο που γίνονται με εντολή του τμήματος προμηθευτών και πληρώνονται από τα Κεντρικά Γραφεία μόνο. Η ημερολογιακή εγγραφή που αντιστοιχεί σε αυτή την περίπτωση είναι:

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΑ
52 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

Λογαριασμός 53 "ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ"

Περιλαμβάνει όλες τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν μπορούν να υπαχθούν σε κάποιο άλλο λογαριασμό της 5^{ης} ομάδας. Συγκεκριμένα :

1.- 53.00 "Ναυλομεσίτες". Περιλαμβάνει υποχρεώσεις προς τους μεσίτες που μεσολαβούν μεταξύ του ναυλωτή και της ναυτιλιακής επιχείρησης για τη ναύλωση των πλοίων. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι η προμήθεια που δικαιούται ο ναυλομεσίτης. Η σχετική ημερολογιακή εγγραφή είναι η εξής :

64. Έξοδα ταξιδιών
64.08 Προμήθειες ναύλου
55.00 Ναυλομεσίτες.

2.- 53.01. "Μεσίτες Ασφαλειών". Περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις προς τους μεσίτες μέσω των οποίων γίνονται οι ασφαλίσεις του πλοίου στις ασφαλιστικές εταιρείες. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι η προμήθεια που δικαιούνται οι ασφαλομεσίτες για τη μεσολάβησή τους. Η σχετική ημερολογιακή εγγραφή είναι η εξής :

62. Ασφάλιστρα πλοίων και έξοδα ασφαλειών
62.07 Προμήθειες Ασφαλειών
53.01 Μεσίτες Ασφαλειών

3.- 53.02 "Νηογνώμονες". Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις που αρμοδιότητά τους είναι να επιθεωρούν και να αξιολογούν τα πλοία, να εκδίδουν πιστοποιητικά για την

καταλληλότητά τους και να κατατάσσουν σε κλάσεις. Οι ναυτικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να καταβάλλουν την αντίστοιχη δαπάνη για τις επιθεωρήσεις αυτές. Η εγγραφή απ' την οποία φαίνεται η δαπάνη αυτή είναι η εξής :

62 Έξοδα Συντηρήσεων και Επισκευών
63.07 Δικαιώματα Επιθεωρητών Νηογνώμονα
53.02 Νηογνώμονες

4.- 53.03 "Οφειλόμενοι Λογαριασμοί Ασύρματης Επικοινωνίας".
Οι εγγραφές γίνονται βάση των λογαριασμών που στέλνει η Εταιρεία Ασύρματης Επικοινωνίας :

65. Γενικά Έξοδα Πλοίου
65.00 Τέλη Ραδιοτηλεγραφημάτων
53.03 Οφ. Λογ. Ασύρ. Επικ.

Στην περίπτωση όμως που ο Ασύρματος χρησιμοποιηθεί από το πλήρωμα για ιδιωτικές του ανάγκες το ποσό που αντιστοιχεί το εισπράττει ο πλοίαρχος και γίνεται η εγγραφή :

34. ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
83.00 Έκτακτα και Ανόργανα Έξοδα
83.00.04. Έσοδα από Ραδ/τα μελών πληρώματος.

5.- 53.04 "Πωλητές πλοίων".
-53.05 "Αμοιβές πληρώματος πληρωτές"
-53.10 "Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες"
-53.06 "Αμοιβές προσωπικού πληρωτές"
-53.11 "Αμοιβές προσωπικού οφειλόμενες".

Λογαριασμός 55 "ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ"

Ο λογαριασμός 55 περιλαμβάνει υποχρεώσεις προς τους παρακάτω οργανισμούς ναυτικής ασφάλισης.

ΝΑΤ "Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο" και παρέχει σύνταξη, εφάπαξ αποζημίωση και επικουρική ασφάλιση.

ΤΠΑΕΝ "Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού" και παρέχει οικονομική ενίσχυση στον Πλοίαρχο, στον Υποπλοίαρχο, στον Ανθυποπλοίαρχο, στους Μηχανικούς (Α,Β,Γ), στον Ραδιοτηλεγραφητή και στον Ηλεκτρολόγο όταν αποσύρονται από το επάγγελμα.

ΤΠΚΠΕΝ "Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού".

ΠΝΟ "Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία".

Λογαριασμός 58 "ΛΟΓ/ΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ"

Η λειτουργία του Λογαριασμού Περιοδικής Κατανομής διευκολύνει την εξαγωγή βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων. Συγκεκριμένα, δίνει την δυνατότητα να καταχωρούνται στους λογαριασμούς εξόδων, εσόδων και αποθεμάτων, ποσά τα οποία δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμα, αλλά είναι γνωστά και ποσά που μπορούν να προϋπολογιστούν.

Στη ναυτιλιακή λογιστική επομένως είναι ιδιαίτερα χρήσιμος αυτός ο λογαριασμός, γιατί όπως είναι γνωστό τα δικαιολογητικά καθυστερούν να φθάσουν στο λογιστήριο και πολλά ποσά προϋπολογίζονται ή βρίσκονται στο στάδιο της πραγματοποίησης.

Η λειτουργία του λογαριασμού είναι η εξής:

- Πιστώνεται με τα προϋπολογισμένα έξοδα και χρεώνεται με τους αντίστοιχους λογαριασμούς της ομάδας 6 και 8.
- Πιστώνεται με τις προϋπολογισμένες αγορές εφοδίων και τροφίμων και χρεώνεται με τους αντίστοιχους λογαριασμούς της ομάδας 2.
- Χρεώνεται με τα προϋπολογισμένα έσοδα ενώ πιστώνεται με τους αντίστοιχους λογαριασμούς της ομάδας 7 και 8.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

6.1 ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ. (ομάδα 6^η)

Λογαριασμός 60 "ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ"

Ο Λογαριασμός 60 "Εξοδα Διοικήσεως" περιλαμβάνει τα έξοδα του τμήματος Διοίκησης μιας ναυτικής εταιρείας, τα οποία ενδεικτικά είναι τα εξής :

- Ενοίκια Γραφείων.
- Μισθοί Προσωπικού, επιδόματα, δώρα, υπερωρίες, άδειες, ασθένειες, αποζημιώσεις.
- Εργοδοτικές εισφορές.
- Αμοιβές τρίτων.
- Ασφάλιστρα κτιρίων κτλ.

Στην περίπτωση που η εταιρεία εκμεταλλεύεται παραπάνω από ένα πλοία, η κατανομή των παραπάνω εξόδων γίνεται με βάση τη χωρητικότητα κάθε πλοίου. Στην περίπτωση όμως που τηρεί αναλυτική λογιστική, τα παραπάνω έξοδα κατανέμονται με βάση το χρόνο διάρκειας κάθε ταξιδιού.

Λογαριασμός 61 "ΑΜΟΙΒΕΣ Κ ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ"

Το κομμάτι του λογαριασμού που αφορά τις αμοιβές του πληρώματος περιλαμβάνει τα εξής ποσά :

- Τους τακτικούς, συμβατικούς ή συμφωνημένους μισθούς.
- Τις πρόσθετες αμοιβές για υπερωρίες.
- Τα επιδόματα Κυριακών.
- Τις προσαυξήσεις για πολύμηνη συνεχή υπηρεσία στο πλοίο.
- Τις έκτακτες αμοιβές για έκτακτες εργασίες στο πλοίο

Ενώ το κομμάτι που αφορά τα έξοδα του πληρώματος περιλαμβάνει τα εξής πιο κάτω ποσά :

- Την αξία της τροφοδοσίας που αναλώθηκε.
- Τα έξοδα ιατρικής και φαρμακευτικής περίθαλψης.
- Διάφορα άλλα έξοδα για το πλήρωμα.

Τέλος άλλο ένα σημαντικό ποσό που περιλαμβάνεται στο λογαριασμό 61 είναι οι ασφαλιστικές εισφορές του πλοιοκτήτη.

Λογαριασμός 62 "ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ Κ ΕΞΟΔΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ"

Τα ασφάλιστρα αποτελούν απ' τις σημαντικότερες δαπάνες του πλοίου.

Όπως είναι γνωστό το πλοίο κατά τη διάρκεια ταξιδιού είναι δυνατό να αντιμετωπίσει πολλούς κινδύνους, οπότε επιβάλλεται η πολλαπλή ασφάλισή του. Για κάθε κίνδυνο υπάρχει ξεχωριστό ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Τα πιο σημαντικά ασφάλιστρα είναι τα πιο κάτω :

Ασφάλιστρα κήτους και μηχανών, τα οποία καλύπτουν έξοδα από απώλεια πλοίου, πυρκαγιά, σύγκρουση, έκρηξη, γενική ή μερική αβαρία και λοιπές ζημιές του πλοίου, αρκεί να αναφέρονται στο συμβόλαιο.

Ασφάλιστρα κινδύνων πόλεμου, τα οποία καλύπτουν οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια που προέρχεται από πολεμική πράξη. Το ύψος των ασφαλιστρών επηρεάζεται από τη γεωγραφική θέση του πλοίου. Όσο περισσότερο περιοχή υψηλού κινδύνου χαρακτηρίζεται, η γεωγραφική θέση του πλοίου, τόσο αυξημένα είναι τα ασφάλιστρα.

Ασφάλιστρα ναύλων, τα οποία καλύπτουν την απώλεια του συμφωνημένου ναύλου.

Ασφάλιστρα για απώλεια μισθώματος, τα οποία όμως καλύπτουν την απώλεια μισθώματος μόνο στην περίπτωση χρονοναύλωσης του πλοίου.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν παρέχουν την αποζημίωση όταν, α) η συγκεκριμένη ζημιά δεν αναφέρεται στο συμβόλαιο, β) τα ασφάλιστρα δεν έχουν πληρωθεί, γ) διεξάγεται παράνομο εμπόριο, δ) επέλθει πτώχευση, ε) παραγραφεί η απαίτηση.

Εισφορές στους οργανισμούς αυτασφάλειας : Είναι οργανισμοί που δημιουργούνται μεταξύ των πλοιοκτητών, προκειμένου να υπάρχει ασφάλιση από κινδύνους που δεν καλύπτονται απ' τις ασφαλιστικές εταιρείες. Για να γίνει δεκτό ένα πλοίο θα πρέπει οπωσδήποτε να έχει ασφαλιστεί για κινδύνους σκάφους και μηχανών.

Η σχετική λογιστική εγγραφή που καταχωρείται στα ημερολόγια ύστερα από την υπογραφή των ασφαλιστηρίων ή την ανανέωσή τους, είναι η παρακάτω :

62.00 Ασφάλιστρα και Έξοδα Ασφάλισης
50 Ασφαλιστές.

Λογαριασμός 63 "ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΝ Κ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ"

Τα έξοδα επισκευών και συντηρήσεων αποτελούν βασικό μέγεθος του κόστους εκμεταλλεύσεως του πλοίου.

Ο λογιστικός τους χειρισμός παρουσιάζει δυσχέρειες και γίνεται ως εξής:

– Η βασική εγγραφή που γίνεται κατά τη διάρκεια της χρήσης είναι

63. Έξοδα Συντηρήσεων και Επισκευών
51 Επισκευαστές

– Στο τέλος της χρήσης οι δαπάνες που αφορούν τη χρήση που μόλις τελείωσε παραμένουν στο λογαριασμό και έπειτα μεταφέρονται στο λογαριασμό εκμεταλλεύσεως.

– Οι δαπάνες όμως που αφορούν επόμενες χρήσεις μεταφέρονται στο λογαριασμό 16.04 Έξοδα Συντηρήσεων και Επισκευών Πολυετούς Απόσβεσης.

– Με τη νέα χρήση, οι δαπάνες που αφορούν αυτή τη χρήση, μεταφέρονται από το λογαριασμό 16.04 στον 63, για να είναι δυνατή η εξαγωγή βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων.

Λογαριασμός 64 "ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ"

Ο λογαριασμός 64 περιλαμβάνει κάποια ειδικά έξοδα που δημιουργούνται στα πλοία κατά τη διέλευσή τους και παραμονή τους στα λιμάνια.

Κάποια από αυτά τα έξοδα είναι τα παρακάτω :

- 1) **Λιμενικά Τέλη**, τα οποία πληρώνονται στις λιμενικές αρχές, με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου.
- 2) **Δικαιώματα Πλεύρισης**, τα οποία πληρώνει το πλοίο προκειμένου να χρησιμοποιήσει το λιμάνι για φόρτωση ή εκφόρτωση.
- 3) **Πλοηγικά δικαιώματα**, που αποτελεί την αμοιβή που δικαιούται ο πλοηγός για τη βοήθεια που παρέχει στο πλοίο και την είσοδο και έξοδό του από το λιμάνι.
- 4) **Δικαίωμα διέλευσης από διώρυγες και πορθμούς.**
- 5) **Πρακτορειακά δικαιώματα**, τα οποία είναι η αμοιβή του πράκτορα.
- 6) **Έξοδα Στοιβασίας Φορτίου.**
- 7) **Προμήθεια Ναύλου.**

Οι δυο βασικές εγγραφές που γίνονται για το λογαριασμό είναι:

1
64. Έξοδα ταξιδιών
64.00 Λιμενικά δικαιώματα
34. Λογαριασμοί Πλοιάρχων.
2
64 Έξοδα ταξιδιών
64.04 Πλοηγικά Δικαιώματα
64.06 Πρακτορειακά Δικαιώματα
31. Πράκτορες.

Λογαριασμός 65 "ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΟΥ"

Στο λογαριασμό αυτό περιλαμβάνονται τα έξοδα που απαιτούνται για να λειτουργήσει το πλοίο σαν ξεχωριστή μονάδα. Τα βασικά από αυτά τα έξοδα είναι τα παρακάτω :

Α). Έξοδα Ηλεκτροπαραγωγής, των οποίων η εγγραφή είναι

65. Γενικά Έξοδα Πλοίου
65.01. Έξοδα Ηλεκτροπαραγωγής
23. Καύσιμα και Λιπαντικά

β) Έξοδα Ατμοπαραγωγής, γ) Έξοδα Τηλεπικοινωνιών, δ) Ετήσια Τέλη Χωρητικότητας, ε) Αξία των Εντύπων, στ) Έξοδα Δημοσίων Σχέσεων, ζ) Έξοδα Ύδρευσης.

Λογαριασμός 66 "ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ"

Οι αποσβέσεις είναι δαπάνη για την κάλυψη της φθοράς κάθε κινητής ή ακίνητης περιούσιας, της οποιαδήποτε επιχείρησης έτσι και της ναυτικής.

Ο σκοπός του υπολογισμού των αποσβέσεων στα πλοία δεν είναι φορολογικός αφού η φορολογία των πλοίων γίνεται με βάση την χωρητικότητα και την ηλικία τους και όχι με βάση το καθαρό κέρδος της χρήσεως, αλλά σκοπεύει στην ανανέωση του πάγιου εξοπλισμού της επιχείρησης.

Ο υπολογισμός της ετήσιας απόσβεσης γίνεται με βάση τη διάρκεια ζωής του πλοίου και την υπολειμματική του αξία. Η διάρκεια ζωής των πλοίων υπολογίζεται σε 15-20 χρόνια, ανάλογα με το είδος του πλοίου.

Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της ετήσιας απόσβεσης είναι :

$$\text{Ετήσια Απόσβεση} = \frac{\text{Αξία Κτήσεως Πλοίου} - \text{Υπολειμματική Αξία}}{\text{Ωφέλιμη Διάρκεια Ζωής}}$$

$$\text{Ετήσιος Συντελεστής Απόσβεσης} = \frac{100}{\text{Παραγωγικά Χρόνια Ζωής}}$$

Ο Συντελεστής εφαρμόζεται στην αποσβεστήα αξία του πλοίου και όχι στην αξία κτήσεως.

Λογαριασμός 68 "ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ"

Αναπτύχθηκε με το λογαριασμό 44.

6.2 ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ (ΟΜΑΔΑ 7^η)

Λογαριασμός 70 "ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ": 2

Οι Ναύλοι όπως είναι γνωστό, είναι τα έσοδα που προέρχονται από τη ναύλωση του πλοίου για συγκεκριμένο ταξίδι σε ένα ή περισσότερα λιμάνια. Η ναύλωση αποτελεί τη σύμβαση με την οποία ο πλοιοκτήτης, διαθέτει το πλοίο στο ναυλωτή έναντι ανταλλάγματος, το ναύλο. Η σύμβαση της ναυλώσεως αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο. Για τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων είναι υποχρεωτική η σύνταξη φορτωτικής, ενώ η απόδειξη της συμβάσεως για τη μεταφορά επιβατών γίνεται με την έκδοση του εισιτηρίου.

Λογαριασμός 71 "ΣΤΑΛΙΕΣ"

Οι αποζημιώσεις που καταβάλλονται από τον ναυλωτή στην περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στα λιμάνια, πέρα από τις μέρες που προβλέπονταν από το ναυλοσύμφωνο, καλούνταν Σταλίες.

Λογαριασμός 72 "ΕΣΟΔΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ ΚΥΤΩΝ"

Οι αποζημιώσεις για καθαρισμό κυτών πληρώνονται από τον ναυλωτή με σκοπό να καλύψουν πρόσθετη εργασία του πληρώματος και δαπάνες για τον καθαρισμό των κυτών του πλοίου. Η αποζημίωση αυτή εμφανίζεται σε ξεχωριστό λογαριασμό εσόδων γιατί αποτελεί προσθετικό στοιχείο τους.

Η λογιστική εγγραφή για την περίπτωση αυτή είναι :

30 Ναυλωτές	
72 Έσοδα για καθαρισμό κυτών.	

Λογαριασμός 73 "ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ"

Οι Επισταλίες, όπως έχει ήδη ειπωθεί, είναι οι αποζημιώσεις που καταβάλλει ο εκναυλωτής στο ναυλωτή, στην περίπτωση που επισπεύδεται ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου και παραδίδεται ελεύθερο πριν από το χρόνο που προβλέπονταν στο ναυλοσύμφωνο. Οι αποζημιώσεις αυτές αποτελούν αφαιρετικό στοιχείο των εσόδων ή προσθετικό στοιχείο των εξόδων εκμεταλλεύσεως. Από λογιστική άποψη εμφανίζονται σαν αντίθετος λογαριασμός των εσόδων. Στο τέλος της χρήσεως ο λογαριασμός μεταφέρεται στη χρέωση του λογαριασμού "Ναύλοι και Μισθώματα", γιατί οι επισταλίες αποτελούν μειωτικό στοιχείο των εσόδων του πλοίου.

6.3. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ. (Ομάδα 8^η).

Περιεχόμενα

Στην 8^η ομάδα περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί :

- Προσδιορισμού αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης του πλοίου.
- Εκτάκτων και ανόργανων εσόδων και εξόδων.
- Εκτάκτων κερδών και ζημιών.
- Προσδιορισμού καθαρού Αποτελέσματος Χρήσεως και διάθεσής του.

Λογαριασμός 80 "ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ"

Στο λογαριασμό αυτό μεταφέρονται τα ομαλά και οργανικά έξοδα και έσοδα, ώστε να προσδιοριστεί το κέρδος ή η ζημία της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Ο Λογαριασμός 80 "Εκμετάλλευση Πλοίου" χρεώνεται με :

- Τα χρεωστικά υπόλοιπα των λογαριασμών των αποθεμάτων, από τα οποία όμως έχουν αφαιρεθεί τα τελικά αποθέματα του τέλους της χρήσεως.
- Τα χρεωστικά υπόλοιπα των οργανικών εξόδων.

Ενώ πιστώνεται με τα οργανικά έσοδα, δηλαδή με τους λογαριασμούς της 7^{ης} ομάδας.

Εάν μια ναυτική εταιρεία εκμεταλλεύεται περισσότερα από ένα πλοία ενδιαφέρεται για το αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως κάθε πλοίου χωριστά. Για το σκοπό αυτό δημιουργεί και χρησιμοποιεί ένα λογαριασμό εκμεταλλεύσεως για κάθε πλοίο. Όλοι αυτοί οι λογαριασμοί μαζί παρακολουθούνται από το λογαριασμό Γενικής Εκμεταλλεύσεως Πλοίων.

Η κατανομή των κοινών εξόδων (Εξοδα Διοίκησης), η οποία είναι απαραίτητη για τη διεξαγωγή του αποτελέσματος κάθε πλοίου χωριστά γίνεται με 2 τρόπους: α) Με βάση τη χωρητικότητα κάθε πλοίου και β) Με βάση τον πραγματικό προορισμό των εξόδων. Για τον επιμερισμό των κοινών εξόδων συντάσσεται κατάλληλο φύλλο μερισμού.

Λογαριασμός 82 "ΕΚΤΑΚΤΑ ΚΑΝΟΡΓΑΝΑ ΕΞΟΔΑ – ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΖΗΜΙΕΣ"

Τα ποσά τα οποία ανήκουν στα έκτακτα και ανόργανα έξοδα (82.00) είναι τα παρακάτω:

- Προσαυξήσεις εισφορών ταμείων.
- Πρόσημα στο Δημόσιο και σε οργανισμούς.
- Συναλλαγματικές διαφορές.
- Έξοδα για αγορά πλοίων, οι οποίες τελικά δεν πραγματοποιήθηκαν.
- Έξοδα για αποζημιώσεις.
- Καταπτώσεις εγγυήσεων που δόθηκαν σε τρίτους.

Τα ποσά τα οποία ανήκουν στις έκτακτες ζημιές (82.01) είναι τα παρακάτω:

- Ζημιές οι οποίες προκαλούνται από σύγκρουση, προσάραξη ή πρόσκρουση.
- Ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την πώληση εφοδίων, πλοίων ή παγίων στοιχείων.
- Ζημιές από ανεπίδεκτες εισπράξεως απαιτήσεις.
- Ζημιές από σχετική ή μερική αβάρια.

Λογαριασμός 83 "ΕΚΤΑΚΤΑ ΚΑΝΟΡΓΑΝΑ ΕΣΟΔΑ - ΕΚΤΑΚΤΑ ΚΕΡΔΗ"

Τα ποσά τα οποία ανήκουν στα έκτακτα και ανόργανα έσοδα (83.00) είναι τα παρακάτω :

- Τόκοι καταθέσεων.
- Πιστωτικές Συναλλαγματικές Διαφορές.
- Προμήθειες από δραστηριότητες εκτός εκμεταλλεύσεως του πλοίου.
- Διαφορές από είσπραξη ασφαλιστικών απαιτήσεων.

Τέλος στο λογαριασμό 83.01 "Έκτακτα κέρδη" μεταφέρονται τα κέρδη που προκύπτουν από την εκποίηση εφοδίων, παγίων στοιχείων, πώληση πλοίων κ.α.

Λογαριασμός 84 "ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ"

Ο λογαριασμός των προβλέψεων για έκτακτους κινδύνους δημιουργείται για να καλύψει ζημιές και έξοδα που ίσως πραγματοποιηθούν μετά τον προσδιορισμό του αποτελέσματος. Χρεώνεται με το ποσό της πρόβλεψης και πιστώνεται με το λογαριασμό 44 "Προβλέψεις".

Λογαριασμός 85 "ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ"

Ο λογαριασμός των Αποτελεσμάτων Χρήσεως χρεώνεται με τα παρακάτω ποσά :

- Ζημιές που μεταφέρονται από το λογαριασμό 80.
- Έκτακτα και ανόργανα έξοδα.
- Έκτακτες ζημιές.
- Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους.
- Ενδεχόμενο καθαρό κέρδος χρήσεως, με πίστωση του λογαριασμού 86.00 "Καθαρά Κέρδη Χρήσεως".

Ενώ πιστώνεται με τα ποσά :

- Κέρδη που μεταφέρονται από το λογαριασμό 80.
- Έκτακτα και ανόργανα έσοδα.
- Έκτακτα κέρδη.
- Ενδεχόμενη καθαρή ζημιά χρήσεως, με χρέωση του λογαριασμού 86.01 "Ζημιά χρήσεως".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.

7.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Οι δαπάνες σαν στοιχεία του κόστους: Κόστος είναι το σύνολο των δαπανών, οι οποίες διατίθενται για ένα παραγωγικό αποτέλεσμα, είτε αυτό είναι υλικό αγαθό, είτε είναι άυλο αγαθό, υπηρεσία. Προτιμάται ο όρος "δαπάνες" και όχι έξοδα, γιατί είναι ευρύτερος (υπάρχουν δαπάνες οι οποίες δεν συνιστούν έξοδα, όπως λ.χ. οι αποσβέσεις). Οι δαπάνες είναι συστατικά στοιχεία του κόστους και διακρίνονται κατά πολλούς τρόπους.

Ανάλογα με τον τρόπο προσδιορισμού τους, διακρίνονται σε πραγματικές οφειλόμενες δαπάνες σε πραγματικά στοιχεία (πρώτες ύλες κ.α.) και υπολογιστές (τεκμαρτό ενοίκιο κ.α.). Ανάλογα με τον τρόπο συμμετοχής τους στο κόστος διακρίνονται σε άμεσες και έμμεσες. Ανάλογα με τη μορφή τους διακρίνονται σε σταθερές (οι οποίες παραμένουν σταθερές ανεξάρτητα από τον όγκο της παραγωγής) και μεταβλητές (οι οποίες μεταβάλλονται σε συνάρτηση με το παραγωγικό αποτέλεσμα).

Διακρίσεις και κατηγορίες του κόστους: Το «κόστος» διακρίνεται σε πολλές επί μέρους κατηγορίες, οι κυριότερες των οποίων είναι:

- **Συνολικό κόστος:** το σύνολο των πραγματοποιημένων δαπανών για ένα συγκεκριμένο παραγωγικό αποτέλεσμα.
- **Μέσο κόστος:** το κόστος το πραγματοποιημένο για κάθε μια από τις παραπάνω παραγωγικές μονάδες.
- **Σταθερό κόστος:** το κόστος το οποίο δεν επηρεάζεται από το παραγωγικό αποτέλεσμα.
- **Μεταβλητό κόστος:** το κόστος το οποίο μεταβάλλεται σύμφωνα με τις μεταβολές του παραγωγικού αποτελέσματος.
- **Συνολικό σταθερό κόστος:** το κόστος, το οποίο αποτελείται από το σύνολο των "σταθερών δαπανών" της οικονομικής μονάδας.
- **Μέσο σταθερό κόστος:** το σταθερό κόστος, που αφορά κάθε μια παραγωγική μονάδα.
- **Μέσο μεταβλητό κόστος:** το μεταβλητό κόστος, που αφορά κάθε μια παραγωγική μονάδα.

- **Οριακό κόστος:** το κόστος, το οποίο προστίθεται στο συνολικό κόστος, από κάθε επιπλέον παραγωγική μονάδα.

7.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Διακρίσεις του κόστους στη Ναυτική Εταιρεία: Όλες οι παραπάνω αναφερθείσες διακρίσεις του κόστους, ισχύουν και για τη Ναυτιλιακή Επιχείρηση. Έτσι:

- Συνολικό κόστος είναι το σύνολο των δαπανών για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου θαλάσσιου μεταφορικού έργου.
- Μέσο κόστος είναι το κατά μονάδα μεταφορικού έργου κόστος, το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού κόστους δια των μονάδων μεταφορικού έργου ή του έργου του μεταφερόμενου φορτίου. Από αυτά συνάγεται ότι μπορούμε να υπολογίσουμε το μέσο κόστος κατά τόνο μεταφερόμενου φορτίου ή κατά μίλι κ.α.
- Σταθερό κόστος είναι το μη επηρεαζόμενο από τις μεταβολές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου.
- Μεταβλητό κόστος, είναι το επηρεαζόμενο από τις μεταβολές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου, δηλαδή από τον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων και από τις διανυόμενες θαλάσσιες αποστάσεις.
- Συνολικό σταθερό κόστος είναι το σύνολο των σταθερών δαπανών της ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Συνολικό μεταβλητό κόστος είναι το σύνολο των μεταβλητών δαπανών της ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Μέσο σταθερό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο, το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού σταθερού κόστους δια των μονάδων θαλάσσιου μεταφορικού που πραγματοποιήθηκαν.
- Μέσο μεταβλητό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού μεταβλητού κόστους δια των μονάδων θαλάσσιου μεταφορικού έργου που πραγματοποιήθηκαν.
- Οριακό κόστος είναι το ποσό της δαπάνης, κατά το οποίο αυξάνει το συνολικό κόστος θαλάσσιας μεταφοράς, όταν προστεθεί μια επί πλέον μονάδα μεταφορικού έργου (τόνος φορτίου ή μίλι απόστασης).

Τα επί μέρους στοιχεία του κόστους της Ναυτικής Εταιρείας:

Το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς διακρίνεται σε πάγιο ή σταθερό, λειτουργικό ή κόστος ταξιδιού:

1. Πάγιο είναι το κόστος που αποτελείται από δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται ανεξάρτητα αν το πλοίο είναι σε λειτουργία ή όχι. Τέτοιες δαπάνες είναι: οι δαπάνες χρηματοδότησης, οι αποσβέσεις, τα έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα της Ναυτικής Εταιρείας.
2. Λειτουργικό είναι το κόστος που αποτελείται από τις δαπάνες εκείνες, οι οποίες εξαρτώνται από το χρόνο λειτουργίας του πλοίου και όχι από το συγκεκριμένο ταξίδι. Τέτοιες δαπάνες είναι οι δαπάνες προσωπικού, τα ασφάλιστρα, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευών και υλικών καταστροφμάτων, μηχανής και διαμερισμάτων.
3. Κόστος ταξιδιού είναι αυτό που αποτελείται από τις ειδικές για κάθε ταξίδι δαπάνες, οι οποίες εξαρτώνται από την απόσταση, την οποία θα διανύσει το πλοίο, από τα λιμάνια τα οποία προσεγγίζει, από τις θάλασσες που θα περάσει κ.α. Τέτοιες δαπάνες είναι τα καύσιμα, τα λιμενικά και τα λοιπά τέλη, τα δικαιώματα χρήσης πλοηγών και τέλος τα πρακτορειακά.

7.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Υπάρχουν πολλοί και διάφοροι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν σημαντικά στη διαμόρφωση του κόστους της ναυτικής εταιρείας, οι οποίοι διακρίνονται σε εξωτερικούς ή γενικής φύσης και σε παράγοντες που αφορούν το πλουν (ταξίδι).

Παράγοντες εξωτερικοί ή γενικής φύσης: Αυτοί σχετίζονται με την εθνικότητα του πλοίου (με τη σημαία που φέρει) και ειδικότερα είναι: 1) Η δημοσιονομική (φορολογική) μεταχείριση που έχει το πλοίο. Η φορολογία είναι δυνατόν να αποτελεί σημαντική επιβάρυνση και επίσης είναι δυνατόν να αποτελεί αμελητέα επιβάρυνση. Για αυτό το λόγο κυρίως επινοήθηκαν και στη συνέχεια αναπτύχθηκαν στο σημερινό επίπεδο (ώστε να εμφανίζεται η Λιβερία σαν η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο) οι σημαίες ευκαιρίας. Υπήρξε και η ανεπαίσθητη φορολογική επιβάρυνση των πλοίων που έφεραν τέτοιες σημαίες, η οποία έκανε το κόστος λειτουργίας τους ευνοϊκότερο και αυξανόταν έτσι σοβαρά η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των πλοίων που είχαν τέτοια σημαία. 2) Η εφαρμογή από μερικά κράτη της "πολιτικής διάκρισης σημαίας" υπέρ των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους (προνομιακή παροχή φορτίων για μεταφορά), η οποία αυξάνει την απασχόληση των πλοίων αυτών και μειώνει τους νεκρούς χρόνους ακινησίας τους. 3) Η παροχή από διάφορα κράτη ποικίλων διευκολύνσεων προς τα πλοία της σημαίας τους, με συνέπεια τη μείωση του λειτουργικού τους κόστους. 4)

Η επιβολή περιορισμένων ασφαλιστικών εργοδοτικών εισφορών για τους εργαζόμενους στα πλοία, η οποία επιφέρει μείωση του κονδυλίου "αμοιβές προσωπικού πλοίων" και κατά προέκταση μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων.

Παράγοντες που αφορούν το πλοίο: Αφορά παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με το πλοίο αυτό καθ'αυτό, και οποίοι είναι: 1) Η κατηγορία και ο τύπος του πλοίου, 2) Το μέγεθος του πλοίου, 3) Η ηλικία του πλοίου: τα νεότερα πλοία, τα οποία αφού εμφανίζουν τεχνολογικές βελτιώσεις και είναι απαλλαγμένα από φθορές του χρόνου παρουσιάζουν ευνοϊκότερο κόστος λειτουργίας έναντι των παλαιότερων μεγάλης ηλικίας, 4) Οι μηχανές του πλοίου. Αυτές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, τόσο από άποψη κατανάλωσης καυσίμων όσο και από αναγκαίων επισκευών αυτών, 5) Τα φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα του πλοίου. Όσο αυτά είναι επαρκή και λειτουργούν καλά, αποφεύγεται η χρησιμοποίηση τέτοιων μηχανημάτων από τα λιμάνια και επομένως συμπιέζεται το κόστος χειρισμού των φορτίων, 6) Η τιμή αγοράς (ναυπήγησης ή αγοράς από "δεύτερο χέρι") του πλοίου. Όταν είναι υψηλή η τιμή αγοράς, το κόστος επιβαρύνεται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα χρηματοδότησης, 7) Βαθμοί απασχόλησης του πλοίου. Αφορά κυρίως τα ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramps), τα οποία αναζητούν φορτία για την απασχόλησή τους. Αν οι χρόνοι ακινησίας και αναμονής είναι μεγάλοι, τα σταθερά έξοδα επιβαρύνουν το πλοίο ανεξάρτητα κίνησής του ή μη, και για αυτό το λόγο η επιβάρυνση του κόστους είναι σοβαρή.

Παράγοντες που αφορούν το πλουν: Οι παράγοντες αυτοί αναφέρονται στα ταξίδια του πλοίου και επηρεάζουν ιδιαίτερα το μεταβλητό κόστος του πλοίου. 1) Η διάρκεια του ταξιδιού και ο χρόνος παραμονής του πλοίου σε λιμάνια για φόρτωση ή εκφόρτωση, όταν είναι σε βάρος του πλοίου. Η διάρκεια του κυρίως ταξιδιού εξαρτάται από την απόσταση και την ταχύτητα του πλοίου. Για τον χρόνο παραμονής του πλοίου σε λιμάνια για φόρτωση και εκφόρτωση ορίζεται εύλογος διάρκεια (σταλίες) και σε περίπτωση υπερπαραμονής (επισταλίες), ορίζεται εύλογος αποζημίωση. Αν όμως δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία και ο χρόνος είναι σε βάρος του πλοίου, το κόστος επιβαρύνεται. 2) Ο συνδυασμός ενός ταξιδιού με άλλο. Αν ένα πλοίο ναυλωθεί για ένα ταξίδι με κατάληξη το λιμάνι X, βρει φορτίο σε αυτό το λιμάνι, περιορίζεται το κόστος του γιατί αποφεύγει νεκρούς χρόνους. Αντίθετα αν πρέπει να μεταβεί σε άλλο λιμάνι για νέα φόρτωση, επιβαρύνεται με τα έξοδα της μετάβασης. 3) Ορισμένα λιμάνια, ιδίως τα μεγαλύτερα, εμφανίζουν αυξημένα έξοδα χρησιμοποίησής τους (λιμενικά τέλη, φαρικά, πλοηγικά

κ.α.) και επιβαρύνουν ιδιαίτερα το κόστος του πλοίου. 4) Ορισμένες γεωγραφικές περιοχές ή εμφανίζουν ιδιάζουσες συνθήκες (λ.χ. πάγου) ή συνδέονται με ορισμένους κινδύνους (λ.χ. πολεμικοί κίνδυνοι). Όλα αυτά επιφέρουν αύξηση του ασφαλιστρού και γενικότερα του κόστους. 5) Η διέλευση από διώρυγες (Σουέζ, Παναμά) αφενός επιφέρει καθυστέρηση στον πλουν και αφ' ετέρου συνοδεύεται με τέλη διέλευσης που επιβαρύνουν το κόστος. 6) Τέλος, το κόστος της Ναυτικής Εταιρείας επιβαρύνεται από έκτακτα γεγονότα κατά τη διάρκεια του πλου, όπως είναι δυνατό, η απώλεια του πλοίου (ολική πραγματική ή τεκμαρτή), η προσάραξη του πλοίου και καταβολή "σώστρων" ή σύγκρουση του πλοίου με άλλο, η γενική ή μερική αβαρία κ.α., όταν δεν καλύπτονται επαρκώς ασφαλιστικά, από ασφαλιστική εταιρία και Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό.

7.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΤΥΠΟ) ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.

Παρουσιάζονται ορισμένες ιδιομορφίες στο κόστος της Ναυτικής Εταιρείας, οι οποίες εξαρτώνται από τον τύπο του πλοίου, το μέγεθος του και τη μορφή ναύλωσης.

Θα εξετάσουμε μια προς μια τις περιπτώσεις αυτές:

Ιδιομορφίες του κόστους σε συνάρτηση με τον τύπο του πλοίου.

1) Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι δεν χρειάζονται σοβαρή επιχειρησιακή οργάνωση και η κατασκευή τους είναι συγκριτικά με των υπόλοιπων μάλλον φθηνή. Αυτά για τη ναυτική εταιρεία σημαίνουν ότι την επιβαρύνουν με χαμηλά έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα όπως και με χαμηλά έξοδα κεφαλαίου τα οποία περιλαμβάνουν το κόστος χρηματοδότησης και τις αποσβέσεις.

2) Τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχουν περισσότερο ευνοϊκή μορφή ναύλωσης από τα υπόλοιπα γιατί χρονοναυλώνονται, έτσι παρουσιάζουν ευνοϊκότερο κόστος για τη ναυτική εταιρεία. Αν το πλεονέκτημα αυτό συνδυαστεί με τα χαμηλά έξοδα διοίκησης και τα χαμηλά γενικά έξοδα της επιχείρησης, που συνήθως συμβαίνει, τότε, από άποψη κόστους εμφανίζουν τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα.

3) Τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών έχουν κάποια μειονεκτήματα ως προς το κόστος και αυτά είναι: α) Απαιτούν υψηλό κόστος κατασκευής λόγω των αυξημένων απαιτήσεων των κατασκευασμένων βιομηχανικών προϊόντων, τα οποία συνήθως μεταφέρουν, β) Απαιτούν υψηλό κόστος

οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων εντός της έδρας τους και στα λιμάνια από τα οποία περνούν τα πλοία κατά την πραγματοποίηση των τελικών ταξιδιών, γιατί έχουν ανάγκη από μεγάλο αριθμό προσωπικού, διαθέτουν πρακτορεία σε διάφορα λιμάνια κ.α., γ) Έχουν υψηλό κόστος κίνησης γιατί τα πλοία αυτά κινούνται με μεγάλη σχετικά ταχύτητα.

4) Τα δεξαμενόπλοια-πετρελαιοφόρα, παρουσιάζουν ως προς το κόστος τους δύο βασικά μειονεκτήματα: α) Βαρύνονται με αυξημένα ασφάλιστρα λόγω των αυξημένων κινδύνων, και β) επιστρέφουν από το λιμάνι εκφόρτωσης σε οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης κενά. Όμως έχουν και δύο πολύ βασικά πλεονεκτήματα: α) έχουν ανάγκη από μικρό αριθμό ανδρών πληρώματος και β) η φόρτωση και εκφόρτωσή τους είναι ταχεία (μηχανική). Τα πλεονεκτήματα αυτά ισοσκελίζουν τους δυσμενείς παράγοντες και καθιστούν ευνοϊκό το κόστος μεταφοράς των δεξαμενόπλοιων.

5) Τα υγραεριοφόρα πλοία (μεταφοράς υγροποιημένων αερίων) εμφανίζουν από άποψη κόστους κάποια μειονεκτήματα, τα οποία είναι: α) Βαρύνονται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα χρηματοδότησης, εξαιτίας του γεγονότος ότι είναι πλοία μεγάλης αξίας, και β) επειδή παρουσιάζουν πολύ αυξημένους κινδύνους, τα ασφάλιστρα με τα οποία βαρύνονται είναι υψηλά.

Τα παραπάνω στοιχεία δεν ισοσκελίζονται με άλλα στοιχεία του κόστους, αλλά με τους υψηλούς ναύλους που εισπράττουν επειδή τα υγραεριοφόρα πλοία είναι λίγα.

6) Τα πλοία "πολλαπλής χρήσης", τα οποία είναι δημιούργημα της επινοητικότητας και της εφευρετικότητας των εφοπλιστών, μπορούν εναλλακτικά να χρησιμοποιούνται για μεταφορές πετρελαίου, σιτηρών ή άλλων χύδην φορτίων και μεταλλευμάτων. Η επινοήση αυτή δεν είχε άμεσα θετική επίδραση στο κόστος αλλά έμμεσα, γιατί με αυτή τη ρύθμιση αυξάνει η απασχόληση της χωρητικότητας των πλοίων αυτών και μειώνεται ο νεκρός χρόνος, ακινησίας ή κίνησής τους άφορτων (υπό έρμα).

7) Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, μέσω των container ships και των άλλων συναφών, προκάλεσε επανάσταση τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τα πλοία αυτά ναι μεν έχουν υψηλό κόστος κατασκευής (για αυτό και τα έξοδα κεφαλαίου και οι αποσβέσεις βαρύνουν ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις), αλλά πλεονεκτούν εκπληκτικά από άποψη χειρισμού φορτίων (ταχύτητα φορτοεκφορτώσεων). Εξάλλου εμφανίζουν μεγάλη ασφάλεια μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων και εξυπηρετούν σημαντικά τους φορτωτές. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι τις περισσότερες φορές πλοία τακτικών γραμμών. Για να γίνει αντιληπτή η ταχύτητα που γίνεται η φόρτωση και εκφόρτωση στα πλοία αυτά, αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι ένα container γεμάτο εμπορεύματα

μπορεί να φορτωθεί ή εκφορτωθεί σε 2'-3'. Αν υπολογιστεί ότι κάθε container περιέχει 15 τόνους εμπορεύματα περίπου, μέσα σε μια ώρα φορτώνονται με ένα μηχάνημα 300-450 τόνοι εμπορευμάτων, και με 2 μηχανήματα, 600-900 τόνοι ωριαία, ενώ με τα συμβατικά μέσα η απόδοση είναι 100 τόνοι ωριαία (δηλ. εξαπλασιασμός ή εννιπλασιασμός με τα containers).

8) Τα ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια εσωτερικού παρουσιάζουν τις εξής ιδιομορφίες: α) Έχουν πρόσθετο προσωπικό διαμερισμάτων, εστιατορίου και κυλικείου, β) έχουν υψηλό κόστος κατασκευής εξαιτίας του ότι πρέπει να διαθέτουν χώρους για την παραμονή και ενδιαίτηση των επιβατών, και γ) λειτουργούν κάτω από τον άμεσο έλεγχο και τις ρυθμίσεις του κράτους, το οποίο θεωρεί τα πλοία αυτά απαραίτητα για τη διακίνηση του πληθυσμού των νησιωτικών περιοχών. Έτσι ενώ παρουσιάζουν αυξημένο κόστος λειτουργίας, δεν τους είναι δυνατό να πετυχαίνουν υψηλούς ναύλους επιβατών. Και για το λόγο αυτό χαρακτηρίζονται σαν οι πτωχοί συγγενείς της εμπορικής ναυτιλίας.

9) Τα επιβατικά-οχηματαγωγά αν και εμφανίζουν υψηλό κόστος κατασκευής και λειτουργίας, έχουν το πλεονέκτημα της είσπραξης υψηλών ναύλων-κομίστρων, για τα φορτωμένα φορτηγά-αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα να εξουδετερώνεται ο παράγοντας του υψηλού κόστους όταν εμφανίζεται μεγάλη κίνηση μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων (μετά φορτίου ή χωρίς αυτό).

10) Τέλος, τα κρουαζιερόπλοια, εμφανίζουν πολύ υψηλό κόστος κατασκευής (αφού οι χώροι ενδιαίτησης των επιβατών πρέπει να είναι πολυτελείς και καλαισθητοί) και απασχολούν πολλαπλάσιο του ναυτιλιακού, ξενοδοχειακό προσωπικό, για την παροχή των απαιτούμενων υψηλών τουριστικών υπηρεσιών, αλλά εμφανίζουν και το πλεονέκτημα ότι δεν υπόκεινται σε κανένα περιορισμό ως προς τον καθορισμό του ναύλου κατά κρουαζιέρα, τον οποίο καθορίζει μόνο η ζήτηση θέσεων και ο διεθνής ανταγωνισμός. Καταλήγουμε επομένως στο συμπέρασμα ότι η αποδοτικότητα των ναυτικών εταιρειών, κρουαζιερόπλοιων εξαρτά σε μεγάλο βαθμό τα κέρδη της από παράγοντες αυξητικούς του κόστους όπως είναι, η διεθνής έντονη διαφήμιση, το πολύ καλό επίπεδο του ξενοδοχειακού προσωπικού, το καλής ποιότητας και άφθονο προσφερόμενο φαγητό, η άφθονη και ποικίλη ψυχαγωγία προς τους επιβάτες κ.α. Η σύγχρονη τάση πραγματοποίησης μεγάλων, άνετων και πολυτελών θαλάσσιων εκδρομών, ευνοεί τα κρουαζιερόπλοια από άποψη εσόδων.

Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με το μέγεθος του πλοίου.

Ο κανόνας της πληθοπαραγωγής, ο οποίος ισχύει στη βιομηχανία της δευτερογενούς παραγωγής, επεκτάθηκε και στη βιομηχανία των

θαλάσσιων μεταφορών, της τριτογενούς παραγωγής δηλαδή, στις ναυτικές εταιρείες. Επομένως, επιτεύχθηκε και στον τομέα αυτό σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου (μέσου κόστους) σε συνάρτηση με την αύξηση του μεγέθους. Η μείωση αυτή οφείλεται στην αναλογική μείωση όλων των κατηγοριών κόστους, ανά μονάδα φορτίου. Το λειτουργικό κόστος μειώνεται γιατί το σύνολο των δαπανών λειτουργίας αυξάνει βραδύτατα σε σχέση προς τον άξονα του μεγέθους.

Και οι δαπάνες ταξιδιού μειώνονται ανά μονάδα φορτίου, λόγω αναλογικής μείωσης ιδίως της κατανάλωσης καυσίμων. Και αυτά τα γενικά έξοδα της επιχείρησης κατανέμονται σε μεγαλύτερο όγκο μεταφερόμενου φορτίου.

Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με τη μορφή ναύλωσης του πλοίου. Σε όλες τις μορφές ναύλωσης (ναύλωση κατά ταξίδι, ναύλωση ολική, ναύλωση μερική, ναύλωση μεταφοράς πραγμάτων, σύμβαση εργολαβικής μεταφοράς, σύμβαση μεταφοράς επιβατών) ο πλοιοκτήτης φέρει όλες τις δαπάνες του πλοίου. Μόνο στη χρόνια ναύλωση ή χρονοναύλωση, η οποία αποτελεί στην πραγματικότητα εκμίσθωση του πλοίου στον μισθωτή χρονοναυλωτή και κατά δεύτερο λόγο, στην περίπτωση της ναύλωσης-ενοικίασης του πλοίου γυμνού το κόστος διαφοροποιείται για τον πλοιοκτήτη.

Τη διαμόρφωση και τον καταμερισμό του κόστους στις δύο αυτές μορφές ναύλωσης θα εξετάσουμε παρακάτω.

1. Το κόστος της Ναυτικής Εταιρείας σε περίπτωση χρονοναύλωσης. Στην περίπτωση αυτή οι σταθερές δαπάνες του πάγιου κόστους όπως είναι οι δαπάνες κεφαλαίου, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευών με τα αναγκαία υλικά και επιθεωρήσεις, οι δαπάνες ασφάλισης και οι δαπάνες διοίκησης-διαχειρίσεις βαρύνουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση, ενώ οι μεταβλητές δαπάνες του πλοίου (λειτουργικό κόστος και κόστος ταξιδιών) κατανέμονται ως εξής: Τον πλοιοκτήτη βαρύνουν τα έξοδα αμοιβής εισφορών και τροφοδοσίας του προσωπικού, τα μεσιτικά και οι προμήθειες. Ενώ τον χρονοναυλωτή - ενοικιαστή βαρύνουν: τα καύσιμα, τα έξοδα χειρισμού των φορτίων, τα έξοδα λιμανιών, τα έξοδα για γλυκό νερό των μηχανών, τα ασφαλιστρα και τα μεσιτικά για τα μεταφερόμενα φορτία.

2. Το κόστος της Ναυτικής Εταιρείας σε περίπτωση ναύλωσης του πλοίου γυμνού. Η περίπτωση αυτή αποτελεί ειδική μορφή χρονοναύλωσης, η οποία γίνεται μόνο για το πλοίο (σκάφος και μηχανές), και λέγεται ναύλωση του πλοίου γυμνού. Με τον όρο γυμνό εννοούμε ότι ο ενοικιαστής θα χρησιμοποιήσει δικό του πλήρωμα, εκτός ίσως από τον πλοίαρχο και τον α' μηχανικό, οι οποίοι πρέπει να είναι πρόσωπα της εμπιστοσύνης του πλοιοκτήτη. Η διαμόρφωση του κόστους

στην περίπτωση αυτή είναι ίδια με την προηγούμενη με την ουσιώδη διαφορά ότι ο ναυλωτής-ενοικιαστής του γυμνού πλοίου ευθύνεται για τις αμοιβές, εισφορές και την τροφοδοσία του πληρώματος.

7.5. ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟ

Η σύγχρονη επιχειρηματική δραστηριότητα κυριαρχείται από την πρόβλεψη-πρόγνωση, η οποία στην πράξη υλοποιείται με τον προγραμματισμό και τον προϋπολογισμό, ο οποίος πρέπει να είναι κατά το δυνατό ακριβέστερος. Ο προγραμματισμός σημαίνει θέση στόχων και σκοπών προς επίτευξη και ο προϋπολογισμός αποτελεί την αριθμητική έκφραση του προγραμματισμού, δηλ. αποτελεί τις αριθμητικές προβλέψεις ως προς τα έσοδα και τα έξοδα. Οι Ναυτικές Εταιρείες δεν ήταν δυνατό να εξαιρεθούν από τον κανόνα αυτό, και επειδή τα έσοδα είναι δεδομένα (λ.χ ναύλος κατά ταξίδι), ο προϋπολογισμός αφορά κυρίως τα έξοδα και στην ουσία είναι προϋπολογισμός κόστους.

Ο ακριβής προϋπολογισμός του κόστους δεν πρέπει να διαφέρει από την πραγματικότητα, αυτό προκύπτει από τη σύγκριση των προϋπολογιστικών στοιχείων με τα πραγματικά

Κόστος Προϋπολογιζόμενο: Ο προϋπολογισμός του κόστους εμφανίζεται με διάφορες μορφές οι οποίες εξετάζονται παρακάτω:

- 1) Προϋπολογισμός τρεχόντων εξόδων: Τα τρέχοντα έξοδα αποτελούν το κύριο μέρος του κόστους λειτουργίας του πλοίου, επομένως της Ναυτικής Εταιρείας. Με βάση τα πραγματοποιηθέντα έξοδα του προηγούμενου έτους και με τις προοπτικές του επόμενου, καταρτίζεται ο προϋπολογισμός των τρεχόντων εξόδων για το επόμενο έτος. Πίνακας 1 (Στο τέλος του κεφαλαίου).
- 2) Προϋπολογισμός ταξιδιού: Ο προϋπολογισμός ταξιδιού είναι κατ' ουσία προϋπολογισμός δαπανών ταξιδιού. Αυτός καταρτίζεται σε ειδικό έντυπο, σαν λεπτομερειακός (Πίνακας 2) και σαν συγκεντρωτικός περιληπτικός (πίνακας 3). Συγκεκριμένο προϋπολογισμό ταξιδιού, με μορφή CASE STUDY (μελέτη περιπτώσεων), φαίνεται στον πίνακα 4.
- 3) Πρόκριση επιλογής προσφορότερου ταξιδιού με βάση προϋπολογισμό. Αν σε μία Ναυτική Εταιρεία υποβάλλονται διάφορες προσφορές για την πραγματοποίηση μεταφορών με ένα πλοίο της, η πρόκριση του προσφορότερου, για την Εταιρεία, ταξιδιού γίνεται ύστερα από σύγκριση των προϋπολογισμών των

ταξιδιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα φαίνεται στον Πίνακα 5, όπου η τρίτη προσφορά είναι η προσφορότερη για τη Ναυτική Εταιρεία αφού εμφανίζει την ευνοϊκότερη αποδοτικότητα (Υψηλότερο ημερήσιο κέρδος).

- 4) Προϋπολογισμός κυκλικού ταξιδιού. Προκειμένου να γίνει αποδεκτή η προσφορά ενός κυκλικού ταξιδιού από μέρους της Ναυτικής Εταιρείας, καταρτίζεται ειδικός προϋπολογισμός, Πίνακας 6.
- 5) Προϋπολογισμός χρονοαύλωσης. Ο προϋπολογισμός εφαρμόζεται και στις περιπτώσεις χρονοαύλωσης, προκειμένου να κριθεί κατά πόσο αυτή είναι συμφέρουσα για τη Ναυτική Εταιρεία. Υπάρχουν προϋπολογισμοί που αναφέρονται σε σύντομη χρονική περίοδο όπως π.χ 2 μήνες (Πίνακας 7) και προϋπολογισμοί που αναφέρονται σε μεγάλη σχετικά περίοδο (Πίνακας 8).
- 6) Πρόκριση επιλογής ευνοϊκότερου ναύλου για πλοίο τακτικών γραμμών (liner). Οι Εταιρείες που διαθέτουν πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές, όταν πρέπει να επιλέξουν την ευνοϊκότερη μεταφορά (ευνοϊκότερο ναύλο) εφαρμόζουν ένα προϋπολογισμό Εσόδων-Εξόδων, Πίνακας 9.
- 7) Υπόδειγμα «Προτύπου Κοστολογίου πλοίου», Πίνακας F1.

Κόστος Πραγματοποιούμενο: Το πραγματοποιούμενο κόστος (πραγματικό, ιστορικό) προκύπτει απολογιστικά με βάση συγκεκριμένα στοιχεία.

Πρωταρχικά μελετώνται τα πραγματοποιηθέντα «τρέχοντα έξοδα» για ένα έτος, τα οποία προκύπτουν από την άθροιση των τρεχόντων εξόδων των ταξιδιών που έγιναν κατά το έτος αυτό, Πίνακας 10. Σε αυτό βοηθάει αφενός η λεπτομερής εκκαθάριση που εκδίδεται σε κάθε πραγματοποιούμενο ταξίδι (Πίνακας 11) και αφετέρου η ανακεφαλαιωτική περίληψή του (Πίνακας 12). Σημαντική και ενδιαφέρουσα είναι επίσης η κατανομή του κόστους της Ναυτικής Εταιρείας κατ'είδος και λειτουργία (Πίνακας F2).

Τέλος αυτό που παρουσιάζει ενδιαφέρον είναι η σύγκριση μεταξύ προβλέψεων και πραγματοποιήσεων, η οποία επιτρέπει τη συναγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

7.6. ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΙΤΙΕΣ

Μια Ναυτική Εταιρεία δεν έχει να αντιμετωπίσει μόνο τις κανονικές ομαλές και οργανικές δαπάνες. Μερικές φορές

δημιουργούνται έκτακτες δαπάνες, ολικές ή μερικές, που καλύπτονται αργότερα από τις ασφαλιστικές εταιρείες, στις οποίες είναι ασφαλισμένα τα πλοία ή από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς στους οποίους μετέχουν οι Ναυτικές Εταιρείες.

Δύο τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν η συνεισφορά στη γενική αβαρία και η αποζημίωση σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων.

Συνεισφορά σε γενική αβαρία: Στην περίπτωση της γενικής αβαρίας, όταν δηλαδή προκαλείται εκούσια και ηθελημένη ζημιά κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης ενός κινδύνου με σκοπό την αποτροπή μεγαλύτερης ζημιάς, ώστε να διασωθεί το πλοίο και το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου. Η αποκατάσταση της ζημιάς που προκλήθηκε γίνεται με κοινή αναλογική συνεισφορά των διασοζώμενων στοιχείων. Η ρύθμιση αυτή γίνεται από ειδικούς εμπειρογνώμονες «διακανονιστικών αβαριών» και καλείται «διακανονισμός γενικής αβαρίας».

Κατανομή ζημιών σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων: Σε περίπτωση σύγκρουσης δύο πλοίων, εξετάζεται αν υπάρχει υπαιτιότητα. Αν η σύγκρουση οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή σε ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) ή αν υπάρχει αμφιβολία για τα αίτια της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς οι οποίοι τις υπέστησαν. Αν όμως υπάρχει υπαιτιότητα και η σύγκρουση οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του ενός από τα δύο πλοία, οι ζημιές βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Αν υπάρχει αμοιβαία υπαιτιότητα, κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με το βαθμό αυτής και σε περίπτωση αμφιβολίας η ευθύνη μοιράζεται εξίσου.

Πίνακας 1. Μέσα ημερήσια προβλεπόμενα τρέχοντα έξοδα για το έτος 19... με βάση τα πραγματοποιηθέντα τρέχοντα έξοδα του έτους 19...

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΞΟΔΩΝ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 19...	ΠΡΟΒΛΕΠ. ΕΞΟΔΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 19...
Αμοιβές προσωπικού Ασφαλιστικές εισφορές για προσωπικό Έξοδα μετακινήσεων προσωπικού Τροφοδοσία πληρώματος Ασφάλιστρα Συντήρηση-Επισκευές Υλικά, εφόδια, ανταλλακτικά Αναλογία Ειδ. Επιθεώρησης Έξοδα Ασυρμάτου Φορολογία Γενικά έξοδα Διάφορα		
Σύνολο		
Μέσα ημερήσια έξοδα		

Πίνακας 4. Case study - Προϋπολογισμός ταξιδιού

Για το M/V Pioneer, χωρητικότητας 14.450 τόνων, ταχύτητας 14 μιλίων με ημερήσια κατανάλωση πετρελαίου 20 τόν. heavy fuel oil. (βρίθμας ναύλος για μεταφορά ψωμάτων χύδην (in bulk) από Tampa (U.S.A.) στο Rotterdam (Ολλανδία), κός \$6,10 κατά τόνο.

Όροι του ναυλοσυμφωνίου: 2.500 τόνοι φέρτισης ημερησίως, 1.500 τόνοι εκφόρτισης ημερησίως. — Καρφή κειτάχωνης. — Καρφές και γιορτές εξαρτώνται της φερτιμφορτίωσης.

Όροι μεταφοράς του φορτίου: Παράδοση (o.b. (free on board), δηλ. ελεύθερο βαρών εντός του πλοίου.

Οι κλιμακίτιες θα επιβαρυνθούν με 40 μ.α. cents κατά τόνο για την εκφόρτιση.

Η αμοιβή επίταχυνσης της φόρτισης ή εκφόρτισης (dispatch money) (α κληρωθεί κός \$500 ημερησίως).

Συνολικές κερμήθειες και μεριστά: 6%.

1. Υπολογισμός χρέων του ταξιδιού

Εν κλάει: Λονδίνο-Τάμα υπό έρμα (άνευ φορτίου) 13 1/2 ημέρες

Τάμα-Ρότερντομ με φορτίο 13 1/2 ημέρες

Περιθώριο για κερτίωση κακοκαιρίας 3 ημέρες

Σε λιμάνι: Σύνολο 30 ημέρες

Για φέρτιση 2 ημέρες

Για εκφόρτιση 2 1/2 ημέρες

Για παραλαβή κερτ. (barging) 0 ημέρες

Σύνολο 34 1/2 ημέρες

2. Προϋπολογισμός κασιμών ταξιδιού

30 ημέρες εν κλώ κρος 20 τόν. ημερησίως 600 τόννοι

4 1/2 ημερ. φέρτιση και εκφόρτ. κρος 3 τόν. ημερησίως 15 τόννοι

Σύνολο 615 τόννοι

Εξόδα ταξιδιού

Ημερήσια τρέχοντα εξόδα (running costs) £ 12.425

— Πετρέλαιο 615 τόν. και £ 6 ο τόν. 3.690

— Λιμενικά τέλη στην Τάμα 465

— Λιμενικά τέλη στο Ρότερντομ 995

— Στοιβαστικά —

— Τέλη διέλευσης διαύγων —

— Εξόδα εκφόρτισης 40 USA οντζ. επί του φορτίου 1.920

— Συνολικές κερμήθειες και μεριστά 1.764

— Αμοιβή επίταχυνσης (dispatch) —

13 ημέρες και 500 USA dol. £ 2.321

Σύνολικά εξόδα £ 23.580

Υπολογισμός ναύλου:

13.500 long tons κρος £ 6,10 (1 £ = 2,40 \$) £ 29.325

Συνολικό κέρδος ταξιδιού £ 5.745

Ημερήσιου κέρδος £ 191-10-0

Πίνακας 5. Προϋπολογισμός τριών ταξιδιών

	Ταξίδι No 1 Quebec/Liverp. 7.000 τόν. αίτιου	Ταξίδι No 2 Hampton 10.000 τόν. γαϊνόθρακα	Ταξίδι No 3 Argem./Liverp. 8.000 τόν. αίτιου
Ημέρες στη Θάλασσα υπό έρμα (χωρίς φορτίο)	3,75	—	16,33
Ημέρες στη Θάλασσα με φορτίο	8,33	27,50	17,40
Ημέρες διέλευσης διαύγων	—	1	—
Ημέρες στα λιμάνια	10	10	7
	22,08	38,50	40,73
Τρέχοντα εξόδα κλιμακίτιες £ 260 ημερησίως	£ 5.740-16-0	£ 10.610-00-0	£ 10.362-00-0
Κατανάλ. πετρελαίου ημερ. χωρίς φορτίο £ 120	450-00-0	—	1.956-00-0
Κατανάλωση πετρελαίου ημερ. με φορτίο £ 130	1.082-18-0	3.375-00-0	2.262-00-0
Κατανάλωση πετρελαίου ημερ. στο λιμάνι £ 20	200-00-0	200-00-0	140-00-0
Λιμενικά τέλη	1.620-00-0	1.560-00-0	1.200-00-0
Εξόδα διαύγων	—	2.400-00-0	—
Εξόδα επιταχ. (dispatch) £ 200 ημερ. (1 ημ.)	200-00-0	1.000-00-0	600-00-0
Εξόδα ταξιδιού	£ 9.293-14-0	£ 19.085-00-0	£ 16.740-00-0
Εξόδα χειρισμού φορτίου	5.240-00-0	—	—
Σύνολο εξόδων	£ 14.533-14-0	£ 19.085-00-0	£ 16.740-00-0
Ναύλος ταξιδιού	£ 19.250-00-0	£ 15.000-00-0	£ 32.000-00-0
Κέρδος ταξιδιού	£ 4.716-06-0	—	£ 15.260-00-0
Ζημία ταξιδιού	—	£ 4.085-00-0	—
Ημερήσιου κέρδος	206-02-0	—	—
			574-01-19

Υ/Τ JOHN
27040 κ.ο.ζ.

**Πίνακας 6. Προϋπολογισμός κυκλικού ταξιδιού. ROTTERDAM/MENA AL AHMA-
DI/ROTTERDAM.**

1. Υπολογισμός ημερών κυκλικού ταξιδιού		
Εν πλώ (κυκλικό ταξίδι) 23.000 μίλια, 372 μιλ. ημερ.	62	ημέρες
Στο λιμάνι για φόρτωση και εκφόρτωση	5	ημέρες
Σύνολο ημερών κυκλικού ταξιδιού	67	ημέρες
2. Υπολογισμός καταναλώσεως καυσίμων		
Εν πλώ από λιμάνι 67 ημέρες προς 80 τόν. ημερ. κατανάλωση πετρελαίου	5.360	τόννοι
Για φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου	100	-
Σύνολο	5.460	-
5.460 τόν. πετρελαίου προς £ 5.004-0 κατά τόνο	£ 27.300	-
3. Έξοδα κυκλικού ταξιδιού		
Τρέχοντα ημερ. έξοδα £ 430 ημερ. επί 67 ημέρες	£ 30.150	
Κείρισμα (όπως παραπάνω)	27.300	
Λιμενικό τέλη	5.000	
Έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης	-	
Μετατικά, προμήθειες, πρακτορειακά	7.500	
Διάφορα έξοδα	850	
Συνολικά έξοδα κυκλικού ταξιδιού	£ 70.800	
4. Υπολογισμός ναύλων και κέρδους		
Καταβληθησόμενος ναύλος για το κυκλικό ταξίδι	£ 200.994-05-0	
Μείον συνολικά έξοδα κυκλικού ταξιδιού (όπως παραπάνω)	70.800-00-0	
Συνολικό κέρδος ταξιδιού	£ 130.194-05-0	
Ημερήσιο κέρδος πλοίου (130.194-05-0: 67 ημέρες)	£ 1.930-04-0	

1. Υπολογισμός εξόδων		£ 330.00-0
Έξοδα πλοίου στο λιμάνι Los Angeles		
Από Los Angeles σε Victoria, 1095 μίλια 330 μίλια ημερησίως = 3 ημέρες και 1/4 ημέρας προς ημερήσια έξοδα £ 150	1.137-00-0	
Κατανάλωση καυσίμων 3 1/4 ημ. προς 19 τόν. fuel oil προς £6-00-0 κατά τόνο	375-00-0	
Κατανάλωση diesel oil 1 τόνο	8-00-0	
Έξοδα πλοίου από Los Angeles σε Victoria B.C.	£ 1.870-00-0	
Διάρκεια ταξιδιού από Victoria σε Hamburg 2 μήνες = 60 ημέρες προς £350 ημερ. έξοδα Μεσοτεία χρονοναύλαωσης 3%	21.000-00-0	
	1.539-00-0	
Συνολικά έξοδα	£ 24.409-00-0	
2. Υπολογισμός μεσοτείας χρονοναύλαωσης		
10.260 τόν. dw προς 50/ = £ 25.650 επί 2 μήνες μείον έξοδα όπως παραπάνω	£ 51.300-00-0	
	24.409-00-0	
Συνολικό κέρδος χρονοναύλαωσης	£ 26.891-00-0	
Ημερήσιο κέρδος της χρονοναύλαωσης (26.891-60)	£ 448-03-7	

**Πίνακας 8. Προϋπολογισμός χρονοναύλαωσης για δυο χρόνια (Case study. m/v.b.
14.300 τόν)**

1. Μηηνία έξοδα πλοίου		£ 4.800-00-0
Λιμενικές αξιωμ/κών και κληρωμάτων		£ 950-00-0
Υλικά καταστρωμάτων και μηχανής		£ 750-00-0
Τροφοδοσία κληρωμάτων		£ 2.500-00-0
Ασφάλιστρα		£ 250-00-0
Επισκευές και συντήρηση		£ 200-00-0
Διάφορα έξοδα		£ 350-00-0
Έξοδα διαχείρισης		£ 9.800-00-0
Μηνιαία έξοδα του πλοίου		536-00-0
2. Μεσοτείας χρονοναύλαωσης, προς 3% μνη.		
Σύνολο μηνιαίων εξόδων		£ 10.416-00-0
		£ 347-00-0
3. Ημερήσια έξοδα ημ. χρονοναύλ. 10416:30		
4. Μεσοτεία χρονοναύλαωσης		
14.300 τόν. προς \$ 4.50 κατά τόνο μηνιαία = 64.350 \$		
\$ 64.350 προς 24 μήνες = \$ 1.544.400 μετατρέπ. σε Μείον έξοδα ημερήσια £ 347 (όπως παραπάνω)		
" 720 ημέρες		
Συνολικό κέρδος χρονοναύλαωσης		£ 643.500-00-0
Ημερήσιο κέρδος χρονοναύλαωσης		£ 249.740-00-0
		£ 393.760-00-0
		£ 547-00-0

ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....
ΠΛΟΙΟΝ.....

Πίνακας 10. Πραγματοποιηθέντα τρέχοντα έξοδα από 1.1.... ως 31.12....

Κύριη. έξοδα	Ταξ. Νο Από... ως...	Ταξ. Νο Από... ως...	Ταξ. Νο 3 Από... ως...	Σύνολο	Ημερήσια τρ. έξοδα	Παρατηρ.
Προσωπικό						
Τεκνικές αμοιβές						
Υπερπλίτες κρουαζιέρας						
Λοιπές αμοιβές						
Έξοδα περιθαλάφης						
Έξοδα καλλινοστήσης						
Έσοδα σε Αση. Οργ. Προσωπικού						
Τροφοδοσία κληρώματος						
Ασφάλιστρα						
Στητήρια-Εκτακτά						
Υλικά-Εφόδια						
Καταστρώματος						
Μηχανών						
Διαμερισμάτων						
Αντιλλακτικά						
Ανάλογα επί συνδιάρρησης						
Φορολογία						
Γενικά έξοδα						
Διήροσα						
ΣΥΝΟΛΑ						

Πίνακας 9. Πρόκριση επιλογής του ευνοϊκότερου ναύλου σε πλοίο τακτικών γραμμών (Liner)

Πλοίο τακτικών γραμμών 6.000 τόν. δ.ω. με ολικό κυβισμό 100.000 κυβικά κόδια (7.500 κυβικοί ή μετρικοί τόνοι) δέχεται προσφορές για τη μεταφορά των παρακάτω φορτίων:

1. Πλάκες χαλκού (copper ingots), 6.000 τόννοι κρος \$ 10.00 κατά τόνο, δηλ. σύνολο \$ 180.000.
Στην περίπτωση αυτή, το φορτίο έχει συντελεστή στήβασης 10 κυβ. π. σ. επιμένως θα χρησιμοποιηθεί το 20% μόνο του κυβισμού του πλοίου και το 80% θα καταρτιστούν αχρησιμοποίητα, δηλ. το κώπη του θα είναι κενό.

2. 7.500 κυβικοί τόννοι βαρβακι κρος \$ 10.00 για κάθε τόνο κυβισμού δηλ. σύνολο ναύλου \$ 225.000. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο θα φορτώσει 1.100 τόννους βάρος (300.000 κυβ. κόδια κρος 90 κυβ. κόδια συντελεστή στήβασης = 1.100 τόν. βάρος) και επιμένως θα καλίψει μόνο το 55,5% του συνολικού βάρους του (6.000 τόνν.).

Και οι δύο αυτές περιπτώσεις παρουσιάζουν μειονεκτήματα.

Πρέπει να βρεθεί η εφικτή λύση σαν συνδυασμός των ανωτέρω προσφορών. Αυτή είναι η εξής:

— 3.000 τόννοι κλάσες χαλκού (30.000 κυβ. κόδια)
κρος \$ 30.00 για κάθε τόνο των 2.240 λίτρων
Ναύλος \$ 90.000

— 3.000 τόννοι βαρβακος (270.000 κυβ. κόδια)
κρος \$ 30.00 ανά 40 κυβ. κόδια
Ναύλος \$ 202.500

Συνολικός Ναύλος

\$ 292.500

Ο συνολικός αυτός ναύλος είναι ευνοϊκότερος από τους δύο προηγούμενους (\$ 180.000 της πρώτης περίπτωσης και \$ 225.000 της δεύτερης) και ανιχνρώνει το κλειτό ταξίδει με πλήρη το κώπη του, ώστε ο κλοιός του να είναι άδειος.

Πίνακας 11. Αετομηρέας εκκαθάριση ταξιδιού

Επωνυμία Ναυτιλιακής Εταιρείας Όνομα πλοίου	Αύξων αριθμός ταξιδιού
Λιμάνι απόλαυσης.....	
Λιμάνι προορισμού.....	
Χρον. διάστημα ταξιδιού.....	από.....
	έως.....
Μεταφερόμενος είδος.....	
Μεταφερόμενη κατάσταση σε τόνο/ους.....	
Στοιχεία ναυλοσημειώσεων.....	
Στοιχεία φορτωτικής.....	
Διασυνδεδεμένα μίλλια.....	
Υπόλοιπο πετρέλαιου.....	
κατά τον απόπλου σε τόνο/ους.....	
Παραλαβή πετρελαίου.....	Λιμάνι.....
	Χρόνος.....
Υπόλοιπο πετρελαίου κατά.....	
τη λήξη του ταξιδιού σε τόνο/ους.....	
ΕΙΣΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	
Εισπραχθείς ναύλος.....	\$
(με βάση το ναυλοσημείωμα.....	
και της φορτωτικής).....	
Εισπραχθείσες επισταλίες.....	\$
Σύνολο Εσόδων ταξιδιού.....	
ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	
Προμήθειες και μιστικά.....	\$
Επιτάχυνση φορτοεκφόρτωσης (Dorflicht).....	
Έξοδα φορέων.....	
Φορτωτικά.....	
Ζωοτροφικά.....	
Σταθιαστικά.....	
Εκφορτωτικά.....	
Έξοδα λιμηνών.....	
Λιμενικά τέλη.....	
Φορικά τέλη.....	
Πλοηγικά.....	
Ριφοιλικά.....	
Τέλη διέλευσης διαμεγών.....	
Πρακτορειακά.....	
Κούραση.....	
Κατανάλωση ταξιδ.....	των ημερ.....
Λιμενικά.....	των ημερ.....

Ασφαλιστά κατά κινδύνων κολύμβου.....	
Εισφορές Αλληλεσφ. Οργανισμού.....	
Αμοιβές προσωπικού πλοίου.....	
Τακτικά μισθολογία.....	
Υπερωρίες.....	
Εκτακτές αμοιβές.....	
Προσαυξήσεις (επιδόματα).....	
Μισθολογία αναμονής.....	
Επίδομα υπερπενταετίας υπηρεσίας.....	
Εισφορές σε Ασφ. Οργανισμούς.....	
Τροφοδοσία πληρώματος.....	
Αμοιβές.....	
Έξοδα ταξιδιού, περιβαλ......	
Έξοδα καλλυντικών.....	
Ετήσιες στατικές αποζημιώσεις.....	
Ετήσιος δεξμενισμός.....	
Διακοσμήματα νηυγώνων.....	
Αναλογία ειδικής άεστης εκπίεση.....	
Υλικά και σφάλια.....	
Υλικά καταστρώματος.....	
Υλικά μηχανών.....	
Υλικά διαμερισμάτων.....	
Ανταλλακτικά.....	
Χρόματα.....	
Δοκίμες Ασημάτων.....	
Φορολογία (αναλογία).....	
Γενικά έξοδα.....	
Διάφορα.....	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	
Σύνολο Εσόδων όπως παραπάνω.....	
Σύνολο Εξόδων όπως παραπάνω.....	
ΚΕΡΔΟΣ ή ΖΗΜΙΑ	

Πίνακας 12. Συγκεντρωτικά αποτελέσματα ταξιδίου

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ			
ΠΛΟΙΟ			
Ταξίδι αριθ.			
Από.....μέχρι			
ΕΣΟΔΑ			
	Ναύλος		\$
	Εκισταλίες		.....
		Σύν. Εσόδων	\$
ΕΞΟΔΑ			
Προμήθειες-μεσιτείες	.....	
Επιτάχυνση φ/εκφ/σης	.....	
Εξόδα φορτίου και λιμανιών	.....	
Πρακτορειακά	.....	
Τέλη διωρύγων	.....	
Καύσιμα-λιπαντικά	.....	
Μισθοδυσία	.....	
Τροφιδυσία	.....	
Εισφορές Ασφ. Οργ. Πρωσ.	.....	
Αποζημιώσεις-Παλιννοστήσεις	.....	
Επισκευές-συντήρηση	.....	
Υλικά-ανταλλακτικά	.....	
Αναλογία Ειδ. Εκπιθώρησης	.....	
Δαπάνες Ασυρμάτου	.....	
Φορολογία (αναλογία)	.....	
Γενικά έξοδα	.....	
Διάφορα	.....	
Σύνολο εξόδων			\$
Προκύψαν κέρδος			\$
Ημερήσιο κέρδος	\$		\$

Πίνακας F₁-Υπόδειγμα προτύπου κοστολογίου πλοίου

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ (για κάθε υλικό)	ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΤΙΜΗ	ΤΟΜΕΙΣ			ΣΥΝΟΛΟ
		ΠΟΣΟΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΓΕΦΥΡΑΣ ΜΗΧ/ΣΙΟΥ	ΕΝΔ/ΣΗΣ ΛΟΙΠΟΙ	

Συνολικό κόστος υλικών και υλικών

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΤΥΠΟΥ	ΠΡΟΤΥΠΟΣ	ΠΡΟΜ/ΙΟ
------------------	----------	---------

Συνολικό κόστος υλικών εργασιών

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΞΟΔΩΝ	ΠΡΟΣΤ. ΤΙΜΗ	ΠΡΟΤΥΠΟΙ ΣΥΝΤΕΛ. ΕΠΙΒΑΡ.
------------------------------	----------------	--------------------------------

Σύνολο γενικών εξόδων

Συνολικό πρότι-πο κόστος κλιού

Πίνακας F₂. Case-study. Κατανομή κόστους ναυτιλιακής επιχείρησης κατ' είδος και κατά λειτουργία

	ΥΛΙΚΑ	ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠ.	ΑΜΟΙΒΕΣ ΥΠΗΡΕΣ. ΤΡΙΤΩΝ	ΑΠΟΣΒΕΣ	ΑΣΦΑΛΙΣΤ.	ΦΟΡΟΙ & ΤΕΛΗ	ΤΟΚΟΙ
για	Καύσιμα λικαντικά	Μισθοί κλπ προσωπικού Μηχανιστ.	Συντήρηση επισκευές	Μηχανών & μηχανημ.	Μηχανών & μηχανημ.	—	Έμμεση επιβάρ.
επιφορ. πληρωσ.	υλικά καταστρ.	Μισθοί κλπ. καταστρώμ.		κλοιού	κλοιού	Φόρ. κλοιού & Διάφορα Τέλη	Έμμεση επιβάρ.
ικη	Τιμοκαταλ. διαφημιστικά έντυπα κ. α.	Μισθοί πρακτόρων υπαλλήλων και υπαλλήλ. ιδιοκτ. πρακτορείων	Προμήθειαι πρακτόρων ναυλομεσιτών ασφαλειών μεσιτιών κ.α.	ιδιοκτητών πρακτορείων	φορτίου	Εισφορές επί φορτίου	—
ή α	Έντυπα βιβλία κ. α.	Μισθοί διοικητικού προσωπικού γραφείων Αρχιλοισαρχοί Αρχιμηχανικοί	Αμοιβές Νηγομόνων Νομικών Συμβούλων	Κτιρίων διοικήσεως επίκλων σκαφών	Κτιρίων επίκλων κ. α. διοικήσεως	Εισφορές διοικήσεως Τέλη τηλ/νών	Έμμεσος επιβάρυνση
επιστατική α	Μηχανές ταμείου ηλεκτρονικοί υπολογισταί		Τραπεζικές προμήθειαι φύλακτρα	Μηχανών ταμείου υπολογιστών	Μηχανών ταμείου υπολογιστών	Τέλη συμβολαίων δανεισμού	Δανείων μακρο- μεσο- βραχυπρόθεσμων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

8.1. ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

ΟΜΑΔΑ ΕΝΑΤΗ

Το σχέδιο λογαριασμών του συστήματος της αυτόνομης λειτουργίας της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως.

Πρωτοβάθμιοι Λογαριασμοί

- 90 Διάμεσοι – αντικριζόμενοι λογαριασμοί
- 91 Ανακατάταξη εξόδων – εσόδων
- 92 Κέντρα (θέσεις) κόστους και κέντρα κέρδους
- 93 Κόστος ταξιδίων

- 94 Αποθέματα
- 95 Αποκλίσεις
- 96 Έσοδα – μικτά αναλυτικά αποτελέσματα
- 97 Διάφορες ενσωματώσεως & καταλογισμού
- 98 Αναλυτικά αποτελέσματα
- 99 Αναλυτική λογιστική εκμεταλλεύσεως άλλων κέντρων
(Υποκαταστημάτων – Γραφείων)

Δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί

90.00

90.01 Αποθέματα λογισμένα

90.02

90.03

90.04

90.05

90.06 Οργανικά έξοδα κατ' είδος λογισμένα

90.07 Οργανικά έσοδα κατ' είδος λογισμένα

90.08 Έκτακτα & ανόργανα έξοδα – έκτακτες ζημιές λογισμένες

90.09 Έκτακτα & ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη λογισμένα

90.10 Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους λογισμένες

90.11 Υπολογιστικά έξοδα λογισμένα

90.12 Υπολογιστικά έσοδα λογισμένα

90.13

90.99

Ομάδα 9^η : Αναλυτική λογιστική εκμεταλλεύσεως**90 Διάμεσοι αντικριζόμενοι λογαριασμοί**

90.00

90.01 Αποθέματα λογισμένα

90.01.00 Εφόδια μηχανής λογισμένα

90.01.01 Εφόδια καταστρώματος λογισμένα

90.01.02 Εφόδια Διαμερισμάτων λογισμένα

90.01.03 Καύσιμα & Λιπαντικά λογισμένα

90.01.04 Τρόφιμα λογισμένα

90.01.05 Είδη κυλικείου λογισμένα

90.01.06 Χρώματα – χημικά λογισμένα

90.01.07 Διάφορα εφόδια λογισμένα

90.01.08

90.02

90.03

90.04

90.05

90.06 Οργανικά έξοδα κατ' είδος λογισμένα

90.06.00 Έξοδα διοικήσεως λογισμένα

90.06.01 Αμοιβές & Έξοδα πληρώματος λογισμένα

90.06.02 Ασφάλιστρα & έξοδα ασφαλίσεως λογισμένα

90.06.03 Έξοδα συντηρήσεως & επισκευών (πλοίων)
λογισμένα

90.06.04 Έξοδα ταξιδίων πλοίων λογισμένα

90.06.05 Γενικά έξοδα πλοίων λογισμένα

90.06.06 Αποσβέσεις λογισμένες

90.06.07

90.06.08 Προβλέψεις εκμεταλλεύσεως λογισμένες

90.07 Οργανικά έσοδα κατ' είδος λογισμένα

90.07.00 Ναύλοι & μισθώματα λογισμένα

90.07.01 Σταλίες λογισμένες

90.07.02 Έσοδα για καθαρισμό κυτών λογισμένα

90.07.03 Επισταλίες (αντίθετος) λογισμένες

90.07.04 Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως λογισμένα

90.07.05

90.08 Έκτακτα & ανόργανα έξοδα – έκτακτες ζημιές λογισμένες

90.08.00 Έκτακτα & ανόργανα έξοδα λογισμένα

90.08.01 Έκτακτες ζημιές λογισμένες

90.08.02

90.08.03

90.09 Έκτακτα & ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη λογισμένα

90.09.00 Έκτακτα & ανόργανα έσοδα λογισμένα

90.09.01 Έκτακτα κέρδη λογισμένα

90.09.02

90.10 Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους λογισμένες

90.10.00

90.11 Υπολογιστικά έξοδα λογισμένα

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

90.12 Υπολογιστικά έσοδα λογισμένα

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

90.13

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

91 Ανακατάταξη εξόδων – εσόδων**Δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί**

- 91.00 Ανακατάταξη των εξόδων σε σταθερά & μεταβλητά**
 - 91.01 Οργανικά έξοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα**
 - 91.02 Οργανικά έσοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα**
 - 91.03**
 - 91.04**
 - 91.05 Οργανικά έξοδα κατ' είδος προς μερισμό**
 - 91.06 Οργανικά έξοδα κατ' είδος ενσωματωμένα προϋπολογιστικά**
 - 91.07 Οργανικά έσοδα ενσωματωμένα προϋπολογιστικά**
 - 91.08 Αποτελέσματα ενσωματωμένα προϋπολογιστικά**
 - 91.09 Αγορές αποθεμάτων ενσωματωμένες προϋπολογιστικά**
 - 91.10**
 - 91.99**
-

91 Ανακατάταξη εξόδων – εσόδων

91.00 Ανακατάταξη των εξόδων σε σταθερά & μεταβλητά

91.00.00 Έξοδα πλοίου Α Σταθερά

91.00.00.00

91.00.00.01 Αμοιβές & έξοδα πληρώματος σταθερά

91.00.00.02 Ασφάλιστρα & έξοδα ασφάλισης σταθερά

91.00.00.03 Έξοδα συντηρήσεως & επισκευών σταθερά

91.00.00.04

91.00.00.05 Γενικά έξοδα πλοίου σταθερά

91.00.00.06 Αποσβέσεις σταθερές

91.00.00.07

91.00.00.08 Προβλέψεις σταθερές

91.00.00.09

91.00.00.99 Υπολογιστικά έξοδα σταθερά

91.00.01 Έξοδα πλοίου Β σταθερά

Ανάπτυξη αντίστοιχη του 91.00.00

91.00.02.....

91.00.10 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας σταθερά

91.00.10.00 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού Διοικήσεως
σταθερά

91.00.10.01 Αμοιβές και έξοδα τρίτων σταθερά

91.00.10.02 Παροχές τρίτων σταθερές

91.00.10.03 Φόροι – Τέλη σταθερά

91.00.10.04 Διάφορα έξοδα σταθερά

91.00.10.05 Αποσβέσεις – παγίων σταθερές

91.00.10.06 Προβλέψεις σταθερές

91.00.10.07

91.00.11 Έξοδα λειτουργίας ναυλώσεων σταθερά

Ανάπτυξη σύμφωνα με το λογαριασμό 91.00.10 (έξοδα
Διοικητικής λειτουργίας)

91.00.12 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας σταθερά

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

91.00.13

91.00.20 Έξοδα πλοίου Α μεταβλητά

91.00.20.00 Έξοδα Διοικήσεως μεταβλητά

91.00.20.01 Αμοιβές και έξοδα πληρώματος μεταβλητά

91.00.20.02 Ασφάλιστρα και έξοδα ασφάλισης μεταβλητά

- 91.00.20.03 Έξοδα συντηρήσεως και επισκευών μεταβλητά
- 91.00.20.04 Έξοδα ταξιδιού (ειδικά)
- 91.00.20.05 Γενικά έξοδα πλοίου μεταβλητά
- 91.00.20.06 Αποσβέσεις μεταβλητές
- 91.00.20.07
- 91.00.20.08 Προβλέψεις μεταβλητές
- 91.00.20.09
- 91.00.20.99 Υπολογιστικά έξοδα μεταβλητά

91.00.21 Έξοδα πλοίου Β μεταβλητά

Ανάπτυξη όπως ο λογαριασμός 91.00.01

91.00.30 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας μεταβλητά

Αντίστοιχη ανάπτυξη με το λογαριασμό 91.00.10

91.00.31 Έξοδα λειτουργίας ναυλώσεων μεταβλητά

Αντίστοιχη ανάπτυξη με το λογαριασμό 91.00.11

91.00.32 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας μεταβλητά

Αντίστοιχη ανάπτυξη με το λογαριασμό 91.00.12

91.01 Οργανικά έξοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

91.02 Οργανικά Έσοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα

91.02.00 Έσοδα πλοίου Α

91.02.00.00 Ναύλοι & μισθώματα

91.02.00.00.00 Ναύλοι & μισθώματα ταξιδιού
No1

91.02.00.00.01 Ναύλοι & μισθώματα ταξιδιού
No2

91.02.00.00.02

91.03

91.04

91.05 Οργανικά έξοδα κατ' είδος προς μερισμό

Ανάπτυξη αντίστοιχη με τους λογαριασμούς της ομάδας 6 εκτός του λογαριασμού 69

91.06 Οργανικά έξοδα κατ' είδος ενσωματωμένα προϋπολογιστικά

Ανάπτυξη αντίστοιχη με τους λογαριασμούς της ομάδας 6 εκτός του λογαριασμού 69

**91.07 Οργανικά Έσοδα κατ' είδος ενσωματωμένα
προϋπολογιστικά**

91.08 Αποτελέσματα ενσωματωμένα προϋπολογιστικά
Ανάπτυξη αντίστοιχη των λογαριασμών 82, 83, 84

91.09 Αγορές αποθεμάτων ενσωματωμένες προϋπολογιστικά
Ανάπτυξη αντίστοιχη των λογαριασμών της ομάδας 3

91.10

92 Κέντρα (θέσεις) κόστους & κέντρα κέρδους**Δευτεροβάθμιοι Λογαριασμοί****92.00 Έξοδα πλοίου "Α"****92.01 Έξοδα πλοίου "Β"****92.02 Έξοδα διοικητικής****92.03 Έξοδα λειτουργίας Ναυλώσεων****92.04 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας****92.05****92.99**

92 Κέντρα (θέσεις) κόστους & κέντρα κέρδους**92.00 Έξοδα πλοίου "Α"**

- 92.00.00 Έξοδα Διοικήσεως
- 92.00.01 Αμοιβές & έξοδα πληρώματος
- 92.00.02 Ασφάλιστρα & έξοδα ασφάλισης
- 92.00.03 Έξοδα συντηρήσεως & επισκευών
- 92.00.04 Έξοδα ταξιδίων
- 92.00.05 Γενικά έξοδα πλοίου
- 92.00.06 Αποσβέσεις
- 92.00.07
- 92.00.08 Προβλέψεις
- 92.00.09
- 92.00.10

- 92.00.14 αναλώσεις εφοδίων μηχανής
- 92.00.15 αναλώσεις εφοδίων καταστρώματος
- 92.00.16 αναλώσεις εφοδίων διαμερισμάτων
- 92.00.17 αναλώσεις χρωμάτων -- χημικών
- 92.00.18 αναλώσεις καυσίμων & λιπαντικών
- 92.00.19 αναλώσεις διαφόρων εφοδίων
- 92.00.20
- 92.00.99 Υπολογιστικά έξοδα

92.01 Έξοδα πλοίου

(Ανάπτυξη όπως παραπάνω)

92.02 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας

(Περιλαμβάνει τα έξοδα των τμημάτων της διοίκησης) ανάλυση των λογαριασμών όπως στον 91.00.10 και επί πλέον τα μεταβλητά έξοδα σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης.

92.03 Έξοδα Λειτουργίας ναυλώσεων

Ανάλυση σταθερών & μεταβλητών δαπανών

92.04 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας

Ανάλυση σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης π.χ.

- 92.02.00 Τόκοι & συναφή έξοδα για πλοίο Α
- 92.02.01 Τόκοι & συναφή έξοδα για το πλοίο Β
- 92.00.02 Έξοδα -- τμήματος Λογιστηρίου
- 92.00.03 Έξοδα -- τμήματος μηχανογραφήσεως

Σημείωση : Οι παραπάνω θέσεις κόστους μπορούν να υποδιαιρεθούν παραπέρα εφόσον η επιχείρηση επιθυμεί μεγαλύτερη ανάπτυξη με τη δημιουργία βοηθητικών κέντρων κόστους για λήψη περισσότερων πληροφοριών π.χ. βοηθητικό κέντρο κόστους στο πλοίο μπορεί να είναι το κόστος του βιομηχανοστασίου. Το ίδιο μπορεί να συμβεί και με το κόστος των λειτουργιών της επιχείρησης π.χ. ο λογαριασμός 92.02 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας μπορεί να υποδιαιρεθεί ως εξής

92.02 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας

92.02.00 Έξοδα Υπηρεσιών διοικήσεως

92.02.00.00 Αμοιβές & έξοδα προσωπικού

92.02.00.01 Αμοιβές τρίτων

92.02.00.02

92.02.00.03

92.02.01 Έξοδα υπηρεσίας προσωπικού

92.02.01.00 Αμοιβές προσωπικού

92.02.01.01

92.02.02 Έξοδα υπηρεσίας ανεφοδιασμού

92.02.02.00

92.02.03 Έξοδα υπηρεσιών συντηρήσεως & επισκευών

92.02.03.00

93 Κόστος ταξιδίων**Δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί**

- 93.00 Κόστος ταξιδίων πλοίου Α**
 - 93.01 Κόστος ταξιδίων πλοίου Β**
 - 93.02**
 - 93.97 Κόστος παρεπομένων δραστηριοτήτων**
 - 93.98**
 - 93.99**
-

93 Κόστος ταξιδίων**93.00 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Α"****93.00.00 Κόστος ταξιδίου "Α"**

93.00.00.00 Κόστος αμέσων εξόδων

93.00.00.00.00 Έξοδα διοικήσεως

93.00.00.00.01 Αμοιβές & έξοδα πληρώματος

93.00.00.00.02 Έξοδα ταξιδίου (ειδικά)

93.00.00.00.03 Ασφάλιστρα & έξοδα ασφάλισης

93.00.00.00.04 Έξοδα συντηρήσεως & επισκευών

93.00.00.00.05 Γενικά έξοδα πλοίου

93.00.00.00.06 Αποσβέσεις

93.00.00.00.07

93.00.00.00.08 Προβλέψεις

93.00.00.00.09

93.00.00.00.10

93.00.00.00.11

93.00.00.01 Κόστος Αναλωθέντων άμεσων αποθεμάτων

93.00.00.01.00 Αναλωθέντα εφόδια μηχανής

93.00.00.01.01 Αναλωθέντα εφόδια Καταστρώματος

93.00.00.01.02 Αναλωθέντα εφόδια Διαμερισμάτων

93.00.00.01.03 Αναλωθέντα καύσιμα & Λιπαντικά

93.00.00.01.04 Αναλωθέντα είδη κυλικείου

93.00.00.01.05 Αναλωθέντα χρώματα - χημικά

93.00.00.01.06 Αναλωθέντα εφόδια διάφορα

93.00.00.01.07

93.00.00.02 Κόστος εμμέσων εξόδων

Ανάπτυξη αντίστοιχη όπως παραπάνω

93.01 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Β"**93.01.00 Κόστος ταξιδίου Νο 1**

Ανάπτυξη όπως παραπάνω

93.02

93.97 Κόστος Παρεπομένων δραστηριοτήτων

94 Αποθέματα**Δευτεροβάθμιοι Λογαριασμοί**

- 94.00 Εφόδια μηχανής**
 - 94.01 Εφόδια καταστρώματος**
 - 94.02 Εφόδια διαμερισμάτων**
 - 94.03 Καύσιμα & Λιπαντικά**
 - 94.04 Τρόφιμα**
 - 94.05 Είδη κυλικείου**
 - 94.06 Χρώματα - χημικά**
 - 94.07 Διάφορα εφόδια**
 - 94.08**
 - 94.99**
-

94 Αποθέματα

94.00 Εφόδια μηχανής

94.00.01 Εργαλεία

94.00.02 Αναλώσιμα Υλικά

94.00.03 Ανταλλακτικά μηχανών

94.00.04

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

94.00.05

94.01 Εφόδια καταστρώματος

94.01.00 Σχοινιά

94.01.00 Συρματόσχοινα

94.01.00 Αναλώσιμα Υλικά

94.01.00

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

94.01.00

94.02 Εφόδια Διαμερισμάτων

94.02.00 Ιματισμός διαμερισμάτων

94.02.01 Σκευή μαγειρίου

94.02.02 Σκευή τραπεζαρίας

94.02.03

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

94.02.04

94.03 Καύσιμα και Λιπαντικά

94.03.00 Πετρέλαιο FUEL

94.03.01 Πετρέλαιο DIESEL

94.03.02 Κυλινδρέλαιο (cylinder oil)

94.03.03 Αξονέλαιο (crank case oil)

94.03.04 Λοιπά λιπαντικά

94.03.05

94.04 Τρόφιμα

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

94.05 Είδη κυλικείου

94.05.00 Ποτά

94.05.01 Αναψυκτικά

94.05.02 Τσιγάρα

94.05.03

94.06 Χρώματα – Χημικά

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

94.07 Διάφορα – Εφόδια

94.07.00 Νερό

94.07.01

96 Έσοδα - Μικτά αναλυτικά αποτελέσματα**Δευτεροβάθμιοι Λογαριασμοί****96.00 Έσοδα πλοίου "Α"****96.01 Έσοδα πλοίου "Β"****96.02****96.14 Έσοδα παρεπομένων δραστηριοτήτων****96.15****96.20 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Α"****96.21 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Β"****96.22****96.30 Κόστος παρεπομένων δραστηριοτήτων****96.31 Μικτά - αναλυτικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου
"Α"****96.32 Μικτά - αναλυτικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου
"Β"****96.33****96.40 Μικτά - αναλυτικά αποτελέσματα παρεπομένων
δραστηριοτήτων****96.41****96.99**

96 Έσοδα – Μικτά αναλυτικά αποτελέσματα**96.00 Έσοδα πλοίου "Α"**

96.00.00 Έσοδα ταξιδίου Νο 1

96.00.01 Έσοδα ταξιδίου Νο 2

96.00.02

96.01 Έσοδα πλοίου "Β"

96.01.00 Έσοδα ταξιδίου Νο 1

96.01.01 Έσοδα ταξιδίου Νο 2

96.02

96.14 Έσοδα παρεπομένων δραστηριοτήτων

96.14.00

96.20 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Α"

96.20.00 Κόστος ταξιδίου Νο 1

96.20.01 Κόστος ταξιδίου Νο 2

96.20.02

96.21 Κόστος ταξιδίων πλοίου "Β"

96.21.00 Κόστος ταξιδίου Νο 1

96.21.01 Κόστος ταξιδίου Νο 2

96.21.02

96.30 Κόστος παρεπομένων δραστηριοτήτων

96.30.00.....

96.31 Μικτά – αναλυτικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου Α

96.31.00 Αποτελέσματα ταξιδίου Να 1

96.31.01 Αποτελέσματα ταξιδίου Να 2

96.31.02

96.32. Μικτά – αναλυτικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου Β

96.32.00 Αποτελέσματα ταξιδίου Νο 1

96.32.021 Αποτελέσματα ταξιδίου Νο 2

96.32.02

96.40 Μικτά αναλυτικά αποτελέσματα παρεπομένων δραστηριοτήτων

96.40.00.....

98 Αναλυτικά αποτελέσματα
Δευτεροβάθμιοι Λογαριασμοί

98.00 Μικτά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου "Α"

98.01 Μικτά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου "Β"

98.02

98.99 Αποτελέσματα χρήσεως

98 Αναλυτικά αποτελέσματα

98.00 Μικτά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου "Α".
Ανάπτυξη αποτελεσμάτων ταξιδίων (όπως λογ. 96).

98.01 Μικτά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου "Β".
Ανάπτυξη αποτελεσμάτων ταξιδίων (λογ. 96).

98.02

98.98

98.99 Αποτελέσματα χρήσεως

98.99.00 Μικτά αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως πλοίων

98.99.01 Έξοδα που βαρύνουν τα μικτά αποτελέσματα
εκμεταλλεύσεως (λογ. 92)

98.99.01.00 Έξοδα Διοικητικής λειτουργίας

98.99.01.01 Έξοδα λειτουργίας ναυλώσεων

98.99.01.02 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας

98.99.01.03 Υπολογιστικά Έξοδα & διαφορές
αποσβέσεων

98.99.02

98.99.03

98.99.04 Έκτακτα & ανόργανα Έξοδα – έκτακτες ζημιές (Λογ. 82)

98.99.05 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη (Λογ. 83)

98.99.05 Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους (Λογ. 84)

98.99.06 Μη ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος αποσβέσεις

98.99.99 Καθαρά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές χρήσεως).

8.2. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Προκειμένου να αναλυθούν οι λογαριασμοί της αναλυτικής λογιστικής πρέπει να σημειωθούν τα εξής:

- 1) Το προτεινόμενο σχέδιο είναι ελαστικό.
- 2) Η επιχείρηση μπορεί να μην χρησιμοποιεί όλους τους Αβάθμιους λογ/σμούς όπως π.χ τον λογ/σμό 95 και 97, εφόσον μπορεί να εξυπηρετηθεί από άλλους λογ/σμούς.
- 3) Οι Αβάθμιοι λογ/σμοί πρέπει να ενημερώνονται συγκεντρωτικά, με οποιονδήποτε τρόπο, τουλάχιστον κάθε μήνα.

Λογαριασμός 90 "ΔΙΑΜΕΣΟΙ-αντικριζόμενοι ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ"

Περιεχόμενο και σκοπός: Οι διάμεσοι-αντικριζόμενοι λογ/σμοί αποτελούν τη γέφυρα μεταξύ της αναλυτικής και της γενικής λογιστικής. Στο λογ/σμό αυτό μεταφέρονται από τη γενική λογιστική:

- Τα αρχικά αποθέματα και οι αγορές αποθεμάτων (Ομάδα 2)
- Τα οργανικά έξοδα κατ' είδος (Ομάδα 6)
- Τα οργανικά έσοδα κατ' είδος (Ομάδα 7)
- Τα οργανικά έξοδα, έσοδα και αποτελέσματα των λογ/σμών 81-85

Η μεταφορά γίνεται χωρίς καμιά μεταβολή των λογ/σμών της γενικής λογιστικής και μέσα από την επεξεργασία τους αποβλέπουν στο σχηματισμό του λειτουργικού κόστους, στον προσδιορισμό του κόστους και του αποτελέσματος (κέρδος ή ζημία) των ταξιδίων.

Είναι όμως δυνατόν να εντάσσονται σε υπολογ/σμούς του 90 και υπολογιστικά έξοδα και έσοδα, τα οποία δεν καταχωρούνται στους λογ/σμούς της γενικής λογιστικής (Γ.Λ).

Για τη σωστή λειτουργία των υπολογ/σμών του 90 ισχύουν οι ακόλουθες βασικές αρχές:

- Η ενημέρωση των λογ/σμών της αναλυτικής λογιστικής (Α.Λ) με τα δεδομένα των λογ/σμών των ομάδων 2,6,7 και 8, γίνεται άμεσα ή περιοδικά, αναλυτικά ή αθροιστικά.
- Στο τέλος κάθε χρήσεως τα υπόλοιπα των υπολογ/σμών του 90 συμφωνούν με τα υπόλοιπα των αντίστοιχων λογ/σμών της γενικής λογιστικής.

Λειτουργία

Ο λογ/σμός 90.01 "Αρχικά Αποθέματα Λογισμένα" πιστώνεται στην αρχή της χρήσεως, με χρέωση του 94 "Αποθέματα.. Χρεώνεται,

στο τέλος της χρήσεως, με πίστωση των λογ/σμών της Α.Λ που παρουσιάζουν χρεωστικά υπόλοιπα.

Ο λογ/σμός 90.06 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος Λογισμένα" πιστώνεται με βέβαια και εκκαθαρισμένα ή προϋπολογισμένα κονδύλια εξόδων κατ' είδος και χρεώνεται με τους λογ/σμούς:

- 92 "Κέντρα (θέσεις) κόστους, όπου διαμορφώνεται το λειτουργικό κόστος των τμημάτων ή λειτουργιών.
- 91 όπου γίνεται ομαδοποίηση ή ανακατάταξη των οργανικών εξόδων σε σταθερά και μεταβλητά.
- 91.05 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος προς μερισμό". Στη συνέχεια καταρτίζεται το "Φύλλο Μερισμού" των δαπανών και μετά μεταφέρεται στους οικείους λογ/σμούς κέντρων ή φορέων κόστους.
- 93 "Κόστος Ταξιδίων" όπου διαμορφώνεται το κόστος των ταξιδίων όσο αφορά τα άμεσα στοιχεία κόστους.
- 97.02.02 "Διαφορές από μη Κοστολογούμενα Έξοδα" (όταν λειτουργεί) στον οποίο μεταφέρονται έξοδα πολύ μεγαλύτερου μεγέθους από το κανονικό, όπως π.χ στην περίπτωση καταβολής αποζημιώσεως λόγω καταγγελίας-συμβάσεως ορισμένου χρόνου πριν από τη λήξη της.
- 97.02.05 "Διαφορές πραγματικών-κοστολογημένων εξόδων"

Ο λογ/σμός 90.06 χρεώνεται στο τέλος της χρήσεως, με πίστωση των λογ/σμών της Α.Λ που παρουσιάζουν χρεωστικά υπόλοιπα.

Ο λογ/σμός 90.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος Λογισμένα" χρεώνεται με τα πόσα των κατ' είδος οργανικών εσόδων τα οποία προηγουμένως έχουν καταχωρηθεί στους αντίστοιχους λογ/σμούς της ομάδας 7 της Γ.Λ, και πιστώνεται με τους λογ/σμούς:

- 91.02 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα" όταν γίνεται ανακατάταξη των οργανικών εσόδων πριν τη μεταφορά τους στο λογ/σμό 96 "Έσοδα-Μικτά Αναλυτικά Αποτελέσματα".
- 91.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος ενσωματωμένα προϋπολογιστικά" όταν τα έσοδα προϋπολογίζονται πριν καταχωρηθούν στη Γ.Λ
- 97.03 "Διαφορές πραγματοποιημένων λογισμένων εσόδων" όταν υπάρχουν διαφορές που προκύπτουν μετά την καταχώρηση των οριστικών εσόδων στη Γ.Λ.

Ο λογ/σμός 90.07 πιστώνεται στο τέλος της χρήσεως με χρέωση των λογ/σμών της Α.Λ που παρουσιάζουν πιστωτικά υπόλοιπα.

Οι λογ/σμοί 90.08 "Έκτακτα και Ανόργανα Έξοδα-Έκτακτες Ζημίες Λογισμένες" και 90.09 "Έκτακτα και Ανόργανα Έσοδα-Έκτακτα Κέρδη Λογισμένα" χρεώνεται ή πιστώνεται με τα

πόσα των αποτελεσμάτων της ομάδας 8, και χρεώνονται ή πιστώνονται οι λογ/σμοί:

- 91.08 "Αποτελέσματα ενσωματωμένα προϋπολογιστικά"
- 98.99.04 - 98.99.05 των αποτελεσμάτων χρήσης

Στο τέλος της χρήσεως οι υπολογαριασμοί του 90.08 με χρεωστικά υπόλοιπα πιστώνονται και χρεώνονται οι λογ/σμοί της Α.Λ που παρουσιάζουν πιστωτικά υπόλοιπα. Ενώ αντίθετα ο 90.09 χρεώνεται και πιστώνονται οι λογ/σμοί της Α.Λ που παρουσιάζουν χρεωστικά υπόλοιπα.

Ο λογ/σμός 90.11 "Υπολογιστικά Έξοδα λογισμένα" λειτουργεί όταν η οικονομική μονάδα δεν επιθυμεί τη χρησιμοποίηση του λογ/σμού 97.

Ο λογ/σμός 90.11 πιστώνεται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 91.00, 99.01, 91.05 όταν ενσωματώνονται τα υπολογιστικά έξοδα στους λογ/σμούς ανακατατάξεως εξόδων.
- 92 όταν ενσωματώνονται τα έξοδα αυτά, εφόσον δεν προηγείται ανακατάταξή τους.

Στο τέλος της χρήσεως ο λογ/σμός 90.11 χρεώνεται και πιστώνονται οι λογ/σμοί της Α.Λ που παρουσιάζουν χρεωστικά υπόλοιπα.

Ο λογ/σμός 90.12 "Υπολογιστικά Έσοδα Λογισμένα" χρεώνεται και πιστώνεται με τους εξής λογ/σμούς:

- 91.02 όταν προηγείται ανακατάταξη εσόδων.
- 96.00 - 96.14 όταν μεταφέρονται στα έσοδα ταξιδίων.

Στο τέλος της χρήσεως πιστώνεται και χρεώνονται οι λογ/σμοί που παρουσιάζουν πιστωτικά υπόλοιπα.

Λογαριασμός 91 "ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΞΗ ΕΞΟΔΩΝ - ΕΣΟΔΩΝ"

Περιεχόμενο και σκοπός: Ο λογ/σμός 91 λειτουργεί σα διάμεσος ανάμεσα στο λογ/σμό 90 και στους λογ/σμούς της Α.Λ.

Κύριος σκοπός της λειτουργίας τους είναι:

- Διαχωρισμός του κόστους σε σταθερό και μεταβλητό, αφού αυτό αποτελεί σημαντική κοστολογική πληροφορία.
- Γίνεται η κατάταξη των εσόδων (ναύλων) με τέτοιο τρόπο ώστε να εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα.
- Εξάγονται βραχυχρόνια αποτελέσματα.

Στο τέλος της χρήσεως, πριν ολοκληρωθεί ο προσδιορισμός των ολικών αναλυτικών αποτελεσμάτων, ο λογ/σμός 91 πρέπει να είναι εξισωμένος.

Λειτουργία

Οι υπολογ/σμοί του 91 (91.00 - 91.04) χρεώνονται και πιστώνονται οι λογ/σμοί:

- 90.06 και 90.01 στην περίπτωση που θα υποστούν παραπέρα κοστολογικές επεξεργασίες τα ποσά που προέρχονται από τη Γ.Λ.
- 90.11 "Υπολογιστικά Έξοδα Λογισμένα" όταν δεν χρησιμοποιείται ο λογ.σμός 97.
- 91.05 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος προς μερισμό", όπου καταχωρούνται προσωρινά τα έξοδα μέχρι την κατάρτιση του φύλλου μερισμού.
- 91.06 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος ενσωματωμένα προϋπολογιστικά" στην περίπτωση που τα έξοδα προϋπολογίζονται για να διευκολυνθεί ο προσδιορισμός βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων.
- 91.07 "Όργανικά έσοδα κατ' είδος ενσωματωμένα προϋπολογιστικά" και 91.08 "Αποτελέσματα ενσωματωμένα προϋπολογιστικά" όταν τα κονδύλια μειώνουν τα έσοδα που προϋπολογίζονται ή όταν πρόκειται για προϋπολογιστικές ζημιές.

Οι υπολογ/σμοί του 91 (91.00 – 91.04) πιστώνονται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 92 "Κέντρα Κόστους – Κέντρα Κέρδους" όταν σχηματίζεται το λειτουργικό κόστος.
- 93 "Κόστος Ταξιδιών" όταν σχηματίζεται το κόστος ταξιδιού.
- 90.07 όταν τα έξοδα θα υποστούν ανακατατάξεις.
- 90.08 όταν τα ποσά των αποτελεσμάτων (ομάδα 8) θα υποστούν ανακατατάξεις.
- 90.11 "Υπολογιστικά Έσοδα Λογισμένα", όταν δεν χρησιμοποιείται ο λογ/σμός 97.
- 91.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος Ενσωματωμένα Προϋπολογιστικά" και 91.08 "Αποτελέσματα Ενσωματωμένα Προϋπολογιστικά" στην περίπτωση που τα έσοδα ή τα αποτελέσματα (ομάδα 8) προϋπολογίζονται.

Ο λογ/σμός 91.05 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος προς Μερισμό" χρεώνεται και πιστώνεται ο λογ/σμός 90.06 ή ο 91.06 ενώ πιστώνεται χρεώνεται ο λογ/σμός 92 και σπάνια ο 93.

Ο λογ/σμός 91.06 "Όργανικά Έξοδα κατ' είδος Ενσωματωμένα" πιστώνεται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 91.00, 91.01 και 91.05 όταν γίνεται ανακατάταξη των εξόδων.
- 92.00 όταν τα κονδύλια των εξόδων χρεώνονται στους λογ/σμούς του λειτουργικού κόστους.
- 93 όταν τα έξοδα είναι άμεσα.

Όταν ο λογ/σμός 91.06 χρεώνεται, πιστώνεται σχεδόν πάντα ο λογ/σμός 90.06.

Ο λογ/σμός 91.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος Ενσωματωμένα Προϋπολογιστικά" χρεώνεται με τα προϋπολογιστικά έσοδα και πιστώνεται με τους λογ/σμούς:

- 91.02 όταν πρόκειται να γίνει ανακατάταξη.
 - 96 όταν μεταφέρονται στα μικτά αποτελέσματα.
- Όταν ο λογ/σμός 91.07 πιστώνεται, χρεώνεται ο λογ/σμός 90.07

Ο λογ/σμός 91.08 "Αποτελέσματα Ενσωματωμένα Προϋπολογιστικά" χρεώνεται ή πιστώνεται με τα πόσα των αποτελεσμάτων της ομάδας 8 και χρεώνονται ή πιστώνονται οι υπολογ/σμοί του 98.99 "Αποτελέσματα Χρήσεως".

Ο λογ/σμός 91.09 "Αγορές Αποθεμάτων Ενσωματωμένες Προϋπολογιστικά" πιστώνεται με τα αποθέματα για τα οποία δεν έχουν ληφθεί παραστατικά και χρεώνεται ο 94 "Αποθέματα". Όταν έρθουν τα παραστατικά ο λογ/σμός 91.09 χρεώνεται με την αξία που αναγράφεται πάνω σε αυτά, και πιστώνεται ο λογ/σμός 90.01.

Λογαριασμός 92 "ΚΕΝΤΡΑ (ΘΕΣΕΙΣ) ΚΟΣΤΟΥΣ – ΚΕΝΤΡΑ ΚΕΡΔΟΥΣ"

Περιεχόμενο και ανάπτυξη του λογ/σμού 92.: Στους υπολογ/σμούς του 92 προσδιορίζεται και παρακολουθείται το λειτουργικό κόστος της Ναυτικής Εταιρείας. Στους λογ/σμούς αυτούς καταχωρούνται τα κάθε κατηγορίας και είδους έξοδα κατά προορισμό και για το λόγο αυτό λέγονται και "λογ/σμοί εξόδων κατά προορισμό"

Στους υπολογ/σμούς του 92 συγκεντρώνεται και διαμορφώνεται το κόστος των βασικών λειτουργιών της Εταιρείας. Για αυτό ο λογ/σμός υποδιαιρείται στους εξής υποχρεωτικούς Ββάθμιους λογ/σμούς:

- 92.00 Έξοδα πλοίου Α
- 92.01 Έξοδα πλοίου Β
- 92.02 Έξοδα διοικητικής λειτουργίας
- 92.03 Έξοδα λειτουργίας ναυλώσεως
- 92.04 Έξοδα χρηματοοικονομικής λειτουργίας

Οι λογ/σμοί αυτοί ανάλογα με το μέγεθος και τις ανάγκες της εταιρείας θα μπορούσαν να είναι περισσότεροι ή λιγότεροι.

Το κόστος των τμημάτων Ανεφοδιασμού, Συντηρήσεων και Επισκευών, περιλαμβάνει τα έξοδα διοικητικής λειτουργίας. Τα τμήματα αυτά είναι βοηθητικές θέσεις κόστους της Διοικητικής Λειτουργίας γιατί το κόστος τους βαρύνει τα μικτά αποτελέσματα και όχι το κόστος των μενόντων και των πωληθέντων ή αναλωθέντων υλικών.

Έξοδα τα οποία αφορούν άμεσα συγκεκριμένη επισκευή, μεταφέρονται με υπολογισμό του κόστους τους στο κόστος επισκευών του πλοίου.

Στους λογ/σμούς των εξόδων των πλοίων συγκεντρώνονται:

- Τα άμεσα και έμμεσα έξοδα.
- Τα άμεσα και έμμεσα υλικά.
- Η άμεση και έμμεση εργασία.

Λειτουργία

Ο λογ/σμός 92 χρεώνεται και πιστώνονται οι λογ/σμοί

- 90.06, 90.11
- 91.00, 91.01 και 91.05 όταν τα κονδύλια πρόκειται να υποστούν ανακατάταξη, επεξεργασία ή μερισμό.
- 91.06
- 94, με την αξία των αναλωθέντων αποθεμάτων.

Ο λογ/σμός 92 πιστώνεται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 93 "Κόστος Ταξιδίων"
- 98.99 "Αποτελέσματα Χρήσεως", όταν γίνεται αναφορά των εξόδων Διοικητικής Λειτουργίας, Ναυλώσεων και Χρηματοοικονομικής.

Λογαριασμός 93 "ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ"

Περιεχόμενο: Στους υπολογ/σμούς του 93 παρακολουθείται το ολικό κόστος των ταξιδίων των πλοίων.

Λειτουργία

Ο λογ/σμός 93 πιστώνεται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 96.20 "Κόστος ταξιδίων Πλοίου Α"
- 96.21 "Κόστος ταξιδίων Πλοίου Β"
- 96.30 "Κόστος παρεπόμενων ασχολιών"

Ο λογ/σμός 93 χρεώνεται με τα ποσά του λογ/σμού 92 στον οποίο έχει συγκεντρωθεί το έμμεσο και άμεσο κόστος λειτουργίας του κάθε πλοίου.

Λογαριασμός 94 "ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ"

Περιεχόμενο: Στους υπολογ/σμούς του 94 παρακολουθούνται τα κάθε είδους μορφής και κατηγορίας αποθέματα. Είναι οι υπολογ/σμοί που μεταφέρονται από την ομάδα 2 της Γ.Λ

Λειτουργία

Ο λογ/σμός 94 χρεώνεται και πιστώνονται οι λογ/σμοί:

- 90.01 "Αποθέματα Λογισμένα"
- 91.09 "Αγορές Αποθεμάτων Ενσωματωμένες Προϋπολογιστικά"

Επίσης πιστώνεται με τη μεταφορά του κόστους των αναλωθέντων αποθεμάτων στους λογ/σμούς του λειτουργικού κόστους και συγκεκριμένα στους λογ/σμούς 92.00 "Έξοδα πλοίου Α", 92.01 "Έξοδα πλοίου Β".

Λογαριασμός 96 "ΕΣΟΔΑ-ΜΙΚΤΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ"

Περιεχόμενα: Στους υπολογ/σμούς του 96 παρακολουθούνται:

- Τα έσοδα των πλοίων κατά ταξίδι και των παρεπόμενων δραστηριοτήτων.
- Τα κόστος των ταξιδίων των πλοίων και των παρεπόμενων δραστηριοτήτων.
- Τα Μικτά-Αναλυτικά Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως των πλοίων.

Λειτουργία

Οι λογ/σμοί των εσόδων και των παρεπόμενων ασχολιών των πλοίων (96.00-96.14) πιστώνονται και χρεώνονται οι λογ/σμοί:

- 90.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος Λογισμένα", τα έσοδα αυτά καταχωρούνται πρώτα στη Γ.Λ ή εάν δεν μεσολαβούν ανακατατάξεις ή προϋπολογιστικές ενσωματώσεις, καταχωρούνται απ' ευθείας στην Α.Λ
- 90.12 "Υπολογιστικά Έσοδα Λογισμένα".
- 91.02 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος προομαδοποιημένα", στην περίπτωση που τα οργανικά έσοδα έχουν περάσει προηγουμένως από το λογ/σμό 91 για ανακατάταξη.
- 91.07 "Όργανικά Έσοδα κατ' είδος Ενσωματωμένα Προϋπολογιστικά", στην περίπτωση που, επειδή δεν έχουν εκκαθαριστεί, τα έσοδα υπολογίζονται.

Οι λογ/σμοί 96.00-96.14 χρεώνονται με τη μεταφορά τους στους λογ/σμούς 96.31-96.40 για την εξαγωγή των μικτών αναλυτικών αποτελεσμάτων.

Οι λογ/σμοί 96.20-96.30, οι οποίοι δείχνουν το κόστος των ταξιδίων και των παρεπόμενων δραστηριοτήτων, χρεώνονται και πιστώνονται οι λογ/σμοί:

- 93.00 "Κόστος Ταξιδίων Πλοίου Α"
- 93.01 "Κόστος Ταξιδίων Πλοίου Β"
- 93.02
- 93.97 "Κόστος Παρεπόμενων Δραστηριοτήτων"

Ενώ αντίθετα όταν οι λογ/σμοί 96.20-96.30 πιστώνονται, χρεώνονται οι εξής:

- 96.31 "Μικτά Αναλυτικά Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως Πλοίου Α"

- 96.32 "Μικτά Αναλυτικά Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως Πλοίου Β"
- 96.33
- 96.40 " Μικτά Αναλυτικά Αποτελέσματα Παρεπόμενων Δραστηριοτήτων".

Το υπόλοιπό τους δίνει το μικτό αποτέλεσμα, το οποίο μεταφέρεται στο λογ/σμό 98 ή απ' ευθείας στο λογ/σμό 98.99 "Αποτελέσματα Χρήσεως".

Λογαριασμός 98 "ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ"

Λειτουργία

Στο τέλος της χρήσεως συγκεντρώνονται στο λογ/σμό 98 τα υπόλοιπα των αποτελεσματικών λογ/σμών:

- 96.31-96.40
- 92.02 "Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας"
- 92.03 "Έξοδα Λειτουργίας Ναυλώσεων"
- 92.04 "Έξοδα Χρηματοοικονομικής Λειτουργίας".
- Τα Υπολογιστικά Έξοδα και οι Διαφορές Αποσβέσεων.
- Τα Έκτακτα και Ανόργανα Έξοδα-Έκτακτες Ζημίες της ομάδας 8 της Γ.Λ.

Στο λογ/σμό 98 προσδιορίζεται το αποτέλεσμα το οποίο πρέπει να είναι ίσο με το καθαρό αποτέλεσμα του λογ/σμού 86 της Γ.Λ.

Επίσης προσδιορίζεται το τρέχον κόστος, το οποίο καταρτίζεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης του έργου και το απολογιστικό κόστος το οποίο προσδιορίζεται μετά το πέρας του έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΠΛΟΙΟ

9.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Για να γίνει σαφής η έννοια του πλοίου θα πρέπει να αναπτυχθούν τα τεχνικά και νομικά χαρακτηριστικά του.

Η τεχνική έννοια του πλοίου περιλαμβάνει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Την ύπαρξη κοίλου σώματος, δηλ. σκάφους.
- Την ικανότητα να πλέει στο νερό, να έχει δηλ. πλοϊμότητα.
- Την ικανότητα εκπλήρωσης κάποιου ναυτιλιακού προορισμού, να μεταφέρει δηλ. πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακή υπηρεσία.

Από νομοθετική άποψη όμως και σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) «Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα».

9.2. ΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ναυτικού Δικαίου το πλοίο είναι κινητό πράγμα, αλλά παρόλα αυτά σε πολλές περιπτώσεις εφαρμόζονται κανόνες δικαίου που αφορούν τη ρύθμιση των ακινήτων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η αναγνώριση του θεσμού της υποθήκης, η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεσή, σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα ακίνητα. Άλλη μία σημαντική περίπτωση είναι η καταχώρηση των πλοίων σε δημόσια βιβλία, στα νηολόγια. Τα νηολόγια είναι ανάλογα με τα βιβλία μεταγραφών στα οποία καταχωρούνται τα ακίνητα. Αυτό γίνεται επειδή τα πλοία, όπως και τα ακίνητα, έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής και αξία.

Άλλο ένα βασικό νομικό χαρακτηριστικό είναι η ανάγκη της εξατομίκευσης του πλοίου με σταθερά γνωρίσματα. Αυτά τα γνωρίσματα είναι το όνομα, το λιμάνι νηολόγησης και ο αύξων αριθμός νηολογίου, τα οποία αναγράφονται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.

Τα νηολόγια είναι ειδικά δημόσια βιβλία, στα οποία καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Τηρούνται από τις λιμενικές αρχές, οι οποίες μετά τη νηολόγηση του πλοίου

εκδίδουν για αυτό πιστοποιητικό το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο. Μετά τη νηολόγηση εκδίδεται επίσης έγγραφο εθνικότητας και το πλοίο μπορεί να φέρει τη σημαία του κράτους στο οποίο τα νηολόγια είναι γραμμένο.

Ένα πλοίο είναι ελληνικό μόνο στην περίπτωση που είναι γραμμένο στα νηολόγια ελληνικού λιμένα ή λιμένα του εξωτερικού που όμως υπάρχει ελληνική προξενική αρχή. Στην τελευταία περίπτωση θα πρέπει το πλοίο να μετανηολογηθεί σε λιμάνι του εσωτερικού σε ένα χρόνο.

Η νηολόγηση του πλοίου μπορεί να γίνει ακόμη και όταν αυτό βρίσκεται στο στάδιο ναυπήγησης.

9.3. ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου γίνεται με μονάδες όγκου και βάρους σύμφωνα με τη ναυτιλιακή τεχνική και πρακτική:

1. Μονάδες μετρήσεως όγκου: Στις μονάδες μετρήσεως όγκου περιλαμβάνεται η **ολική χωρητικότητα** που είναι ο όγκος όλων των εσωτερικών στεγασμένων χώρων, κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα και εκφράζεται πάντα σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με όγκο 100 κυβικών ποδιών ή $2,83 \text{ m}^3$.

Άλλη μία μονάδα μετρήσεως όγκου είναι η **καθαρή χωρητικότητα** και είναι ο όγκος των χώρων που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου. Προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρέσουμε τον όγκο των βοηθητικών χώρων (χώροι εξυπηρέτησης πληρώματος, μηχανολεβητοστασίου, δεξαμενών, αποθηκών, κτλ).

2. Μονάδες μετρήσεως βάρους: Στις μονάδες μετρήσεως βάρους είναι το **νεκρό βάρος** του πλοίου. Είναι το συνολικό βάρος σε τόνους του φορτίου, των εφοδίων, των καυσίμων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο χωρίς όμως να υπερβεί τη γραμμή φορτώσεως. Η γραμμή φορτώσεως σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα \emptyset και δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα.

Μια άλλη μονάδα μετρήσεως βάρους είναι η **ικανότητα ωφέλιμου φορτίου**. Είναι το καθαρό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, εάν από το συνολικό βάρος αφαιρέσουμε τα βάρη που μεταφέρει το πλοίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του (καύσιμα, εφόδια, κτλ).

9.4 Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ-ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Το πλοίο απ' τη στιγμή που θα νηολογηθεί είναι υποχρεωμένο να φέρει τη σημαία της χώρας στην οποία ανήκει. Η ύψωση της σημαίας δημιουργεί μια σειρά από δικαιώματα και υποχρεώσεις στο πλοίο, το οποίο επεκτείνει στην ουσία το έδαφος της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία, πέρα από τα χωρικά της ύδατα.

Κάθε κράτος ορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν προκειμένου να αναγραφεί ένα πλοίο στα νηολόγια του και να υψώσει τη σημαία.

Για να αποκτήσει ένα πλοίο Ελληνική Εθνικότητα θα πρέπει να υπάρχουν ταυτόχρονα οι παρακάτω προϋποθέσεις:

1. Να ανήκει κατά κυριότητα με ποσοστό πάνω από 50% σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα.
2. Να είναι γραμμένο σε Ελληνικό νηολόγιο.
3. Να έχει γραμμένο στην πρύμνη του το όνομά του και το λιμάνι νηολόγησης.

Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α «σημαίες ευκολίας» είναι οι σημαίες των χωρών (Ονδούρα, Παναμάς, Λιβερία, κτλ) όπου οι νόμοι είναι ιδιαίτερα ευνοϊκοί για τα πλοία ξένης ιδιοκτησίας που νηολογούνται στις χώρες αυτές, σε αντίθεση με κάποιες άλλες χώρες που το δικαίωμα χρησιμοποίησεως της σημαίας παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και συνεπάγεται βαριές υποχρεώσεις.

Οι κυριότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχονται από τις χώρες αυτές είναι:

1. Αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων.
2. Οι φόροι επί των εσόδων των πλοίων είναι χαμηλοί.
3. Επιτρέπεται η επάνδρωση του πλοίου με ξένους ναυτικούς.
4. Δεν υπάρχουν όροι απασχολήσεως των συντελεστών παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

9.5. ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

Όπως είναι γνωστό τα πλοία διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες. Από τις διακρίσεις αυτές ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει εκείνη που διαχωρίζει τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα με κριτήριο το αντικείμενο της αναφοράς. Κατά το διαχωρισμό αυτό, τα πλοία διαιρούνται σε επιβατηγά και φορτηγά. Τα επιβατηγά με κριτήριο τις διασχιζόμενες από αυτά

θάλασσοι υποδιαίρονται σε ακτοπλοϊκά, πλοία κλειστών θαλασσών, μεσογειακά και υπερωκεάνια.

Τα φορτηγά, υποδιαίρονται με κριτήρια το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη προκαθορισμένων δρομολογίων και τη δομή τους. Με βάση το μεταφερόμενο φορτίο έχουμε φορτηγά ξηρού και φορτηγά υγρού φορτίου. Τα φορτία ανάλογα με το είδος τους, μεταφέρονται χύδην ή συσκευασμένα, άλλα είναι ελαφρά άλλα βαρέα. Πολλά μεταφέρονται ως συνήθη φορτία, ενώ ορισμένα απαιτούν ειδική μεταχείριση γιατί είναι ευπαθή.

Η ποικιλία αυτή των μεταφερόμενων αγαθών οδήγησε στην κατασκευή πλοίων κατά ειδικές κατηγορίες φορτίων, δηλ. σε εξειδίκευση των ναυπηγήσεων, που με τη σειρά του οδήγησε στη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

Με βάση την εκτέλεση μεταφορών κατά προκαθορισμένα ή μη δρομολόγια, τα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά γραμμής και ελεύθερα φορτηγά.

Συγκεκριμένα τα είδη των πλοίων είναι τα εξής:

1. Φορτηγά πλοία

1α) Ξηρού φορτίου (ελεύθερα φορτηγά, tramps).

1β) Υγρού φορτίου (δεξαμενόπλοια, πετρελαιοφόρα).

1γ) Μικτού φορτίου.

1δ) Πλοία ειδικών φορτίων (μεταλλοφόρα, γαιανθρακοφόρα, κτλ).

2. Επιβατηγά πλοία

2α) Αμιγή επιβατηγά (ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά).

2β) Μικτά (μεταναστευτικά).

2γ) Επιβατηγά περιηγητικών και τουριστικών πλοίων.

2δ) Επιβατηγά οχηματαγωγά.

3. Πλοία ειδικού προορισμού

3α) Πλοία ψυγεία.

3β) Αλιευτικά, φαλινοθηρικά.

3γ) Επιστημονικά (ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά).

3δ) Τεχνικά (πλοία ποντίσεως καλωδίων, φάρόπλοια).

3ε) Πλοία αναψυχής και εκπαιδευτικά.

4. Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας

4α) Πλωτά ναυπηγήματα (βυθοκόροι, φορτηγίδες).

4β) Βοηθητικά πλοία ανοικτής θάλασσας (ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πλοηγίδες, κτλ).

4γ) Πλοία μεσογειακών υδάτων (ποταμόπλοια, λιμενόπλοια).

9.6 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1. Έγγραφο εθνικότητας
2. Πιστοποιητικό καταμετρήσεως
3. Πιστοποιητικά ασφαλείας
4. Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
5. Ναυτολόγιο
6. Ημερολόγιο γέφυρας
7. Ημερολόγιο μηχανής
8. Ημερολόγιο ασυρμάτου
9. Ποινολόγιο

9.7. ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Οι λογιστικές εργασίες ενός φορτηγού πλοίου περιορίζονται στη συμπλήρωση των παρακάτω εντύπων από τον πλοίαρχο. Όταν το πλοίο επιστρέψει στην έδρα του με βάση αυτά τα έντυπα γίνονται οι υπόλοιπες λογιστικές εργασίες από την πλευρά της Ναυτικής Εταιρείας αυτή τη φορά.

Τα έντυπα αυτά είναι:

- 1) Βιβλίο Εσόδων – Εξόδων
- 2) Βεβαίωση Αποδοχών – PAY
- 3) Πολύπτυχο έντυπο από το οποίο ενημερώνεται ο Γενικός Λογαριασμός του Πλοιάρχου (Λ 34).

RAGLINE

No. _____

WAGES ACCOUNT - ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

ΙΣΤΟΡΟΜΥΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Α' Λογιστική

Total Monthly Wages
Μηνιαίος Συνολικός μισθός Δραχ.

23/03/01

Wages Commence on the
Μισθοδοσία του αρχείται από της

paid until the
πληρώνεται μέχρι και της

31/03/01

Months

Days
και ημέρας

-9-

ΜΙΣΘΟΣ & ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΑΠΟΔΟΧΑΙ - SALARY AND DIFFERENT REMUNERATIONS

ΔΡΑΧΜΑΙ

Total Wages Ολικός Μισθός	1040PP
Sundays Allowance Επίδομα Κυριακών	22P02
Plus Overtime Πλέον Υπερωριών	30084
Vacation Αδεια + Τροφοδοσία / Victualing	52855
onus Φρον	-
Other Payments Άλλα Πληρωμα	-
Saturdays and Holidays Σάββατα & Αργίες	40622
ΕΛΙΔ Ρ.Σ.	6246
ΑΝΘ. ΕΛΙΔ.	8P7
to Receive From Previous A/c αρθρώνει εκ Προηγούμενου	

ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΟΔΟΧΑΙ - TOTAL EARNINGS

257705

ΜΕΙΟΝ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ
LESS DIFFERENT RETENTIONS AND ADVANCES

Δ Ρ Α Χ Μ Α Ι

Sept From Previous A/c πρός εκ προηγούμενου		
Less Deductions N.A.T. etc. Μείον Κρατήσεις Ν.Α.Τ. κ.λ.π.	24245	
Less Deductions T.Π. Μείον Κρατήσεις Τ.Π.	6753	
Contribution Nautico Scamens - Home Contribution Π.Ν.Ο. - Π.Ν.Ο.	364	
	330	31692
Cigarettes - Σιγαρέττα		
ables - Τηλεγραφήματα		
Advances - Προκαταβολή		
»		
»		
Total Retentions and Advances Σύνολον Κρατήσεων & Προκαταβολών		31692

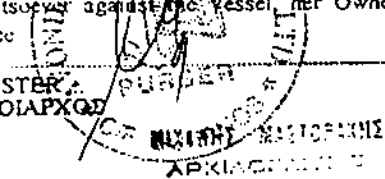
Balance For settlement
Υπόλοιπον προς έξοδον N° ΕΛΙΔ 2611813 \$ = 603 Δραχ. 226013

Εξωλήθη, λαμβάνοντας τας αποδοχάς μου, συμπεριλαμβανομένων των υπερωριών, άδειας κλπ. και ούδεμίαν έχω
αιτηρήσασθαι κατά του πλοίου, των Πλοιοκτητών, Πλοίαρχου ή Πρακτόρων αυτού.

I receive my wages up to date in full settlement including overtimes, leave allowance etc., and have no further claim
αποζημιώσασθαι κατά του πλοίου, των Πλοιοκτητών, Πλοίαρχου ή Πρακτόρων αυτού.

Date 31/3/2001

RECIPIENT
Ο ΛΑΒΩΝ



Handwritten signature across the bottom of the document.

SUMMARY OF ACCOUNT
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
Ε Ξ Ο Δ Α

DR
 ΠΛΗΡΩΜΕΣ

DRS - ΔΡΧ.

BALANCE IN MASTER'S FAVOUR FROM MASTER'S GENERAL ACCOUNT No.
 ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟ ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓ/ΣΜΟ ΠΛΑΡΧΟΥ ΥΠ' ΑΡΙΘ.

1. SUNDRY PAYMENTS: Διάφορα Έξοδα ως ο/σμός		
2. STORES AND REPAIRS: Υλικά, Εφόδια και Επισκευές (πληρωθέντα υπό Πλοίαρχου)		
3. PROVISIONS: Τροφοδοσία (πληρωθείσα υπό Πλοίαρχου)		
4. MEDICAL: Ιατροί και φάρμακα, οδοπορικά ασθενών (πληρωθέντα υπό Πλοίαρχου)		
	Επίψη (10) Basic wages	: Μισθοί ουμβάσεως
	>> (11) Bonuses	: Δώρα
	>> (12) Overtime Deck	: Υπερωρίες Καπ/τος
	>> Engine	: >> Μηχανής
	>> Cabin	: >> Σαλονιού
	>> (13) Extra Payments	: Έκτακτες Πληρωμές
	>> (14) Vacation	: Άδεια
	>> (22) Compensations	: Αποζημιώσεις

Master's Actual Balance - ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Cigarettes on Board - ΧΙΓΑΡΕΤΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	Δρχ.....
Spirits on Board - ΠΟΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	Δρχ.....
Cash on Board - ΜΕΤΡΗΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	Δρχ.....
Crew's Debit Balances (col. 23) ΧΡΕΩΣΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (στήλη 23)	Δρχ.....
Owner's Debit Balance ΧΡΕΩΣΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ	Δρχ.....
TOTAL - ΣΥΝΟΛΟ	Δρχ.....
MEION - LESS	
Crew's Credit Balances (Col. 24) ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (στήλη 24)	Δρχ.....
Master's Balance - ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	Δρχ.....

TOTAL

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.

10.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το εισόδημα πλοιοκτήτη που εκμεταλλεύεται πλοίο με ελληνική σημαία φορολογείται με ειδικό τρόπο, με την επιβολή φορολογίας στο πλοίο βάση της ηλικίας και της χωρητικότητας αυτού σε κόρους. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Ν. 27/1975 καταβάλλεται ειδικός φόρος και εισφορά για το πλοίο. Με την καταβολή αυτή εξαντλείται κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και των μετόχων ή εταίρων, όταν πλοιοκτήτρια είναι ημεδαπή ανώνυμη ή προσωπική εταιρεία οποιουδήποτε τύπου, από το φόρο εισοδήματος για τα κέρδη τα οποία από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Η φορολογία των πλοίων βάση της ηλικίας και των κόρων αυτών καλύπτει και τη φορολογία των κερδών από την εκμετάλλευση ή εκμίσθωση των μπαρ, εστιατορίων, την αποζημίωση από τη βύθιση καθώς και την υπεραξία από την πώληση αυτών. Ο πλοιοκτήτης επομένως, στην ουσία πληρώνει φόρο για το πλοίο, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη κερδών.

Εάν ο εφοπλιστής του πλοίου δεν είναι και ο πλοιοκτήτης αυτού η φορολογική του υποχρέωση δεν εξαντλείται με την καταβολή του φόρου και της εισφοράς, αλλά φορολογείται με τις γενικές διατάξεις για τη φορολογία εισοδήματος.

Κάθε πλοίο φορολογείται χωριστά και ο φόρος βαρύνει τον πλοιοκτήτη που είναι γραμμένος στο Ελληνικό Νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους ανεξάρτητα από την κατοικία του, διαμονή ή έδρα του. Αν το πλοίο υψώσει ελληνική σημαία μετά την πρώτη Ιανουαρίου, οφείλεται φόρος από την πρώτη του επομένου μήνα, απ' αυτόν που υψώθηκε η ελληνική σημαία.

Για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς, υπεύθυνος είναι και οποιουδήποτε με εντολή του πλοιοκτήτη ή οποιασδήποτε άλλης αρχής διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους, ενώ υπεύθυνος είναι και ο αντίκλητος ο οποίος αποδέχτηκε με έγγραφο το διορισμό του.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου ευθύνεται για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς που βαρύνει το πλοίο κατά το χρόνο της μεταβίβασης μαζί με τους παλιούς υπόχρεους και ο νέος πλοιοκτήτης.

Για τους σκοπούς του Ν. 27/1975 ένα πλοίο θεωρείται ότι είναι ελληνικό εάν είναι γραμμένο στο νηολόγιο ελληνικού λιμένα, εάν είναι γραμμένο στο νηολόγιο ξένου λιμένα αλλά υπάρχει

ελληνική προξενική αρχή ή τέλος εάν έχει εκδοθεί έγγραφο προσωρινής ελληνικής εθνικότητας.

Κατάταξη των πλοίων σε κατηγορίες : Για την επιβολή της ειδικής φορολογίας του Ν. 27/1975 τα πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες 2 κατηγορίες:

A) ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν :

- α) Τα μηχανοκίνητα, φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία που έχουν ολική χωρητικότητα πάνω από 3000 κόρους.
- β) Τα σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και τα πλοία ψυγεία που έχουν ολική χωρητικότητα από 500 μέχρι 3000 κόρους τα οποία επεκτείνουν τις πλόες τους σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες αποτελεσματικά μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.
- γ) Τα επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τις πλόες τους σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.
- δ) Τα επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων, τα οποία πραγματοποίησαν το προηγούμενο έτος της φορολογίας και για διάστημα τουλάχιστον 6 μηνών, περιηγήσεις μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού για αναψυχή των επιβατών τους (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια)
- ε) Πλωτά γεωτρύπανα με εκτόπισμα ανώτερο 5000 τόνων, καθώς και πλωτά διωλιστήρια και πλωτές αποθήκες πετρελαίου ολική ή χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων που χρησιμοποιούνται από κατασκευής ή ύστερα από μετασκευή για εξερεύνηση, γεωτρήσεις του θαλάσσιου βυθού, άντληση από τη θάλασσα, διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίου κ.τ.λ.

B) ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικά.

Ειδικότερα στην κατηγορία αυτή ανήκουν :

- α) Τα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμανιών εσωτερικού.
- β) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων.
- γ) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας από 500 μέχρι 3000 κόρους που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμανιών εσωτερικού.

- δ) Όλα τα αλιευτικά ιστιοφόρα και τα ναυαγοσωστικά ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους.
 ε) Τα πλοιάρια γενικά.

Μείωση φόρου και εισφοράς λόγω αργίας του πλοίου.

Ο φόρος και η εισφορά που επιβάλλεται στο πλοίο αναφέρεται σε δωδεκάμηνη περίοδο εργασίας αυτού. Σε περίπτωση αποδειγμένης αργίας του πλοίου, ο φόρος και η εισφορά μειώνεται. Η μείωση γίνεται ανάλογα με τις ημέρες αργίας. Για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας η αργία υπολογίζεται εάν διήρκεσε περισσότερο από 2 συνεχόμενους μήνες, και για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας εάν διήρκεσε συνεχές χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από είκοσι ημέρες μέσα στο έτος της φορολογίας.

Το πιστοποιητικό αργίας εκδίδεται από το λιμεναρχείο του λιμένα ναυλοχίας του πλοίου. Αν το πλοίο αργεί σε λιμάνι του εξωτερικού από τον προξενικό μας λιμενάρχη εκεί. Αν δεν υπάρχει ελληνικό προξενικό λιμεναρχείο, το πιστοποιητικό εκδίδει ο λιμενάρχης του λιμένα της αλλοδαπής που ναυλοχεί το πλοίο. Αν τίποτα από αυτά δεν μπορεί να ισχύει η αργία αποδεικνύεται από το ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου.

10.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Τα πλοία της πρώτης κατηγορίας διαιρούνται σε 2 υποκατηγορίες:

1. Στα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975 (ημερομηνία που άρχισε να εφαρμόζεται ο Ν. 27/75) και στα οποία προβλέπεται μόνο η επιβολή φόρου.
2. Στα πλοία που είχαν νηολογηθεί με Ελληνική σημαία μέχρι τις 22/4/1975 στα οποία εκτός του φόρου επιβάλλεται και εισφορά.

10.2.1 ΠΛΟΙΑ ΝΗΟΛΟΓΟΥΜΕΝΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 22/4/1975

Υπολογισμός του φόρου

Ο φόρος για κάθε πλοίο της Α' κατηγορίας που νηολογείται με ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975, υπολογίζεται σε δολάρια με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους ως εξής :

Ηλικία πλοίου σε έτη	Συντελεστές Δολάρια ΗΠΑ για κάθε Κ.Ο.Χ
0 - 4	0,53
5 - 9	0,95
10 - 19	0,93
20 - 29	0,88
30 και άνω	0,68

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

Για να υπολογίσουμε δηλαδή το φόρο που οφείλεται πολλαπλασιάζουμε τους κόρους ολικής χωρητικότητας με τους αντίστοιχους συντελεστές της κλίμακας και το σύνολο που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε με το συντελεστή σε δολάρια που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου.

Οι συντελεστές φόρου βάσει της ηλικίας των πλοίων προσαυξάνονται από 1/1/76 κατά ποσοστό 4% ετησίως. Η προσαύξηση κατά 4% κάθε χρόνο υπολογίζεται επί του συντελεστή που ορίζει ο νόμος και όχι επί του ποσού που θα διαμορφώνεται ετησίως μετά την προσαύξηση.

Σαν ολική χωρητικότητα λαμβάνεται αυτή που αναφέρεται στο νηολόγιο που είναι γραμμένο το πλοίο. Προκειμένου για πλωτά γεωτρύπανα, το εκτόπισμά τους είναι σε τόνους εξομοιώνεται με κόρους ολικής χωρητικότητας.

Η ηλικία των πλοίων της Α' κατηγορίας υπολογίζεται ότι αρχίζει από την 1^η Ιανουαρίου του επόμενου έτους από εκείνο μέσα στο οποίο το πλοίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση. Η ηλικία του υπολογίζεται σε συμπληρωμένα έτη.

Απαλλαγές - Μείωση φόρου

Για τα πλοία αυτά, από το νόμο προβλέπονται οι πιο κάτω απαλλαγές και μειώσεις φόρου.

α) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και είναι υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 6 ετών.

β) Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν το 50% του οφειλομένου φόρου.

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των 2 ετών τα οποία κάνουν δαπάνες για επισκευές και μετασκευές σε συνάλλαγμα, απαλλάσσονται από το φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη 100.000 δολαρίων.

Η απαλλαγή δεν μπορεί να υπερβεί τα 6 έτη και το μισό της δαπάνης.

Οι απαλλαγές της κατηγορίας αυτής παρέχονται στα πλοία που νηολογούνται για πρώτη φορά. Αν διαγραφούν από τα ελληνικά νηολόγια και επανανηολογηθούν δε δικαιούνται.

Πλοία που κατατάσσονται σε περισσότερες από μια κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης δικαιούνται μίας μόνο απαλλαγής ή μείωσης με επιλογή του πλοιοκτήτη. Όταν όμως λήξει μια απαλλαγή δικαιούνται κι άλλη.

10.2.2 ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 22/4/75.

Υπολογισμός φόρου

Τα πλοία της κατηγορίας αυτής φορολογούνται ανάλογα με τους κόρους καθαρής χωρητικότητας και την ηλικία τους ως εξής :

α) Πλοία ηλικίας μεταξύ 10 και 20 ετών φορολογούνται με συντελεστή 0,20 του δολαρίου ΗΠΑ για κάθε κ.κ.χ. (κόρος καθαρής χωρητικότητας)

β) Πλοία ηλικίας μεταξύ 20 και 25 ετών φορολογούνται με συντελεστή 0,30 του δολαρίου ΗΠΑ για κάθε κ.κ.χ.

γ) Πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών φορολογούνται με συντελεστή 0,40 του δολαρίου ΗΠΑ για κ.κ.χ.

Απαλλαγές – Μείωση φόρου

Για τα πλοία που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία πριν από την 22/4/75 παρέχονται οι ακόλουθες απαλλαγές και μειώσεις φόρου.

α) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν το δέκατο έτος της ηλικίας τους.

β) Πλοία που νηολογήθηκαν στην Ελλάδα και είναι υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 12 ετών.

γ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 30 ετών απαλλάσσονται του φόρου για 5ετία από την νηολόγησή τους με ελληνική σημαία εφ' όσον μέσα στην 5ετία είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.

δ) Πλοία που δρομολογούμενα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το 50% του οφειλομένου φόρου.

ε) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών που πραγματοποιούν δαπάνες επισκευών και μετασκευών με συνάλλαγμα, απαλλάσσονται του φόρου, με αντιστοιχία ενός έτους φορολογική απαλλαγή προς δαπάνη τουλάχιστον 100.000 δολαρίων Η.Π.Α.

Οι απαλλαγές της κατηγορίας αυτής παρέχονται στα πλοία που νηολογούνται για πρώτη φορά. Αν διαγραφούν από τα ελληνικά νηολόγια και επανανηολογηθούν δε δικαιούνται.

Πλοία που κατατάσσονται σε περισσότερες από μια κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης δικαιούνται μιας μόνο απαλλαγής ή μείωσης με επιλογή του πλοιοκτήτη. Όταν όμως λήξει μια απαλλαγή δικαιούνται κι άλλη.

10.2.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 22/4/1975, ΔΗΛ., ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975.

Υπολογισμός εισφοράς.

Τα πλοία της κατηγορίας αυτής εκτός από το φόρο που αναφέραμε πιο πάνω καταβάλλουν και εισφορά σκοπός της οποίας είναι η κάλυψη των δαπανών για τις παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες προς την εμπορική ναυτιλία. Ο υπολογισμός της εισφοράς γίνεται με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους ως εξής :

Ηλικία πλοίου σε έτη	Συντελεστές \$ ΗΠΑ για κάθε Κ.Ο.Χ.
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,80
20-29	0,75
30 και άνω	0,50

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100 – 10.000	1,2
10.001 – 20.000	1,1
20.001 – 40.000	1,0
40.001 – 80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Και εδώ για να υπολογίσουμε την εισφορά που οφείλεται πολλαπλασιάζουμε τους κόρους ολικής χωρητικότητας με τους αντίστοιχους συντελεστές της κλίμακας βάσει κλιμακωτής προόδου και στη συνέχεια πολλαπλασιάζουμε το σύνολο με το συντελεστή σε δολάρια που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου.

Οι συντελεστές φόρου βάσει της ηλικίας των πλοίων προσαυξάνονται από 1/1/76 κατά ποσοστό 4% ετησίως. Η προσαύξηση κατά 4% κάθε χρόνο υπολογίζεται επί του συντελεστή που ορίζει ο νόμος και όχι επί του ποσού που θα διαμορφώνεται ετησίως μετά την προσαύξηση.

Απαλλαγές – Μείωση εισφοράς

Για τα πλοία αυτά, από το νόμο προβλέπονται οι πιο κάτω απαλλαγές και μειώσεις εισφοράς.

- α) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και είναι υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται από την εισφορά μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 6 ετών.
- β) Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ Ελληνικών & ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το 50% της οφειλόμενης εισφοράς.
- γ) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία κάνουν δαπάνες για επισκευές και μετασκευές σε συνάλλαγμα, απαλλάσσονται από την εισφορά κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη 100.000 δολαρίων τουλάχιστον.

Η απαλλαγή από την εισφορά αρχίζει από το επόμενο έτος των εργασιών και δεν μπορεί το ποσό απαλλάσσεται να υπερβεί το μισό της δαπάνης. Επίσης, η απαλλαγή δεν μπορεί να υπερβεί τα 6 έτη.

Πλοία που κατατάσσονται σε περισσότερες από 1 κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης δικαιούνται μίας μόνο απαλλαγής ή μείωσης με επιλογή του πλοιοκτήτη. Όταν όμως λήξει η μια απαλλαγή δικαιούνται κι άλλη.

10.3 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Υπολογισμός φόρου

Ο φόρος για κάθε πλοίο Β' κατηγορίας υπολογίζεται ετησίως κατά κόρο ολικής χωρητικότητας και καταβάλλεται σε δραχμές με βάση την ακόλουθη κλίμακα.

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε δρχ. κατά κόρους ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου (δρχ)	Σύνολο	
			Χωρητικότητα σε κόρους (GROSS)	Ετήσιου φόρου σε δρχ
20	200	4000	20	4.000
30	230	6900	50	10.900
50	260	13000	100	23.900

Για την πάνω από τους 100 κόρους ολική χωρητικότητα, ο φόρος καθορίζεται σε 300 δραχμές κατά κόρο. Ο φόρος που οφείλεται με βάση την πιο πάνω κλίμακα μειώνεται ως εξής :

- Κατά 50% για τα πλοία που δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.
- Κατά 60%, για τα επιβατηγά πλοία μηχανοκίνητα & ιστιοφόρα ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους.
- Κατά 75% για τα αλιευτικά πλοία .

Αν κάποιο πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μια από τις παραπάνω μειώσεις δικαιούται μόνος μίας.

Για τα εισοδήματα όμως που αποκτώνται από την 1.1.1997 και μετά ο νόμος έχει αντικατασταθεί και ο φόρος κατά κόρο ολικής χωρητικότητας υπολογίζεται με βάση την ακόλουθη κλίμακα.

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής σε δραχμές κατά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου σε δραχμές	ΣΥΝΟΛΟ	
			Χωρητικότητα σε κόρους	Ετήσιος φόρος σε δραχμές
10	10	100	10	100
10	15	150	20	250
20	20	400	40	650
30	25	750	70	1.400
30	30	900	100	2.300

Για την πλέον των 100 κόρων ολική χωρητικότητα, ο φόρος καθορίζεται σε 35 δρχ κατά κόρο.

Απαλλαγές – Μειώσεις φόρου

Όπως για τα πλοία Α' κατηγορίας έτσι και για τα πλοία Β' κατηγορίας παρέχονται απαλλαγές από το φόρο ή μειώσεις αυτού, με σκοπό την αύξηση της συναγωνιστικής ικανότητας των ελληνικών πλοίων και εμπλουτισμού του εμπορικού μας στόλου με νεότερα πλοία.

Συγκεκριμένα αναγνωρίζονται οι πιο κάτω απαλλαγές και μειώσεις :

1) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία – ψυγεία ηλικίας από 10 έως 20 ετών τα οποία φέρνουν για πρώτη φορά την ελληνική σημαία, πληρώνουν τον μισό φόρο για μια πενταετία.

2) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία – ψυγεία ηλικίας κάτω των 20 ετών στα οποία έχει γίνει ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως στην Ελλάδα, με δαπάνη μεγαλύτερη κατά δύο φορές από την αξία αγοράς, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν 10 χρόνια από το τέλος των εργασιών.

3) Πλοία ηλικίας 10-15 ετών, τα οποία νηολογούνται στο όνομα προσώπων της ελληνικής ιθαγένειας ή εταιρειών που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο κατά ποσοστό τουλάχιστον 50% με σκοπό την αντικατάσταση πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών, απαλλάσσονται για μια πενταετία από τα 2/3 του φόρου που τους αναλογεί.

4) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών, τα οποία φέρουν για πρώτη φορά την ελληνική σημαία απαλλάσσονται από την φορολογία μέχρι να συμπληρώσουν το 10 έτος της ηλικίας τους.

5) Φορτηγά πλοία με ηλικία μικρότερη των 30 ετών, τα οποία φέρουν για πρώτη φορά την ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τον φόρο για 5 χρόνια από την νηολόγησή τους, για όσο διάστημα εντός της 5ετίας δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.

6) Πλοία τα οποία ναυπηγούνται στην Ελλάδα και τίθενται υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι να συμπληρώσουν το 12 έτος της ηλικίας τους.

Αν κατά τη νηολόγησή τους το πλοίο Β' κατηγορίας εμπίπτει σε περισσότερες από μια κατηγορία φορολογικής απαλλαγής και μείωσης, δικαιούται μόνο μια την οποία επιλέγει ο πλοιοκτήτης.

10.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΦΟΡΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΣ

Πλοία πρώτης κατηγορίας

Δήλωση καταβολής φόρου και εισφοράς

Ο υπόχρεος σε φόρο και εισφορά οφείλει να υποβάλλει δήλωση μέχρι τέλος Φεβρουαρίου κάθε χρόνου. Μαζί με τη δήλωση καταβάλλεται το Α/Α του οφειλομένου φόρου και εισφοράς. Τα υπόλοιπα $\frac{3}{4}$ καταβάλλονται σε 3 ισόποσες τριμηνιαίες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο.

Οι δηλώσεις καταβολής φόρου και εισφοράς μπορεί να υποβάλλονται και από το διαχειριστή του πλοίου και από τον εξουσιοδοτημένο νόμιμα εκπρόσωπο του πλοίου.

Νόμισμα καταβολής φόρου και εισφοράς

Ο φόρος και η εισφορά καταβάλλονται σε δολάρια ΗΠΑ ή λίρες Αγγλίας με επιλογή του υπόχρεου, με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών κατά το χρόνο καταβολής.

Μπορεί να καταβληθούν και σε δραχμές προερχόμενες όμως αποδεδειγμένα από εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος σε δολάρια ΗΠΑ ή Αγγλίας.

Κατ' εξαίρεση τα πλοία της Α' κατηγορίας, τα οποία εκτελούν πλόες κυρίως μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και εισπράττουν το ναύλο μόνο σε δραχμές με βάση κάθε φορά την επισήμανση του δολαρίου.

Σε περίπτωση καταβολής φόρου και εισφοράς χωρίς να οφείλεται, το ποσό που καταβλήθηκε συμψηφίζεται με τυχόν οφειλόμενο φόρο ή εισφορά και σε περίπτωση που δεν υπάρχει οφειλή επιστρέφεται στο δικαιούχο σε δραχμές με βάση την επίσημη τιμή αγοράς συναλλάγματος της Ε.Τ.Ε. κατά την ημέρα της επιστροφής.

Πλοία δεύτερης κατηγορίας

Βεβαίωση και καταβολή φόρου

Η βεβαίωση για τα πλοία Β' κατηγορίας γίνεται από τον Προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ. με βάση τα στοιχεία που αυτός διαθέτει για τη χωρητικότητα του πλοίου.

Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι και είκοσι κόρους, με εξαίρεση τα πλοία εκείνα που υπάγονται στο Ν. 438/1976 (τουριστικά, ναυταθλητικά και αναψυχής), ο οφειλόμενος φόρος αμελείται και δεν ενεργείται με βεβαίωση του φόρου αυτού. Ο φόρος καταβάλλεται σε δραχμές σε 4 ίσες τριμηνιαίες δόσεις εντός

των μηνών Απριλίου, Ιουλίου, Οκτωβρίου και Ιανουαρίου κάθε έτους. Απόσπασμα του χρηματικού κατάλογου βεβαιώσεως του φόρου κοινοποιείται αμέσως όταν συνταχθεί στον υπόχρεο πλοιοκτήτη.

10.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ & ΠΛΟΙΑΡΙΩΝ Ν. 438/1976

«Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και πλοιαρίων αναψυχής».*

Σαν τουριστικό πλοίο ή πλοiάριο χαρακτηρίζεται κάθε σκάφος αυτοκινούμενο στη θάλασσα μέχρι 25 επιβατών εκτός από το πλήρωμα, το οποίο χρησιμοποιείται από την κατασκευή του αποκλειστικά για εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής ή περιηγήσεις. Από αυτά, τουριστικά επαγγελματικά χαρακτηρίζονται εκείνα που πραγματοποιούν πλόες με ναύλο, έχουν ελληνική σημαία, και ο πλοιοκτήτης δηλώνει υπεύθυνα ότι θα φέρει στη χώρα το συνάλλαγμα που θα προέλθει από τις ναυλώσεις του πλοίου. Τα τουριστικά επαγγελματικά φορολογούνται στο δεκαπλάσιο του φόρου που προβλέπεται για τα πλοία Β' κατηγορίας. Τα τουριστικά, όμως, που πραγματοποιούν πλόες χωρίς ναύλο χαρακτηρίζονται σαν ιδιωτικής χρήσεως και φορολογούνται με το πενταπλάσιο του φόρου που προβλέπεται για τα πλοία Β' κατηγορίας.

Στον παραπάνω νόμο προβλέπονται δασμολογικές απαλλαγές σε καύσιμα, υλικά και είδη απαραίτητα για την κίνηση, επισκευή και συντήρηση των τουριστικών επαγγελματικών πλοίων. Οι ίδιες απαλλαγές προβλέπονται και για τα τουριστικά πλοία ιδιωτικής χρήσεως με ξένη σημαία.

Τα τουριστικά πλοία και οι βενζινάκατοι, αν κινούνται με βενζινομηχανή ή πετρελαιομηχανή απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας και του εφάπαξ πρόσθετου ειδικού τέλους.

Τα ναυταθλητικά σκάφη εφόσον φέρουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται της φορολογίας εισοδήματος, καθώς και των εισαγωγικών δασμών.

Τα έσοδα από τη ναύλωση των πλοίων που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του Ν. 438/76, απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α., εφόσον αυτά προσεγγίζουν και σε λυμένες εκτός Ελλάδας και ο καταβληθείς Φ.Π.Α. επί των εισροών τους επιστρέφεται.

* Φορολογική Επιθεώρηση, Επιστημονική Έκδοση, Μάιος 2000, Τεύχος 615, σελ 331.

Παραδείγματα υπολογισμού του φόρου

1) Έστω δεξαμενόπλοιο ηλικίας 8 ετών, 32.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, χωρίς αναγνώριση απαλλαγής ή μείωσης φόρου. Βάσει των πιο πάνω δεδομένων, ο υπολογισμός της οφειλόμενης εισφοράς του πλοίου θα ενεργηθεί όπως πιο κάτω: Οι κόροι ολικής χωρητικότητας του πλοίου πολλαπλασιάζονται με τους αντίστοιχους συντελεστές της κλίμακας, βάσει κλιμακωτής προόδου όπως ακολούθως:

Φορολογητέοι κόροι :

$$10.000 \times 1,2 = 12.000$$

$$10.000 \times 1,1 = 11.000$$

$$12.000 \times 1 = 12.000$$

$$\text{Σύνολο} \quad \underline{\quad 35.000 \quad}$$

Αναλογούσα εισφορά σε δολάρια Η.Π.Α.

$$\text{Κόροι } 35.000 \times 0,93 = 33.250 \text{ δολάρια.}$$

$$\text{Οφειλόμενη εισφορά σε δρχ. } 33.250 \times 30 = \text{δρχ. } 997.500$$

2) Έστω φορτηγό πλοίο ολικής χωρητικότητας 500 κόρων δρομολογούμενο σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων.

	Δραχμές
Αναλογών φόρος κλίμακας επί 100 κόρων	2.300
Αναλογών φόρος κλίμακας υπολοίπων 400 κόρων $\times 35$	<u>14.000</u>
Σύνολο φόρου	16.300
Μείωση κατά 50% βάσει των εκτεθέντων ανωτέρω $(16.300 \times 50\%) =$	
8.150	
Τελικός οφειλόμενος φόρος	8.150

3) Έστω ότι επιβατηγό πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων	
Αναλογών φόρος κλίμακας επί 100 κόρων	2.300
Αναλογών φόρος κλίμακας υπολοίπων κόρων	<u>10.500</u>
Σύνολο φόρου	12.800
Μείωση κατά 60% βάσει των εκτεθέντων ανωτέρω $(12.800 \times 60\%) =$	
7.680	
Τελικός οφειλόμενος φόρος	5.120

4) Έστω ότι αλιευτικό πλοίο ολικής χωρητικότητας 50 κόρων	
Αναλογών φόρος κλίμακας επί 40 κόρων	650
Αναλογών φόρος κλίμακας υπολοίπων 10 κόρων $\times 25$	250
Σύνολο φόρου	<u>900</u>
Μείωση κατά 75% βάσει των εκτεθέντων ανωτέρω $(900 \times 75\%) =$	
675	
Τελικός οφειλόμενος φόρος	<u>225</u>

10.6 ΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Από 1.1.1987 επιβλήθηκε Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (V.A.T) στην παράδοση αγαθών και στην παροχή υπηρεσιών, εφόσον πραγματοποιούνται από επαχθή αιτία μέσα στην Ελληνική Επικράτεια, όπως και στην εισαγωγή αγαθών στην Ελληνική επικράτεια.

Στο φόρο αυτό υπόκειται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εφόσον ασκεί κατά τρόπο ανεξάρτητο οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής, τον επιδιωκόμενο σκοπό ή το αποτέλεσμα της δραστηριότητας αυτής. Επομένως ο φόρος προστιθέμενης αξίας αφορά και τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Οι φορολογικοί συντελεστές που ορίζει ο νόμος για την επιβολή του Φ.Π.Α είναι : 8%, 18% και 36%. Σε κάθε συντελεστή Φ.Π.Α. υπάγεται ορισμένη κατηγορία αγαθών και υπηρεσιών.

Με Φ.Π.Α επιβαρύνονται : α) Τα έσοδα της ναυτικής εταιρείας που προέρχονται από μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων, β) Τα έσοδα από την εκμετάλλευση των εστιατορίων, κυλικείων και αναψυκτηρίων του πλοίου, ενώ η πώληση εμπορευμάτων μέσω των καταστημάτων του πλοίου επιβαρύνεται με τον κατά περίπτωση αντίστοιχο συντελεστή Φ.Π.Α.

Η επιβάρυνση των εσόδων της ναυτικής εταιρείας με Φ.Π.Α σημαίνει αντίστοιχη και ισόποση είσπραξη αυτής από την κατανάλωση. Η είσπραξη αυτή μπορεί να προκύπτει ως εμφανής προσαύξηση του αντιτίμου των προσφερομένων υπηρεσιών (π.χ. ναύλος εισιτηρίων) ή να είναι ενσωματωμένη στην λιανική τιμή πωλήσεως (π.χ. τιμολόγιο κυλικείου).

Ο Φ.Π.Α των εσόδων της επιχειρήσεως, δηλαδή ο Φ.Π.Α εισροών απεικονίζεται σε ιδιαίτερο λογαριασμό 54.00 Φ.Π.Α.

Για τη ναυτική εταιρεία ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διατάξεις για τις ειδικές απαλλαγές από το Φ.Π.Α., που συνοπτικά είναι οι εξής :

α) Η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων και πλωτών μέσων που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, όπως και τον αντικειμένων και υλικών, όταν προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αυτά.

β) Η παράδοση και η εισαγωγή καυσίμων, λιπαντικών, τροφοδοσιών και λοιπών αγαθών που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων ή πλωτών μέσων, τα οποία όμως ανήκουν στην ελληνική εμπορική ναυσιπλοΐα.

γ) Η ναυσιπλοΐα πλοίων και πλωτών μέσων εφόσον θα εκμεταλλευθούν.

δ) Οι εργασίες κατασκευής, μετατροπής, επισκευής και συντηρήσεως των πλοίων, πλωτών μέσων και αντικειμένων που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευσή τους.

ε) Η παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των αμέσων αναγκών των πλοίων και πλωτών μέσων.

στ) Η παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του φορτίου των πλοίων και πλωτών μέσων.

ζ) Οι θαλάσσιες μεταφορές προσώπων προς και από το εξωτερικό καθώς και οι στενά συνδεόμενες με αυτές βοηθητικές υπηρεσίες.

Ύστερα από τα πιο πάνω είναι φανερό ότι, οι εισροές και οι εκροές των πλοίων, που απασχολούνται στη διεθνή διαμετακόμιση προσώπων ή αγαθών, δεν υπόκεινται σε Φ.Π.Α. Ο Φ.Π.Α. αφορά τα επιβατηγά ή φορτηγά πλοία των εσωτερικών μεταφορών, τόσο ως προς τις εισροές αυτών, όσο και ως προς τις εκροές αυτών, αλλά για τις ορισμένες από το νόμο περιπτώσεις.

Ο Φ.Π.Α που καταβάλλεται για τις εκροές, παρακολουθείται στον λ. 54 Φ.Π.Α.

Η ναυτική εταιρεία υπέχει υποχρέωση αποδόσεως στο Δημόσιο Ταμείο του Φ.Π.Α. που εισέπραξε μετά την αφαίρεση του Φ.Π.Α. που κατέβαλε τμηματικά κατά τη διάρκεια του έτους (προσωρινές δηλώσεις κατά μήνα). Μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από τη λήξη της χρήσεως η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να υποβάλλει εκκαθαριστική δήλωση.

10.7 ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΣΗΜΑ

Η ναυτική εταιρεία εκτός από το φόρο εισοδήματος της επιχειρήσεως και του Φ.Π.Α., έχει υποχρέωση να παρακρατήσει από τις αποδοχές που καταβάλλει στο προσωπικό των γραφείων της αναλογούντα Φ.Μ.Υ. και το χαρτόσημο και να το αποδώσει μαζί με την εργοδοτική εισφορά του χαρτοσήμου που την βαρύνει, στο Ελληνικό Δημόσιο.

Την υποχρέωση αυτή έχει και για τις αποδοχές των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων (οι αμοιβές των κατωτέρων πληρωμάτων απαλλάσσονται Φ.Μ.Υ). Τα ποσά που έχει παρακρατήσει η ναυτική εταιρεία από τους τελευταίους μήνες αποδίδονται στο αρμόδιο Δημόσιο Ταμείο με εξαμηνιαίες δηλώσεις. Με τον ίδιο τρόπο αποδίδεται η κράτηση του χαρτοσήμου και η

αντίστοιχη εργοδοτική εισφορά στις αμοιβές των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων.

Η ναυτική εταιρεία έχει υποχρέωση να παρακρατεί και να αποδίδει στο Δημόσιο Ταμείο το φόρο αμοιβών ελεύθερων επαγγελματιών, όπως και τυχόν άλλους φόρους ή και χαρτόσημα.

10.8 ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΩΝ

Σημειώσαμε πιο πάνω τον τρόπο υπολογισμού και καταβολής του φόρου των πλοίων, και παρατηρήσαμε ότι, ο φόρος αυτός αποτελεί ένα σταθερό έξοδο της εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Η υποβολή της δηλώσεως για τα πλοία που φορολογούνται στην Α' κατηγορία και η βεβαίωση του οικονομικού εφόρου για τα πλοία της Β' κατηγορίας, αποτελούν τα στοιχεία διενέργειας της σχετικής λογιστικής εγγραφής, ως εξής :

63.	Φόροι - Τέλη
63.90	Φόροι - Εισφορές πλοίων
63.90.00	Φόρος πλοίων
63.90.00.01	Φόρος πλοίου
63.90.01	Εισφορές άρθρου 10.N 27/75
63.90.01.01	Εισφορά πλοίου
54	Υποχρεώσεις από φόρους τέλη
54.98	Υποχρεώσεις από φόρους - εισφορές πλοίων
54.98.00	Φόροι πλοίων
54.98.00.01	Φόρος πλοίου
54.98.01	Εισφορά άρθρου 10.N 27/25
54.98.01.01	Εισφορά πλοίου

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Νικόλαος Γ. Πρωτοψάλτης, Αθήνα, 1992.
- ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ, Αντώνιος Χαραλάμπους, Αθήνα, 1997.
- ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, Μιχάλης Κότσιπας – Θεόδωρος Θαλασσινός, Πειραιάς, 1995.
- ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ. ΕΤΗΣΙΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 2000, Μάιος 2000, Τεύχος 615.
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, Κατερίνα Λεκαράκου – Νιζάμη, Άγγελος Παπασπύρου, Πειραιάς, 1997.
- Η ΟΜΑΔΑ 9 ΤΟΥ Ε.Γ.Λ.Σ ΣΕ ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑ ΒΑΣΗ, ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΟΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ, Εμμανουήλ Ι. Σακέλλης, Αθήνα, 1997.
- ΚΩΔΙΚΑΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Χρήστος Ν. Τότσης, Αθήνα, 1997.

