

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

**ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

**ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΜΙΛΗ ΕΙΡΗΝΗ**



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΤΟ ΠΛΟΙΟ	4
1.1 Η έννοια του πλοίου.....	4
1.2 Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου.....	5
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	7
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	10
3.1 Αντικείμενο της ναυτιλιακής λογιστικής.....	10
3.2 Προβλήματα στην οργάνωση της λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.....	11
3.3 Καθήκοντα τμήματος λογιστηρίου.....	13
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	15
4.1 ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ.....	15
4.2 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΟΜΑΔΑ 1 ^η).....	22
-Πλοία.....	22
-Τρόποι κτήσης του πλοίου.....	23
-Απαλλαγή από τον ΦΠΑ της κατασκευής και παράδοσης σκαφών.....	25
-Λογιστικές εγγραφές κατά την ναυπήγηση του πλοίου.....	27
-Λογιστικές εγγραφές κατά την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου.....	34
4.3 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ (ΟΜΑΔΑ 2 ^η).....	36
-Εφόδια πλοίων.....	36
-Καύσιμα.....	38
-Λιπαντικά.....	39
-Τρόφιμα.....	41

-Είδη κυλικείου.....	42
-Χρώματα- Χημικά.....	43
-Νερό.....	44
-Απαλλαγή από το ΦΠΑ των εφοδίων.....	45
4.4 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΙΑΘΕΣΙΜΩΝ (ΟΜΑΔΑ 3 ^η).....	46
-Ο λογαριασμός 30 «Ναυλωτές».....	46
-Η λειτουργία του λογαριασμού 30 «Ναυλωτές».....	56
-Ο λογαριασμός «Πράκτορες».....	61
-Η λειτουργία του λογαριασμού 31 «Πράκτορες».....	62
-Ο λογαριασμός 32 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις».....	65
-Ο λογαριασμός του πλοίαρχου.....	70
-Α' τρόπος: Ο πλοίαρχος διαχειριστής και της μισθοδοσίας.....	71
-Β' τρόπος: Ο πλοίαρχος δεν είναι διαχειριστής της μισθοδοσίας.....	73
-Ο Γενικός Λογαριασμός Πλοίαρχου.....	73
-Λογαριασμοί διαθεσίμου ενεργητικού.....	84

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

-ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	86
-ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD. ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ FRIO KYKNOS.....	91

ΠΗΓΕΣ.....	93
------------	----

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε αυτή την εργασία θα ασχοληθούμε με τις ναυτιλιακές εταιρείες και πιο συγκεκριμένα με αυτές που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία. Στην αρχή θα εξετάσουμε την έννοια του πλοίου, την έννοια του φορτηγού πλοίου καθώς και σε ποιες κατηγορίες μπορούν να διαχωριστούν τα φορτηγά πλοία. Θα δούμε ποιους λογαριασμούς από το λογιστικό σχέδιο της ναυτιλιακής λογιστικής χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να διαχειριστούν τα πλοία καθώς και τα έξοδα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την εκμετάλλευση αυτών. Θα εξεταστεί το περιεχόμενο και η λειτουργία των λογαριασμών αυτών δηλαδή πότε χρεώνονται και πότε πιστώνονται.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1.1 Η έννοια του πλοίου

Από τεχνική άποψη πλοίο είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η τεχνική έννοια του πλοίου περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

Α) Την ύπαρξη σκάφους δηλαδή κοίλου σώματος. Δεν αποτελούν πλοίο επομένως οι πάντος είδους σχεδίες, έστω και αν μεταφέρουν φορτία ή πρόσωπα.

Β) Την ικανότητα να πλέει στο νερό, δηλαδή να έχει πλοϊμότητα και όχι απλώς να επιπλέει. Δεν περιλαμβάνονται επομένως στην έννοια του πλοίου οι επιπλέουσες αποβάθρες, οι επιπλέοντες φάροι, σημαντήρες και άλλα. Αντίθετα οι γερανοί, οι βυθοκόροι, οι φορτηγίδες και άλλα που μετακινούνται περιλαμβάνονται στην τεχνική έννοια του πλοίου και χαρακτηρίζονται βοηθητικά ναυπηγήματα.

Γ) Την ικανότητα να εκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό δηλαδή να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακές υπηρεσίες (Αλιεία, επισκευή, θαλάσσια αρωγή, ρυμούλκηση και άλλες).

Από νομοθετική άποψη 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 στην θάλασσα.

Από τον παραπάνω ορισμό του ΚΙΝΔ, φαίνεται ότι τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου είναι τα εξής:

1) Η ύπαρξη σκάφους όπως και στην τεχνική έννοια του πλοίου

2) Το σκάφος πρέπει να έχει χωρητικότητα καθαρής τουλάχιστον 10 κόρους. Έτσι δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου όλα τα μικρά σκάφη τα οποία έχουν χωρητικότητα κάτω από 10 κόρους.

3) Το σκάφος πρέπει να έχει την ικανότητα και τον προορισμό να κινείται στην θάλασσα. Αυτό σημαίνει ότι:

A) δεν αρκεί μόνο να επιπλέει, αλλά απαιτείται ικανότητα πλεύσης (πλοϊμότητα).

B) η έννοια του πλοίου περιορίζεται μόνο στα θαλασσοπόρα πλοία και δεν περιλαμβάνονται τα ποταμόπλοια.

4) Το σκάφος πρέπει να κινείται αυτοδύναμα. Συνεπώς οι φορτηγίδες και άλλα σκάφη τα οποία δεν διαθέτουν δική τους κινητήρια δύναμη δεν αποτελούν πλοία σύμφωνα με την έννοια που δίνει στο πλοίο ο ΚΙΝΔ.

Για τα πλωτά αυτά ναυπηγήματα (φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές και άλλα) εφαρμόζονται όμως οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που αφορούν την ναύλωση, το πλήρωμα, την μεταβίβαση της κυριότητας, την σύγκρουση, την θαλάσσια ασφάλιση παρ' ότι δεν κινούνται αυτοδύναμα στην θάλασσα και δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ.

1.2 Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου

Από τις διατάξεις του Ναυτικού Δικαίου προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου τα οποία είναι:

1) Το πλοίο είναι κινητό πράγμα αλλά σε πολλές περιπτώσεις εφαρμόζονται κανόνες δικαίου που αφορούν την ρύθμιση των ακινήτων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

i) η καταχώριση των πλοίων στα νηολόγια, τα οποία είναι δημόσια βιβλία όπως γίνεται αντίστοιχα και με τα ακίνητα που καταχωρούνται στα βιβλία μεταγραφών.

ii) η αναγνώριση της υποθήκης στα πλοία όπως γίνεται και με τα ακίνητα.

iii) η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεση στα πλοία είναι ανάλογη με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα ακίνητα. Η μεταχείριση αυτή των πλοίων από την νομοθεσία γίνεται επειδή το πλοίο έχει μεγάλη διάρκεια ζωής κι μεγάλη αξία.

2) Η εξατομίκευση του πλοίου με γνωρίσματα σταθερά.
Τέτοια γνωρίσματα είναι:

i) το όνομα το οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.

ii) το λιμάνι νηολόγησης το οποίο γράφεται και αυτό υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου μαζί με τον αύξοντα αριθμό νηολογίου.

Τα νηολόγια είναι ειδικά δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τις λιμενικές αρχές. Σ' αυτά καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Οι λιμενικές αρχές μετά την νηολόγηση εκδίδουν για κάθε πλοίο πιστοποιητικό (ship's certificate of registry) το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο.

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

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο σαν ελληνικό πρέπει να είναι γραμμένο στα νηολόγια ελληνικού λιμένα ή λιμένα του εξωτερικού που υπάρχει ελληνική προξενική αρχή. Στην δεύτερη περίπτωση πρέπει μέσα σε ένα χρόνο να γίνει μετανηολόγηση του πλοίου σε λιμάνι του εσωτερικού.

Κάθε πλοίο μετά την νηολόγησή του μπορεί να πάρει έγγραφο εθνικότητας και να φέρει την σημαία του κράτους του οποίου τα νηολόγια είναι γραμμένο.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Φορτηγά πλοία είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη δρομολογιακών γραμμών ή τη δομή του πλοίου, διακρίνονται σε:

1) **Φορτηγά πλοία χυδών ξηρού φορτίου** τα οποία είναι:

- Πλοία γενικού φορτίου,
- Πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων,
- Bulk carriers

Πλοίο γενικού φορτίου ή γενικής χρήσης. Είναι πλοία μεγέθους μέχρι 18000 τόνων τα οποία διαθέτουν συνήθως πολλά καταστρώματα και σχετικά μεγάλο χώρο κατά μονάδα της μεταφορικής τους ικανότητας. Προορίζονται για την εξυπηρέτηση του κύκλου των μεταφορών χυδών φορτίων που απαιτούν πλοία σχετικά μικρού μεγέθους ενώ αυτά που έχουν πολλαπλά καταστρώματα είναι κατάλληλα να ενταχθούν σε τακτικές δρομολογιακές γραμμές χρονοναυλωμένα από εταιρείες που εξυπηρετούν τέτοιες γραμμές. Αυτά κυρίως παίζουν το ρόλο του ελεύθερου φορτηγού που απασχολείται σε μια ποικιλία μεταφορών γιατί έχουν μέγεθος και διαρρύθμιση που διευκολύνει αυτό το ρόλο. Όσο τα μεγέθη των πλοίων αυξάνουν και η κατασκευή τους εξειδικεύεται, τόσο αυξάνει η τάση τα πλοία αυτά να χρησιμοποιούνται περισσότερο σε ορισμένους τομείς μεταφορών.

Πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων. Τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων προηγήθηκαν των bulk carriers και κυριάρχησαν στις μεταφορές σιδηρομεταλλευμάτων στην δεκαετία 1950-1959 κατά την οποία οι μεταφορές αυτές είχαν ήδη αρχίσει να παίρνουν μεγάλες διαστάσεις αλλά διεξάγονταν σε σχετικά μικρές αποστάσεις. Η μεγάλη όμως αύξηση των αποστάσεων μετά το 1960 δημιούργησε την ανάγκη εναλλακτικών λύσεων. Στην επιδίωξή τους οι μεν

φορτωτές για να συμπιέσουν το μεταφορικό κόστος και οι μεταφορείς από την άλλη για να απελευθερωθούν από τα μειονεκτήματα της μονόπλευρης εξάρτησης από ένα μόνο φορτίο και από λίγους μόνο φορτωτές που ήλεγχαν το εμπόριό τους, συνεργάστηκαν και δημιούργησαν με την βοήθεια της τεχνολογίας, τα πλοία μικτού φορτίου αφ' ενός και τα bulk carriers αφ' ετέρου.

Bulk carriers. Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου μεγέθους 18000 τόνων και άνω το οποίο φτάνει μέχρι τους 150000-200000 τόνους. Τα bulk carriers εμφανίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και κυριάρχησαν στις μεταφορές των χύδην ξηρών φορτίων περιλαμβανομένων και των σιδηρομεταλλευμάτων. Τα bulk carriers έχουν την κατάλληλη ισχυρή κατασκευή για την μεταφορά σιδηρομεταλλευμάτων και γαιάνθρακα, ενώ συγχρόνως διαθέτουν κυβισμό κατάλληλο για τα δημητριακά και κάθε άλλο χύδην φορτίο.

2) **φορτηγά πλοία χύδην υγρού φορτίου** τα οποία είναι:

-δεξαμενόπλοια, πετρελαιοφόρα, υγραεροφόρα, οиноφόρα.

Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες διεξάγεται το έργο των μεταφορών χύδην υγρών φορτίων είναι παρόμοιες με εκείνες που χαρακτηρίζουν τις μεταφορές ξηρών φορτίων για τους εξής λόγους:

-Τα χύδην υγρά φορτία μεταφέρονται σε μεγάλες κάθε φορά ποσότητες.

-Η ζήτηση των υγρών καυσίμων υπόκειται σε εποχιακές διακυμάνσεις όπως συμβαίνει και στα ξηρά φορτία.

-Τα υγρά καύσιμα αποτελούν αγαθά πρώτης ανάγκης και η ζήτησή τους είναι ανελαστική.

3) **φορτηγά πλοία μικτού φορτίου.** Πλοία μικτού φορτίου χαρακτηρίζονται συνήθως τα πλοία που από την κατασκευή τους είναι ικανά να απασχολούνται εναλλακτικά στις μεταφορές των χύδην υγρών και χύδην ξηρών φορτίων. Τα μεγέθη των πλοίων μικτού φορτίου είναι κατά το πλείστον άνω

των 100000 τόνων, φτάνουν δε μέχρι και τους 300000 τόνους. Βασικός σκοπός της κατασκευής τους είναι να διευκολυνθεί η ορθολογική οργάνωση των μεταφορών με την αποφυγή της εκτέλεσης ταξιδιών χωρίς φορτίο. Εκτέλεση ταξιδιού χωρίς φορτίο ισοδυναμεί με σπατάλη πόρων και αύξηση του μεταφορικού κόστους. Προκειμένου για μεγάλα πλοία, η σπατάλη πόρων και η αύξηση του κόστους γίνεται πολύ μεγαλύτερη.

4) **φορτηγά πλοία ειδικών φορτίων.** Αυτά αποτελούν παραπέρα εξειδίκευση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων και των πλοίων γραμμών (liners). Τέτοια πλοία είναι τα μεταλλοφόρα, τα γαιανθρακοφόρα, τα πλοία για μεταφορά ξυλείας (timber carriers), χαρτοπολτού, πλοία ψυγεία και άλλα.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

3.1 Αντικείμενο της ναυτιλιακής λογιστικής

Η ναυτιλιακή λογιστική είναι ειδικός κλάδος της λογιστικής και βρίσκει εφαρμογή στις κάθε μορφής ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το αντικείμενο δηλαδή αυτού του κλάδου της λογιστικής είναι η εκμετάλλευση του πλοίου.

Η ναυτιλιακή λογιστική, που αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα, όπως φυσικά κάθε κλάδος της λογιστικής, προσπαθεί να προσαρμόσει τις γενικές αρχές της λογιστικής στα ιδιαίτερα προβλήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αλλά και τα προβλήματα των επιχειρήσεων αυτών διαφοροποιούνται ανάλογα με το είδος της ναυτιλιακής επιχείρησης και την κατηγορία των πλοίων που εκμεταλλεύεται. Έτσι η ναυτιλιακή λογιστική προτείνει γενικούς κανόνες λογιστικής τεχνικής οι οποίοι όμως πρέπει να προσαρμόζονται κάθε φορά, ανάλογα με το είδος της ναυτιλιακής επιχείρησης που εφαρμόζονται.

Ιδιαίτερα προβλήματα αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή λογιστική επειδή τα πλοία διακρίνονται σε πολλές κατηγορίες και οι διακρίσεις αυτές διαφοροποιούν βασικά λογιστικά δεδομένα (έσοδα-έξοδα κτλ.).

Σε κάθε κατηγορία πλοίων έχουμε διαφορετική αντιμετώπιση αρκετών προβλημάτων που δημιουργεί η εκμετάλλευσή τους και διαφορετική σύνθεση εσόδων, εξόδων και άλλων λογιστικών μεγεθών. Στα επιβατηγά π.χ. κύριο έσοδο είναι οι εισπράξεις από τα εισητήρια των επιβατών και δευτερεύοντα τα έσοδα από την εκμετάλλευση του κυλικείου και του εστιατορίου.

Στα φορτηγά πλοία που εκτελούν καθορισμένα δρομολόγια το κύριο έσοδο είναι οι ναύλοι που αναγράφονται στις φορτωτικές, ενώ στα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν φορτία

όπου βρίσκουν συμφέρουσα ναύλωση (tramps), είναι οι ναύλοι που εισπράττονται για τα συγκεκριμένα ταξίδια ή τα μισθώματα από τις χρονοναυλώσεις.

Διαφορές υπάρχουν και στο είδος και την σύνθεση των εξόδων. Οι αμοιβές π.χ. του πληρώματος είναι διαφορετικές στα επιβατηγά και στα φορτηγά γιατί είναι διαφορετική η σύνθεση του πληρώματος.

Στα επιβατηγά πλοία και στα κρουαζιερόπλοια τα διάφορα υλικά, τρόφιμα, ποτά κτλ. που αναλώνονται αποτελούν δαπάνη εκμετάλλευσης του κυλικείου και του εστιατορίου (εκτός από ένα μικρό μέρος που δικαιούται να αναλώσει το πλήρωμα), ενώ στα φορτηγά πλοία η ανάλωση των τροφίμων αποτελεί όλη δαπάνη τροφοδοσίας του πληρώματος.

Το συμπέρασμα που βγαίνει από τα παραπάνω είναι ότι ο λογιστής που καλείται να εφαρμόσει την ναυτιλιακή λογιστική, πρέπει τόσο το σχέδιο λογαριασμών, όσο και το σχέδιο εγγραφών που θα καταρτίσει, να το προσαρμόσει στις συγκεκριμένες ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η θεσμοθέτηση κλαδικού λογιστικού σχεδίου θα επιλύσει βασικά προβλήματα λογιστικής απεικόνισης των συναλλαγών και των μεγεθών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο σχεδιασμός ενός λογιστικού σχεδίου για τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να λύνει με ενιαίο τρόπο τα βασικά και κύρια προβλήματα της λογιστικής και να αφήνει περιθώρια πρωτοβουλιών και σχεδιασμών στην κάθε επιχείρηση και αυτό λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα και της διαφορετικής δραστηριότητας κάθε ναυτιλιακής οικονομικής μονάδας.

3.2 Προβλήματα στην οργάνωση της λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Η οργάνωση της λογιστικής λειτουργίας παρουσιάζει σοβαρές δυσχέρειες, κυρίως στις ναυτιλιακές εκείνες

επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία τα οποία εκτελούν πλόες εξωτερικού.

Τα περισσότερα προβλήματα προκύπτουν από το γεγονός ότι το αντικείμενο εκμετάλλευσης δηλαδή το πλοίο, διατρέπει την υδρόγειο και στα λιμάνια προσέγγισης διενεργεί οικονομικές πράξεις σε διάφορα νομίσματα. Τα δικαιολογητικά έγγραφα αυτών των συναλλαγών φτάνουν στο λογιστήριο με μεγάλη καθυστέρηση και δυσχεραίνουν την έγκαιρη ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων.

Συγκεκριμένα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο λογιστής στην ναυτιλιακή επιχείρηση είναι:

1) Τα παραστατικά των ποικίλων οικονομικών πράξεων που διενεργεί ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου, φτάνουν στο λογιστήριο με μεγάλη χρονική καθυστέρηση. Η καταχώρηση αυτών των συναλλαγών επομένως γίνεται χωρίς χρονική σειρά. Ενώ π.χ. έχουν καταχωρηθεί στο ημερολόγιο οι συναλλαγές του μηνός Ιουλίου φτάνουν στο λογιστήριο δικαιολογητικά από τον πλοίαρχο που αφορούν πράξεις του μηνός Ιουνίου και καταχωρούνται στο ημερολόγιο τον Αύγουστο. Αποτελέσματα του τρόπου αυτού καταχώρησης είναι τα εξής:

-οι λογαριασμοί παρέχουν πληροφορίες για την διαμόρφωση των μεγεθών με πολύ μεγάλη καθυστέρηση.

-γίνεται δύσκολη η εξαγωγή βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων.

2) Οι οικονομικές πράξεις διενεργούνται σε πληθώρα νομισμάτων με αποτέλεσμα:

-να απαιτείται η ανεύρεση των ισοτιμιών με το νόμισμα που τηρούνται τα βιβλία της επιχείρησης.

-να προκύπτουν συναλλαγματικές διαφορές.

-να δημιουργούνται υποχρεώσεις σε πολλά και διαφορετικά νομίσματα.

3) Οι επισκευές των πλοίων αποτελούν σημαντική δαπάνη, ίσως την μεγαλύτερη σε σχέση με τα άλλα έξοδα. Το

μεγαλύτερο μέρος των δαπανών αυτών προέρχεται από τακτικές επισκευές που γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα μεγαλύτερα του έτους με βάση τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Οι δαπάνες επομένως των επισκευών αυτών δεν μπορεί να βαρύνουν μια μόνο χρήση αλλά περισσότερες. Η ειδική π.χ. επιθεώρηση του πλοίου (special survey) γίνεται κάθε πέντε χρόνια. Η επιθεώρηση αυτή συνεπάγεται υψηλά έξοδα (επισκευών, συντηρήσεως κτλ.) τα οποία πρέπει να επιμερισθούν σε πολλές χρήσεις (έξοδα πολυετούς απόσβεσης).

4) Ένα μέρος των εξόδων του πλοίου πολλές φορές σημαντικό μετατρέπεται σε απαιτήσεις και αυτή η μετατροπή απαιτεί σωστή λογιστική παρακολούθηση. Ένα μέρος π.χ. των δαπανών επισκευής του πλοίου που προέρχεται από ζημιές καλύπτεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες με βάση τα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Οι δαπάνες αυτές μετατρέπονται σε απαιτήσεις και εισπράττονται.

3.3 Καθήκοντα τμήματος λογιστηρίου

Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία το λογιστήριο αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

A) Να επιλέξει το κατάλληλο λογιστικό σύστημα και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση

B) Να καταρτίσει το σχέδιο λογαριασμών που είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της επιχείρησης.

Γ) Να αναλύσει το περιεχόμενο και την συνδεσμολογία των λογαριασμών.

Δ) Να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου. Ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση χρειάζονται οι δοσοληψίες με τις τράπεζες γιατί με αυτές εξαντλείται το μεγαλύτερο μέρος των δοσοληψιών της επιχείρησης.

Ε) Η σύνταξη των λογαριασμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, του λογαριασμού Αποτελέσματα Χρήσεως και η κατάρτιση του ισολογισμού.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Το σχέδιο λογαριασμών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιλαμβάνει δέκα ομάδες σε κάθε μια από τις οποίες αντιστοιχούν οι αριθμοί 1 έως 9 και 0 ή 10.

– Οι ομάδες 1-8 καλύπτουν τις ανάγκες της γενικής λογιστικής, η ομάδα 9 καλύπτει τις ανάγκες της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως των πλοίων (κοστολόγηση κατά ταξίδι) και η ομάδα 0 περιλαμβάνει λογαριασμούς τάξεως.

Στις ομάδες 1,2,3 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί ενεργητικού με τους οποίους θα ασχοληθούμε σε αυτήν την εργασία. Η κατάταξη των λογαριασμών ενεργητικού γίνεται ως εξής:

- Ομάδα 1^η: Λογαριασμοί παγίου ενεργητικού
- Ομάδα 2^η: Λογαριασμοί αποθεμάτων
- Ομάδα 3^η: Λογαριασμοί απαιτήσεων και διαθεσίμων

4.1 ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ: Πάγιο ενεργητικό

10. Γήπεδα-Οικόπεδα

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

11. Κτίρια-Εγκαταστάσεις κτιρίων

- 11.00 Κτίριο οδού αρ.
- 11.01
-
- 11.10 Εγκαταστάσεις κτιρίου οδού αρ.
- 11.11

11.20 Εγκαταστάσεις κτιρίων σε ακίνητα τρίτων
.....

11.99 Αποσβεσμένα κτίρια και εγκαταστάσεις κτιρίων

12. Μηχανήματα-Τεχνικές εγκαταστάσεις

12.00 Μηχανήματα

12.01 Τεχνικές εγκαταστάσεις
.....

12.99 Αποσβεσμένα μηχανήματα

13. Μεταφορικά μέσα

13.00 Αυτοκίνητα λεωφορεία

13.01 Λοιπά επιβατηγά αυτοκίνητα

13.02 Αυτοκίνητα φορτηγά
.....

13.99 Αποσβεσμένα μεταφορικά μέσα

14. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός

14.00 Έπιπλα γραφείων

14.01 Σκεύη γραφείων

14.02 Μηχανές γραφείων

14.03 Η/Υ γραφείων

14.04 Έπιπλα πλοίου

14.05 Μηχανές γραφείων πλοίου

14.06 Η/Υ γραφείων πλοίου
.....

14.99 Αποσβεσμένα έπιπλα και 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

15.10 Προκαταβολή κτήσεως λοιπών παγίων

16. Ασώματες ακινητοποιήσεις και έξοδα πολυετούς απόσβεσης

16.00 Έξοδα ίδρυσης και πρώτης εγκατάστασης

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 ακινητοποιήσεις και έξοδα πολυετούς απόσβεσης

17. Πλοία

17.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τον αριθμό και τις

17.01 κατηγορίες των πλοίων της ναυτιλιακής

17.02 επιχείρησης

.....
17.99 Αποσβεσμένα πλοία

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ: Αποθέματα

20. Εφόδια μηχανής

20.00 Εργαλεία

20.01 Αναλώσιμα υλικά

20.02 Ανταλλακτικά μηχανών

20.03 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της

20.04 επιχείρησης

21. Εφόδια καταστρώματος

21.00 Σχοινιά

21.01 Συρματόσχοινα

21.02 Αναλώσιμα υλικά

21.03 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

22. Εφόδια διαμερισμάτων

- 22.00 Ιματισμός διαμερισμάτων
- 22.01 Σκεύη μαγειρείου
- 22.02 Σκεύη τραπεζαρίας
- 22.03 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

23. Καύσιμα και λιπαντικά

- 23.00 Πετρέλαιο fuel
- 23.01 Πετρέλαιο diesel
- 23.02 Κυλινδρέλαιο (cylinder oil)
- 23.03 Αξονέλαιο (crank case oil)
- 23.04 Λοιπά λιπαντικά
- 23.05

24. Τρόφιμα

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

25. Είδη ~~κα~~ κούλικείου

- 25.00 Ποτά
- 25.01 Αναψυκτικά
- 25.02 Τσιγάρα
- 25.03

26. Χρώματα-Χημικά

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

27. Διάφορα εφόδια

- 27.00 Νερό
- 27.01

ΟΜΑΔΑ ΤΡΙΤΗ: Απαιτήσεις και διαθέσιμα**30. Ναυλωτές**

- 30.00 Ναυλωτής Χ, ταξίδι πλοίου Α Νο 1
- 30.01 Ναυλωτής Ψ, ταξίδι πλοίου Β Νο 2

31. Πράκτορες

Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης

32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις

32.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογ/σμών απαιτήσεων

32.01 από ασφαλιστικές επιχειρήσεις

32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις

32.99.00 Ανάπτυξη προσωπικών λογ/σμών εκκρεμών

32.99.01 απαιτήσεων

33. Χρεώστες διάφοροι

33.00 Προκαταβολές διοικητικού προσωπικού

33.00.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.00.01 της επιχείρησης

33.01 Χρηματικές διευκολύνσεις διοικητικού προσωπικού

33.01.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.01.01 της επιχείρησης

33.02 Δάνεια διοικητικού προσωπικού

33.02.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.02.01 της επιχείρησης

33.03 Προκαταβολές πληρώματος πλοίου

33.03.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.03.01 της επιχείρησης

33.04 Δάνεια πληρώματος πλοίου

33.04.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.04.01 της επιχείρησης

33.05 Χρηματικές διευκολύνσεις μελών πληρώματος

33.05.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.05.01 της επιχείρησης

33.06 Εμβάσματα (Allotments) στον πλοίαρχο

33.06.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες

33.06.01 της επιχείρησης

33.07 Μέτοχοι (ή εταίροι) λογαριασμός καλύψεως
κεφαλαίου

33.08 Οφειλόμενο κεφάλαιο

- 33.09 Δόσεις μετοχικού κεφαλαίου σε καθυστέρηση
- 33.10 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί εταιρών
- 33.11 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί διαχειριστών
- 33.12 Δοσοληπτικοί λογαριασμοί διευθυντών
- 33.13 Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων
- 33.14 Ελληνικό δημόσιο- Προκαταβλημένοι και παρακρατημένοι φόροι
- 33.15 Ελληνικό δημόσιο- Λοιπές απαιτήσεις
- 33.16 Λογαριασμοί ενεργοποίησης 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. Λογ/σμοί διαχείρισεως 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 εισπρακτέα

37. Παραγγελίες εξωτερικού

37.00 Ανάπτυξη σύμφωνα με τις ανάγκες
37.01 της επιχείρησης

-38. Χρηματικά διαθέσιμα

38.00 Ταμείο

38.00.00 Ταμείο σε δρχ.

38.00.01 Ταμείο δολλαρίων

38.03 Καταθέσεις όψεως

38.03.00 Καταθέσεις σε δρχ.

38.03.01 Καταθέσεις σε δολλάρια

38.04 Καταθέσεις προθεσμίας

4.2 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΟΜΑΔΑ 1^η)

Το πάγιο ενεργητικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως και των άλλων οικονομικών μονάδων, περιλαμβάνει:

- Αγαθά και δικαιώματα που αποτελούν εξοπλισμό της επιχείρησης και προορίζονται να παραμείνουν με την ίδια μορφή για μεγάλο χρονικό διάστημα.

- Έξοδα πολυετούς απόσβεσης και

- Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις.

Η λειτουργία των λογαριασμών του παγίου ενεργητικού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ίδια με αυτή των άλλων επιχειρήσεων. Το περιουσιακό στοιχείο που χρειάζεται λεπτομερή ανάλυση είναι το πλοίο και τούτο γιατί:

-αποτελεί ιδιαίτερο περιουσιακό στοιχείο το οποίο δεν συναντάμε σε οικονομικές μονάδες άλλης μορφής.

-είναι το σημαντικότερο στοιχείο του παγίου ενεργητικού.

-αποτελεί το εκμεταλλεύσεως της επιχείρησης.

Πλοία

Στο λογιστικό σχέδιο που εκτέθηκε προηγουμένως, ο λογαριασμός Πλοία εμφανίζεται ως πρωτοβάθμιος λογαριασμός με δευτεροβάθμιους λογαριασμούς το κάθε πλοίο που η επιχείρηση έχει στην κυριότητά της π.χ. φορτηγό ΩΚΕΑΝΟΣ, δεξαμενόπλοιο ΚΡΟΝΟΣ κτλ. Η λειτουργία του λογαριασμού Πλοία με τον τρόπο αυτό είναι σκόπιμη σε επιχειρήσεις με μεγάλο αριθμό πλοίων. Σε επιχειρήσεις με μικρότερο αριθμό πλοίων είναι προτιμότερη η τήρηση πρωτοβαθμίων λογαριασμών για κάθε πλοίο με τίτλο το είδος και το όνομα του πλοίου. Ο οργανωτής-λογιστής μπορεί δηλαδή να ακολουθήσει δυο τρόπους οργάνωσης των λογαριασμών που αφορούν τα πλοία ως εξής:

1) Να παρακολουθήσει την αξία κάθε πλοίου με ξεχωριστό

πρωτοβάθμιο λογαριασμό χρησιμοποιώντας αριθμούς του σχεδίου οι οποίοι μένουν αχρησιμοποίητοι. Ο τρόπος αυτός όπως είναι φανερό αρμόζει και εφαρμόζεται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πολύ μικρό αριθμό πλοίων. Η λειτουργία των λογαριασμών των πλοίων με τον τρόπο αυτό διευκολύνει την οργάνωση του λογιστηρίου και παρέχει άμεσες πληροφορίες για την αξία κτήσεως κάθε πλοίου και για την συμμετοχή του στην σύνθεση του παγίου ενεργητικού. Όσον αφορά τις αποσβέσεις του κάθε πλοίου, είναι προτιμότερο να καταχωρούνται σε δευτεροβάθμιους αντίθετους λογαριασμούς ως εξής:

17 Φορτηγό ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

17.00 Αξία κτήσεως

17.01 Αποσβεσμένο φορτηγό ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

2) Να λειτουργήσει ένα πρωτοβάθμιο περιληπτικό λογαριασμό με τον τίτλο Πλοία ο οποίος θα αναλύεται σε τόσους δευτεροβάθμιους λογαριασμούς όσα και τα πλοία της επιχείρησης.

Τρόποι κτήσης του πλοίου

Οι συνηθέστεροι τρόποι απόκτησης πλοίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι:

-η ναυπήγηση του σκάφους με ανάθεση του έργου σε κάποιο ναυπηγείο (πρωτότυπος τρόπος).

-η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου (παράγωγος τρόπος).

Η ναυπήγηση πλοίου είναι σπουδαία οικονομική πράξη και γίνεται με ιδιωτική έγγραφη συμφωνία μεταξύ της ναυτιλιακής επιχείρησης και του ναυπηγείου η οποία λέγεται σύμβαση ναυπηγήσεως (shipbuilding contract). Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει με κάθε λεπτομέρεια:

-τις τεχνικές προδιαγραφές του υπό ναυπήγηση πλοίου.

-το είδος, την ποιότητα, την ποσότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υλικών, των εξαρτημάτων και των ναυτιλιακών οργάνων.

-τους οικονομικούς όρους της ναυπήγησης, δηλαδή το τίμημα, τον τρόπο καταβολής κτλ.

-την χρονική διάρκεια της κατασκευής και ειδικότερα τον χρόνο έναρξης και παράδοσης του πλοίου.

Από λογιστική άποψη ιδιαίτερη σημασία έχει ο τρόπος καταβολής του τιμήματος. Σε όλες σχεδόν τις παραγγελίες κατασκευής πλοίων, ο πλοιοκτήτης καταβάλλει με την υπογραφή της σύμβασης ναυπηγήσεως, μια προκαταβολή και στην συνέχεια ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών κατασκευής πληρώνει κατά διαστήματα διάφορα ποσά έναντι του συνολικού ποσού που συμφωνήθηκε. Συνήθως δεν καθορίζεται συγκεκριμένη ημερομηνία καταβολής των δόσεων, αλλά κάθε δόση συνδέεται με την εξέλιξη της κατασκευής και προσδιορίζεται συγκεκριμένο στάδιο για την καταβολή της. Π.χ. συμφωνείται η καταβολή δόσης όταν τοποθετηθεί από το ναυπηγείο η τρόπιδα, όταν ανεγερθεί η σιδηροκατασκευή σε ορισμένο ύψος (10%, 20% κτλ.), όταν κατελκυσθεί το πλοίο, όταν παραδοθεί.

Το τιμολόγιο του ναυπηγείου περιλαμβάνει την συμβατική τιμή κατασκευής, αλλά τις περισσότερες φορές είναι αυξημένο με πρόσθετες εργασίες και αμοιβές. Αυτό συμβαίνει γιατί στην διάρκεια της κατασκευής ο πλοιοκτήτης προβαίνει συνήθως σε αλλαγές, τροποποιήσεις και πρόσθετες εργασίες που δεν προβλέπονται από την σύμβαση. Ακόμη το ναυπηγείο χρεώνει τον πλοιοκτήτη με πρόσθετες αμοιβές και έξοδα που δεν περιλαμβάνονται στις συμβατικές υποχρεώσεις του κατασκευαστή, όπως αμοιβές ειδικών επιθεωρητών, τεχνικών, έξοδα ταξιδιών κτλ.

Η αγορά των διαφόρων ναυτιλιακών οργάνων όπως ο ασύρματος, η πυξίδα, το ραντάρ, το βυθόμετρο δεν είναι συνήθως υποχρέωση του ναυπηγείου αλλά γίνεται από τον

πλοιοκτήτη. Σε μεγάλα βέβαια ναυπηγεία οι συμβάσεις προβλέπουν σχεδόν πάντα παράδοση του πλοίου χωρίς άλλες υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη εκτός από οικονομικές.

Κατά την διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό κατασκευή πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη σύμφωνα με την ισχύουσα στην Ελλάδα νομοθεσία. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να υποθηκεύσει το πλοίο για να χρηματοδοτήσει την ολοκλήρωση της κατασκευής του.

Η νηολόγηση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη γίνεται και κατά την διάρκεια της ναυπήγησης σύμφωνα με τον κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Η παράδοση του πλοίου γίνεται ύστερα από δοκιμαστικό πλου παρουσία του πλοιοκτήτη, του ναυπηγού, και τεχνικού του νηογνόμωνα και αποδεικνύεται με πρωτόκολλο παραδόσεως (delivery certificate) το οποίο υπογράφεται από τα δυο μέρη.

Η ανάθεση όμως της κατασκευής του πλοίου δεν γίνεται πάντα σε έναν κατασκευαστή. Είναι δυνατόν ο πλοιοκτήτης να αναθέσει την σιδηροκατασκευή σε ένα ναυπηγείο, την τοποθέτηση των ναυτιλιακών οργάνων σε ειδικούς τεχνικούς, τις ξυλοκατασκευές σε άλλη επιχείρηση κοκ. Με τον καθένα κατασκευαστή υπογράφεται χωριστή σύμβαση.

Απαλλαγή από τον Φόρο Προστιθεμένης Αξίας της κατασκευής και παράδοσης σκαφών

Η παράδοση και η εισαγωγή σκαφών έχει υπαχθεί στις ειδικές απαλλαγές από τον Φόρο Προστιθεμένης Αξίας. Ακόμα με απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών καθορίστηκε τόσο η έκταση της απαλλαγής όσο και η διαδικασία και οι προϋποθέσεις υπαγωγής των πράξεων παράδοσης και εισαγωγής στις διατάξεις της απαλλαγής αυτής.

Σύμφωνα με υπουργική απόφαση και με τις διατάξεις του νόμου 1642:

1) Η απαλλαγή αφορά τα σκάφη που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή άλλη εκμετάλλευση τους ή για διάλυση ή για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και το δημόσιο γενικά. Εξαιρούνται τα σκάφη ιδιωτικής χρήσεως που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό.

2) Απαλλάσσονται από τον φόρο:

- η αξία εισαγωγής σκαφών

- η αξία σκαφών που προορίζονται για διάλυση

- η παράδοση σκαφών γενικά

- η παράδοση των υλικών και αντικειμένων που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε σκάφη που εκτελούν πλόες εξωτερικού ή μικτούς

- οι παραδόσεις και εισαγωγές υλικών που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν κατά την κατασκευή των σκαφών που αναφέρθηκαν παραπάνω εφόσον η κατασκευή ενεργείται με υλικά και αντικείμενα προέλευσης εσωτερικού ή εξωτερικού, από ναυπηγεία εκτός ελεύθερων τελωνειακών συγκροτημάτων.

Η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου είναι ο πιο συνηθισμένος τρόπος αύξησης του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ενώ η τιμή απόκτησης του πλοίου, με κατασκευή από κάποιο ναυπηγείο, εξαρτάται από το κόστος ναυπηγήσεως (πρώτες ύλες, ημερομίσθια, κόστος εξοπλισμού κτλ), η τιμή του μεταχειρισμένου πλοίου εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Σπουδαίο ρόλο στην τιμή έχουν οι συνθήκες της ναυλαγοράς κατά την εποχή της αγοραπωλησίας. Έτσι όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ανεβαίνουν και αντίθετα. Την τιμή του μεταχειρισμένου σκάφους επηρεάζουν βέβαια και άλλοι παράγοντες όπως η ηλικία, ο εφοδιασμός του με σύγχρονα ή μη όργανα πλεύσεως, η κατάσταση των μηχανών κτλ. Για την αγοραπωλησία του μεταχειρισμένου πλοίου υπογράφεται μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή ιδιωτικό συμφωνητικό το

οποίο αποτελεί πρωτόκολλο συμφωνίας (memorandum of agreement) και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

α) τα χαρακτηριστικά του πωλούμενου πλοίου (μέγεθος, χωρητικότητα, χρονολογία ναυπήγησης, τεχνικά χαρακτηριστικά)

β) το χρόνο και τον τόπο παράδοσης του πλοίου (λιμάνι παράδοσης)

γ) τους οικονομικούς όρους της αγοραπωλησίας (τίμημα, τρόπος καταβολής του, προκαταβολή)

δ) την απογραφή των εφοδίων του πλοίου τα οποία περιλαμβάνονται στην τιμή πώλησεως και πρέπει να παραδοθούν στον αγοραστή

ε) εφόσον το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο, το πρωτόκολλο συμφωνίας συνοδεύεται από αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να κοινοποιήσει στον ναυλωτή αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου. Ο ναυλωτής μπορεί να εξακολουθήσει ή μη την ναύλωση με τον νέο πλοιοκτήτη.

Λογιστικές εγγραφές κατά την ναυπήγηση του πλοίου

Η λογιστική παρακολούθηση του πλοίου κατά την διάρκεια της ναυπήγησής του μπορεί να γίνει με δυο τρόπους:

- 1) Με προσωπικό λογαριασμό
- 2) Με λογαριασμό αξίας

1) Παρακολούθηση με προσωπικό λογαριασμό

Όπως είναι γνωστό προσωπικοί είναι οι λογαριασμοί με τους οποίους απεικονίζονται και παρακολουθούνται οι οικονομικές σχέσεις της επιχειρήσεως με φυσικά και νομικά πρόσωπα. Οι σχέσεις αυτές μπορεί να είναι απαιτήσεις ή υποχρεώσεις. Η ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να παρακολουθήσει την ναυπήγηση του πλοίου με προσωπικό

λογαριασμό σε περίπτωση που η παραγγελία ναυπηγήσεως προβλέπει την παράδοση του πλοίου έτοιμου για ναυσιπλοΐα και η υποχρέωση του πλοιοκτήτη συνίσταται μόνο στην καταβολή στο ναυπηγείο, τμηματικά, του τιμήματος που συμφωνήθηκε. Έτσι, κατά την διάρκεια της ναυπήγησης η ναυτιλιακή επιχείρηση χρεώνει με τα ποσά που καταβάλλει τον λογαριασμό 15.09 «προκαταβολές κτήσεως πλοίων» με ειδικό λογαριασμό το ναυπηγείο κατασκευής που λειτουργεί ως προσωπικός λογαριασμός.

Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής το ναυπηγείο εκδίδει τιμολόγιο με το συνολικό κόστος. Με βάση τον τελικό λογαριασμό κατασκευής χρεώνεται ο λογαριασμός 17.00 «πλοίο X» και πιστώνεται ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός 51 «κατασκευαστές» με ειδικό λογαριασμό το ναυπηγείο. Στο λογαριασμό «κατασκευαστές» μεταφέρονται και οι μέχρι τότε συνολικές πληρωμές στο ναυπηγείο από το λογαριασμό 15.09 «προκαταβολές κτήσεως πλοίων». Το υπόλοιπο του λογαριασμού «κατασκευαστές» δείχνει το οφειλόμενο ακόμα ποσό στον κατασκευαστή.

Παράδειγμα: Η ναυτιλιακή επιχείρηση ΑΒ ανέθεσε την κατασκευή ενός φορτηγού πλοίου στο ναυπηγείο «ΑΡΓΩ» ΑΕ με συμβατική τιμή 100.000.000 δρχ. Κατά την διάρκεια της κατασκευής: 1) Κατέβαλλε προκαταβολή στο ναυπηγείο 10.000.000 δρχ. με επιταγή στην τράπεζα Α. 2) Πλήρωσε σύμφωνα με την σύμβαση και την πρόοδο των εργασιών άλλα 70.000.000 δρχ. 3) Με την ολοκλήρωση της κατασκευής και την παράδοση του πλοίου, που νηολογήθηκε με το όνομα ΠΟΣΕΙΔΩΝ, το ναυπηγείο υπόβαλλε λογαριασμό και εξέδωσε τιμολόγιο από το οποίο προκύπτουν:

- το κόστος κατασκευής σύμφωνα με την σύμβαση.
 - πρόσθετες και έκτακτες δαπάνες 3.200.000 δρχ.
- 4) Αργότερα εξόφλησε το λογαριασμό κατασκευής.

Οι λογιστικές εγγραφές έχουν ως εξής:

15.09 Προκατ. κτήσεως πλοίων	10.000.000	
15.09.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
38.03 Καταθέσεις όψεως		10.000.000
38.03.00 Τράπεζα Α λογ. όψεως δρχ.		
Προκαταβολή για κατασκευή πλοίου από σύμβαση ναυπηγήσεως		

15.09 Προκατ. κτήσεως πλοίων	70.000.000	
15.09.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
38.03 Καταθέσεις όψεως		70.000.000
38.03.00 Τράπεζα Α λογ. Όψεως δρχ.		
Έναντι λογαριασμού κατασκευής		

17.00 Φορτηγό ΠΟΣΕΙΔΩΝ	103.200.000	
51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ		103.200.000
51.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
Κόστος κατασκευής πλοίου σύμφωνα με τις επιμετρήσεις και το τιμολόγιο		

51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ	80.000.000	
51.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
15.09 Προκατ. κτήσεως πλοίων		80.000.000
15.09.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
Συμ/σμός προκαταβολών		

51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ	23.200.000	
51.00 Ναυπηγείο «ΑΡΓΩ ΑΕ»		
38.03 Καταθέσεις όψεως		23.200.000
38.03.00 Τράπεζα Α λογ. Όψεως δρχ.		
Εξόφληση λογαριασμού κατασκευής		

2) Παρακολούθηση με λογαριασμό αξίας

Λογαριασμοί αξιών είναι οι λογαριασμοί του ενεργητικού με τους οποίους απεικονίζονται και παρακολουθούνται αξίες της επιχείρησης. Η αξία που απεικονίζει ένας τέτοιος λογαριασμός αποτελεί κόστος.

Η παρακολούθηση της ναυπήγησης ενός πλοίου με λογαριασμό αξίας μπορεί να εφαρμοσθεί όταν η σύμβαση προβλέπει την τμηματική τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής και καταβολή χρηματικών ποσών με βάση την τιμολόγηση αυτή. Ακόμη και στην περίπτωση που το έργο χωρίζεται σε τμήματα και ανατίθεται σε περισσότερους εργολάβους.

Στις περιπτώσεις αυτές λειτουργεί ο λογαριασμός **15.02 Πλοία υπό κατασκευή** με ειδικό λογαριασμό το όνομα του πλοίου και σε περίπτωση που δεν έχει καθορισθεί, δίνεται ένας προσωρινός τίτλος στον ειδικό λογαριασμό με τα χαρακτηριστικά του πλοίου π.χ. φορτηγό 15000 κ.ο.χ. ή με τα στοιχεία που δίνει το ναυπηγείο στην κατασκευή.

Ο λογαριασμός **πλοία υπό κατασκευή** λειτουργεί ως εξής:

A) Χρεώνεται:

- με τα ποσά που καταβάλλονται κάθε φορά στο ναυπηγείο για την ναυπήγηση του πλοίου, ύστερα από επιμέτρηση της κατασκευής ή έκδοση τιμολογίων, με πίστωση των χρηματικών διαθεσίμων ή του λογαριασμού 51 Κατασκευαστές εφόσον το ποσό οφείλεται.

- με τα ποσά που αποτελούν κόστος του πλοίου π.χ. υπηρεσίες τρίτων, εργασίες άλλων εργολάβων κ.ά. με πίστωση των χρηματικών διαθεσίμων ή των δικαιούχων, εφόσον δεν πληρώνονται αμέσως.

B) Πιστώνεται:

- όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του πλοίου, οπότε το χρεωστικό υπόλοιπο του λογαριασμού που δείχνει το τελικό κόστος του πλοίου, μεταφέρεται στον οριστικό λογαριασμό του παγίου ενεργητικού με τίτλο το όνομα του πλοίου.

Παράδειγμα: Η ναυτιλιακή επιχείρηση Χ ανάθεσε στις 31/12/90 στο ναυπηγείο «ΝΑΥΣ» την κατασκευή ενός φορτηγού πλοίου 3000 τόνων με την συμβατική τιμή των 2.000.000 δολαρίων παραδοτέο μετά από έξι μήνες. Κατά την διάρκεια της κατασκευής του πλοίου διενέργησε τις εξής πράξεις:

10/1/91—Πλήρωσε με επιταγή σε βάρος των καταθέσεων σε δολάρια (τράπεζα Κ) στο ναυπηγείο 40.000 κατά την έναρξη των εργασιών κατασκευής. Τιμολόγιο ναυπηγείου Νο 10. Το ναυπηγείο έδωσε αριθμό κατασκευής στο πλοίο Φ84.

15/2/91— Κατέβαλλε στο ναυπηγείο, σύμφωνα με την σύμβαση ναυπηγήσεως, άλλες 500.000 δολάρια μετά την τοποθέτηση της τρόπιδας του πλοίου. Τιμολόγιο 11.

10/3/91— Πλήρωσε αμοιβή στον ναυπηγό Δ για την παρακολούθηση της κατασκευής από μέρους της εταιρείας δολάρια 3000 με επιταγή στην τράπεζα Κ.

30/4/91— Κατέβαλλε στο ναυπηγείο σύμφωνα με την πρόοδο ναυπηγήσεως του πλοίου άλλα 800.000 δολάρια με επιταγή στην τράπεζα Κ. Τιμολόγιο 12.

30/5/91— Αγόρασε όργανα πλεύσεως του πλοίου, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην σύμβαση κατασκευής, αντί 25.000 δολαρίων με πίστωση από την επιχείρηση Ζ.

20/6/91— Το πλοίο παραδίδεται στην εταιρεία και νηολογείται με το όνομα «ΑΡΓΩ». Την ίδια μέρα εξοφλείται το ναυπηγείο με βάση το τιμολόγιο 13 και πληρώνονται επιπλέον για καύσιμα και λιπαντικά δοκιμαστικής πλεύσεως και για διάφορα άλλα έξοδα 2.000 δολάρια με επιταγή στην ίδια τράπεζα.

Η λογιστική παρακολούθηση των παραπάνω πράξεων θα γίνει ως εξής:

<u>10/1</u>		
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	40.000	
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή		40.000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
38.03.01 Τράπεζα Κ λογ. όψεως \$		
Αρχική καταβολή σύμφωνα με την σύμβαση ναυπηγήσεως		
<u>15/2</u>		
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	500.000	
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή		500.000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
38.03.01 Τράπεζα Κ λογ. όψεως \$		
Έναντι λογαριασμού κατασκευής		
<u>10/3</u>		
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	3.000	
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή		3.000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
38.03.01 Τράπεζα Κ λογ. όψεως \$		
Αμοιβή επιβλέποντα ναυπηγού		
<u>30/4</u>		
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	800.000	
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή		800.000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
38.03.01 Τράπεζα Κ λογ. όψεως \$		
Έναντι λογαριασμού κατασκευής		
<u>30/5</u>		
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	25.000	
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή		25.000
52 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ		
52.00 Ζ		
Αγορά οργάνων πλεύσεως		

20/6	
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	662.000
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή	
38.03 Καταθέσεις όψεως	662.000
38.03.01 Τράπεζα Κ λογ. όψεως \$	
Εξόφληση υπόλοιπου κόστους κατασκευής	
Do	
17.00 Μ/Ν ΑΡΓΩ	2.030.000
15.02 Πλοία υπό κατασκευή	2.030.000
15.02.00 Πλοίο Φ84 υπό κατασκευή	
Μεταφορά λογαριασμού	

Στην πράξη η λογιστική παρακολούθηση της ναυπήγησης γίνεται και με τους δυο τρόπους συγχρόνως. Λειτουργούν δηλαδή από την αρχή της κατασκευής τόσο ο λογαριασμός 15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων όσο και ο λογαριασμός 15.02 Πλοία υπό κατασκευή. Ο πρώτος δέχεται στην χρέωση προκαταβολές σε εργολάβους και μη τιμολογημένες αξίες, ενώ ο δεύτερος χρεώνεται με οριστικές τιμολογήσεις κόστους κατασκευής.

Είδαμε παραπάνω ότι η παρακολούθηση της κατασκευής του πλοίου μπορεί να γίνει:

- με προσωπικό λογαριασμό
- με λογαριασμό αξίας

Και στις δυο περιπτώσεις πρέπει να λειτουργήσουν παράλληλα με τους ουσιαστικούς λογαριασμούς και ζεύγος λογαριασμών τάξεως για την λογιστική απεικόνιση της αμφοτεροβαρούς συμβάσεως. Έτσι κατά την υπογραφή της συμβάσεως ναυπηγήσεως του σκάφους γίνεται η εγγραφή:

03.00 Παραγγελίες ναυπηγήσεως πλοίων
07.00 Υποχρεώσεις από παραγγελίες πλοίων

Οι παραπάνω λογαριασμοί χρεωπιστώνονται με την συμβατική τιμή κατασκευής του πλοίου

Λογιστικές εγγραφές κατά την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου

Η λογιστική παρακολούθηση της αγοράς γίνεται με την δημιουργία πρωτοβαθμίου ή δευτεροβαθμίου λογαριασμού αξίας που θα χρεωθεί με την τιμή αγοράς του πλοίου με πίστωση προσωπικού λογαριασμού του πωλητή εφόσον το τίμημα δεν καταβάλλεται αμέσως. Σε περίπτωση που δίδεται προκαταβολή στον πωλητή και το πλοίο παραδίδεται αργότερα, τότε χρεώνεται ο λογαριασμός «προκαταβολές κτήσεως πλοίων» με ειδικό το όνομα του πωλητή. Η προκαταβολή αυτή μεταφέρεται κατά την παράδοση του πλοίου στο λογαριασμό 53.04 «πωλητές πλοίων».

Παράδειγμα: Η ναυτιλιακή επιχείρηση Χ αποφάσισε την αγορά του μεταχειρισμένου φορτηγού πλοίου «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» από τον πωλητή Ε. Συμφωνήθηκε τιμή αγοράς 2.500.000 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 500.000 δολάρια με επιταγή στην τράπεζα Ψ.
- 2) Παραλήφθηκε το πλοίο και καταβλήθηκε με επιταγή στην ίδια τράπεζα ποσόν 1.000.000 δολάρια σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας.
- 3) Εξοφλήθηκε αργότερα ο πωλητής με επιταγή στην τράπεζα Ψ.

Οι σχετικές ημερολογιακές εγγραφές έχουν ως εξής:

15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων	500.000	
15.09.05 Πωλητής Ε		
38.03 Καταθέσεις όψεως		500.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$		
Προκαταβολή για αγορά Μ/Ν «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ»		
<hr/>		
17.03 Μ/Ν ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	2.500.000	
53.04 Πωλητές πλοίων		2.500.000
53.04.00 Πωλητής Ε		
Παραλαβή του πλοίου		
<hr/>		
53.04 Πωλητές πλοίων	500.000	
53.04.00 Πωλητής Ε		
15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων		500.000
15.09.05 Πωλητής Ε		
Συμ/σμός προκαταβολής		
<hr/>		
53.04 Πωλητές πλοίων	1.000.000	
53.04.00 Πωλητής Ε		
38.03 Καταθέσεις όψεως		1.000.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$		
Έναντι λογ/σμού αγοράς πλοίου		
<hr/>		
53.04 Πωλητές πλοίων	1.000.000	
53.04.00 Πωλητής Ε		
38.03 Καταθέσεις όψεως		1.000.000
38.03.06 Τράπεζα Χ λογ. όψεως \$		
Εξόφληση λογ/σμού αγοράς πλοίου		
<hr/>		

Σε περίπτωση που κριθούν αναγκαίες επισκευές ή μετασκευές στο πλοίο που αγοράστηκε τότε το κόστος αυτών των επισκευών και μετασκευών θα αυξήσει την αξία του πλοίου. Το

λογιστήριο επομένως θα χρεώσει το λογαριασμό αξίας του πλοίου με τις δαπάνες αυτές καθώς και άλλα έξοδα κτήσεως (προμήθειες μεσιτών, έξοδα και αμοιβές επιθεωρητών ή μηχανικών κλπ.).

4.3 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ (ΟΜΑΔΑ 2^η)

Αποθέματα στην ναυτιλιακή επιχείρηση είναι τα υλικά περιουσιακά στοιχεία τα οποία προορίζονται:

-να αναλωθούν για την λειτουργία, την συντήρηση και την επισκευή του πλοίου (π.χ. χρώματα, χημικά κλπ.)

-να αναλωθούν από τα μέλη του πληρώματος (π.χ. τρόφιμα)

-να χρησιμοποιηθούν από το πλήρωμα για την συντήρηση και λειτουργία του πλοίου (π.χ. εργαλεία).

Τα αποθέματα παρακολουθούνται στην δεύτερη ομάδα λογαριασμών του σχεδίου και περιλαμβάνουν τα εφόδια του πλοίου (μηχανής, καταστρώματος, διαμερισμάτων), τα καύσιμα και λιπαντικά, τα τρόφιμα, τα είδη κυλικείου και τα χρώματα και τα χημικά. Παρακάτω αναλύονται το περιεχόμενο των λογαριασμών αυτών και η λειτουργία τους.

Εφόδια πλοίων

Με τον όρο εφόδια πλοίου εννοούμε όλα τα υλικά τα οποία χρησιμοποιούνται για την συντήρηση, λειτουργία και επισκευή του πλοίου για σχετικά μεγάλο χρονικό διάστημα (π.χ. εργαλεία) καθώς και τα διάφορα υλικά άμεσης ανάλωσης. Παρακολουθούνται με τρεις λογαριασμούς ως εξής:

1) **20 Εφόδια μηχανής (engine stores)** ο οποίος περιλαμβάνει εργαλεία για επισκευή και συντήρηση των μηχανών, ανταλλακτικά για συντήρηση και επισκευή του πλοίου την οποία είναι σε θέση να διενεργεί το πλήρωμα, διάφορα αναλώσιμα υλικά όπως στουπιά, γυαλόχαρτα, λάδια κ.ά.

2) **21 Εφόδια καταστρώματος** (deck stores) ο οποίος περιλαμβάνει σχοινιά, συρματόσχοινα, αλυσίδες, είδη καθαρισμού, εργαλεία κλπ.

3) **22 Εφόδια διαμερισμάτων** (cabin stores) τα οποία περιλαμβάνουν τον κινητό εξοπλισμό του εστιατορίου και μαγειρείου (είδη εστίασεως) καθώς και τον κινητό εξοπλισμό των διαμερισμάτων (καμπινών) του πληρώματος (στρώματα, κουβέρτες, σεντόνια, είδη ενδιαίτησης πληρώματος).

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο υπόλοιπος πάγιος εξοπλισμός τόσο του εστιατορίου και μαγειρείου, όσο και των διαμερισμάτων (π.χ. ραδιόφωνα, τηλεοράσεις) παρακολουθείται με ειδικούς λογαριασμούς του παγίου ενεργητικού σύμφωνα με το σχέδιο. Οι παραπάνω τρεις λογαριασμοί αποθεμάτων λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο ως εξής:

Χρεώνονται:

- με την αξία αρχικών αποθεμάτων των εφοδίων τα οποία προκύπτουν από φυσική απογραφή την οποία διενεργεί ο Α' μηχανικός και ο Πλοίαρχος.

- με την αξία των αγορών των εφοδίων που γίνονται είτε από την ναυτιλιακή επιχείρηση απ' ευθείας, είτε από τον Πλοίαρχο στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου, είτε από πράκτορες με εντολή του τμήματος ανεφοδιασμού (operation department).

Επομένως σε περίπτωση προμήθειας εφοδίων, χρεώνεται ο σχετικός λογαριασμός της δεύτερης ομάδας (20, 21, 22) και πιστώνεται ο λογαριασμός 52 «προμηθευτές» ή ο 34 «λογαριασμοί πλοιάρχων» ή ο 31 «πράκτορες» ανάλογα με το ποιος ενήργησε την προμήθεια.

Πιστώνονται:

- με την αξία των αναλωθέντων εφοδίων. Τα αναλωθέντα εφόδια προκύπτουν από την τελική απογραφή ως εξής:

Αρχικό απόθεμα

Συν αγορές χρήσεως

=Σύνολο διαχειρισθέντων αποθεμάτων

Σύνολο διαχειρισθέντων αποθεμάτων
Μείον τελική απογραφή

=Αναλωθέντα εφόδια

Η αξία των αναλωθέντων εφοδίων μεταφέρεται στον λογαριασμό 80 «εκμετάλλευση πλοίου» γιατί αποτελεί δαπάνη εκμετάλλευσης. Οι λογαριασμοί των εφοδίων μετά την πίστωση τους με την αξία των αναλωθέντων, αφήνουν χρεωστικό υπόλοιπο ίσο με την αξία της τελικής απογραφής και μεταφέρονται με το υπόλοιπο αυτό στον τελικό ισολογισμό.

Καύσιμα (bunkers)

Όπως είναι γνωστό τα σύγχρονα πλοία κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσεως και καταναλώνουν πετρέλαιο. Εκτός από την κύρια μηχανή του πλοίου που λειτουργεί με πετρέλαιο, υπάρχουν και διάφορα άλλα μηχανήματα που παράγουν ενέργεια για τις ανάγκες του πλοίου και καταναλώνουν πετρέλαιο. Τέτοια βοηθητικά μηχανήματα είναι γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, βαρούλκα, λέβητες παραγωγής ατμού κλπ.

Για όλες τις ανάγκες των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του, το πλοίο καταναλώνει κυρίως δυο ειδών καύσιμα που διαφέρουν μόνο ως προς την πυκνότητα:

A) Το ακαθάριστο πετρέλαιο ή μαζούτ για την κύρια μηχανή και τους ατμολέβητες, το οποίο καταναλώνεται στην ανοικτή θάλασσα.

B) Το ψιλό πετρέλαιο το οποίο χρησιμοποιείται για την κίνηση των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής, αλλά και για την λειτουργία της κύριας μηχανής του πλοίου μέσα στα λιμάνια για απόκτηση μεγαλύτερης ευελιξίας και ακρίβειας στις κινήσεις του.

Η κατανάλωση πετρελαίου είναι θετική συνάρτηση των στροφών της μηχανής. Γι' αυτό τα πλοία όταν κινούνται σε γραμμή στην οποία δεν ενδιαφέρει ο ακριβής χρόνος άφιξης (π.χ. διαδρομή χωρίς ναύλο, κενό φορτίου, διαδρομή με προορισμό το ναυπηγείο κλπ.) τότε ταξιδεύουν με την οικονομική ή υπηρεσιακή ταχύτητα, δηλαδή με την μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα η οποία επιτυγχάνεται με την οικονομικότερη κατανάλωση καυσίμων.

Η κατανάλωση πετρελαίου ελέγχεται από τον Α' μηχανικό και τον Πλοίαρχο και τα στοιχεία διαβιβάζονται στο τμήμα ανεφοδιασμού και στο τεχνικό τμήμα (engineering department). Το τμήμα ανεφοδιασμού το οποίο είναι υπεύθυνο για την προμήθεια των αποθεμάτων πριν δώσει εντολή για ανεφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα, παίρνει υπόψη ότι:

Α) η τιμή του πετρελαίου δεν είναι ίδια σε όλα τα λιμάνια της Υδρογείου.

Β) η πλήρωση των δεξαμενών του πλοίου με πετρέλαιο, μειώνει την μεταφορική ικανότητά του η οποία είναι δεδομένη. Επομένως αυτό που πρέπει να εξετάζεται από το τμήμα ανεφοδιασμού είναι, εάν η μειωμένη τιμή προμήθειας καυσίμων αντισταθμίζει την απώλεια ναύλου από την μείωση του μεταφερόμενου φορτίου.

Γ) ακόμη πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι η προμήθεια μεγάλων αποθεμάτων καυσίμων σημαίνει δέσμευση μεγάλων χρηματικών ποσών.

Λιπαντικά (lubricants)

Τα λιπαντικά είναι ορυκτέλαια τα οποία χρησιμοποιούνται για την λίπανση των διαφόρων μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου, όπως ορυκτέλαια για την λίπανση των κυλίνδρων της κύριας μηχανής (cylinder oil), για την λίπανση των αξόνων της (crank case oil), για τις μηχανές ηλεκτροπαραγωγής, καθώς και κοινά ορυκτέλαια (βαλβολίνες, γράσσα) για την συντήρηση των άλλων μηχανημάτων.

Η λογιστική παρακολούθηση των καυσίμων και λιπαντικών γίνεται με τον λογαριασμό 23 «καύσιμα και λιπαντικά» ο οποίος λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

- με την αξία των αρχικών αποθεμάτων πετρελαίου και λιπαντικών που προκύπτουν από μετρήσεις τις οποίες πιστοποιεί ο Α' μηχανικός.

- με την αξία των αγορών που γίνονται κατά την διάρκεια της χρήσεως, με πίστωση των λογαριασμών 52 «προμηθευτές» ή 31 «πράκτορες» ή 30 «ναυλωτές» ή 38 «χρηματικά διαθέσιμα», ανάλογα με τον τρόπο που γίνεται η προμήθεια.

Πιστώνεται:

- με την αξία του πετρελαίου που αναλώθηκε για την κίνηση των μηχανών του πλοίου. Η αξία αυτή μεταφέρεται στην χρέωση του λογαριασμού 80 «εκμετάλλευση πλοίου».

- με την αξία του πετρελαίου που αναλώθηκε για την λειτουργία των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής και ατμοπαραγωγής. Η αξία αυτή μεταφέρεται στην χρέωση του λογαριασμού 65 «γενικά έξοδα πλοίου» και ειδικά στους δευτεροβάθμιους λογαριασμούς 65.01 «έξοδα ηλεκτροπαραγωγής» και 65.02 «έξοδα ατμοπαραγωγής».

- με την αξία των λιπαντικών που αναλώθηκαν για την λίπανση των μηχανών του πλοίου. Η αξία αυτή μεταφέρεται στην χρέωση του λογαριασμού 80.

- με την αξία των λιπαντικών που αναλώθηκαν για λίπανση των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής και ατμοπαραγωγής. Η αξία αυτή μεταφέρεται στην χρέωση των λογαριασμών 65.01 και 65.02.

Είδαμε παραπάνω ότι η αξία των καυσίμων που αναλώθηκαν για την κίνηση των μηχανών του πλοίου μεταφέρεται στον λογαριασμό 80. Η μεταφορά αυτή μπορεί να γίνει με δυο τρόπους.

Α) Μεταφέρονται στην χρέωση του λογαριασμού η αξία των καυσίμων και λιπαντικών που αναλώθηκαν μέσα στην χρήση.

Β) Μεταφέρεται το σύνολο της αξίας των καυσίμων και λιπαντικών που διαχειρίστηκε το πλοίο δηλαδή το αρχικό απόθεμα και οι αγορές χρήσεως, στην χρέωση του λογαριασμού εκμεταλλεύσεως.

Στην συνέχεια ο λογαριασμός εκμεταλλεύσεως πιστώνεται με τα τελικά αποθέματα δηλαδή ουσιαστικά αφαιρούνται τα τελικά αποθέματα και παραμένουν στον λογαριασμό οι αναλώσεις καυσίμων και λιπαντικών. Τα τελικά αποθέματα μπορούν να εμφανισθούν και αφαιρετικά στην χρέωση κάτω από το σύνολο των καυσίμων και λιπαντικών που διαχειρίστηκε το πλοίο. Ο λογαριασμός 23 «καύσιμα και λιπαντικά» μετά την πίστωσή του με τα αναλωθέντα καύσιμα, έχει χρεωστικό υπόλοιπο ίσο με την αξία των τελικών αποθεμάτων και μεταφέρεται στον τελικό ισολογισμό.

Τρόφιμα

• Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να εφοδιάζει το πλοίο με τα αναγκαία για την διατροφή του πληρώματος τρόφιμα. Ο εφοδιασμός αυτός γίνεται στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης και οι ποσότητες που αγοράζονται εξαρτώνται:

- από την διάρκεια του ταξιδιού εν πλω
- από τις τιμές που ισχύουν και την ποιότητα των ειδών στα διάφορα λιμάνια.

Για την λογιστική παρακολούθηση της αποθεματοποίησης και των αναλώσεων των τροφίμων, λειτουργεί ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός 24 «τρόφιμα» ο οποίος αναλύεται σε υπολογαριασμούς σύμφωνα με τα είδη των τροφίμων που προμηθεύεται το πλοίο και τις ανάγκες της επιχείρησης. Είναι αυτονόητο ότι οι ειδικοί λογαριασμοί των τροφίμων παρακολουθούνται με ποσότητες και αξίες. Στην πράξη πολλές επιχειρήσεις παρακολουθούν την κίνηση των λογαριασμών αυτών μόνο με ποσότητες, ενώ οι αξίες καταχωρούνται μόνο στον πρωτοβάθμιο λογαριασμό.

Ο λογαριασμός «τροφήμα» λειτουργεί, όσον αφορά την χρέωση, όπως και οι προηγούμενοι λογαριασμοί αποθεμάτων. Η αξία όμως των αναλωθέντων τροφίμων δεν μεταφέρεται απ' ευθείας στον λογαριασμό εκμεταλλεύσεως του πλοίου αλλά στον λογαριασμό 61 «Αμοιβές και έξοδα πληρώματος». Με βάση τα παραπάνω ο λογαριασμός αυτός:

Χρεώνεται:

- με το υπόλοιπο της αξίας των τροφίμων που απογράφονται στο τέλος της χρήσεως.

- με την αξία των αγορών των τροφίμων κατά την διάρκεια της χρήσεως.

- με τα ειδικά έξοδα αγορών (π.χ. μεταφορικά)

Πιστώνεται:

- με την αξία των τροφίμων που αναλώνονται στο πλοίο. Την ανάλωση των τροφίμων παρακολουθεί ο πλοίαρχος και για την αξία των αναλώσεων ενημερώνει το λογιστήριο με τον «γενικό λογαριασμό πλοίαρχου» που στέλνει περιοδικά. Με βάση τις αναλώσεις χρεώνεται ο λογαριασμός δαπάνης 61.08 «τροφοδοσία πληρώματος» της έκτης ομάδας.

Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι τα περισσότερα τιμολόγια αγοράς τροφίμων εκδίδονται σε νόμισμα διαφορετικό από το νόμισμα που τηρούνται τα λογιστικά βιβλία. Η αναγκαία μετατροπή στο νόμισμα των βιβλίων πρέπει να γίνεται με το ισότιμο της ημέρας αγοράς τροφίμων και όχι της ημέρας πληρωμής. Οι τυχόν διαφορές την ημέρα πληρωμής, λόγω μεταβολής του ισότιμου, αποτελούν συναλλαγματικές διαφορές.

Είδη κυλικείου (slop chest items)

Το κυλικείο στα φορτηγά πλοία δεν αποτελεί πηγή κερδών όπως συμβαίνει στα επιβατηγά και στα κρουαζιερόπλοια. Τα είδη του κυλικείου που προμηθεύεται το φορτηγό πλοίο (ποτά, αναψυκτικά, τσιγάρα κ.ά.) δεν προορίζονται να πωληθούν με κέρδος αλλά διαθέτονται στα μέλη του πληρώματος στην τιμή

κτήσεως. Ακόμα, ένα μέρος των ειδών του κυλικείου προσφέρονται στους επισκέπτες του πλοίου. Η λογιστική παρακολούθηση των ειδών αυτών γίνεται με τον λογαριασμό 25 «είδη κυλικείου» ο οποίος χρεώνεται με τις αγορές και πιστώνεται με την αξία των αναλώσεων σε χρέωση των λογαριασμών:

-34 Λογαριασμοί Πλοιάρχων για τα είδη που διατέθηκαν στα μέλη του πληρώματος

-65 Γενικά έξοδα πλοίου, με ειδικό τον λογαριασμό 65.07 Έξοδα δημοσίων σχέσεων.

Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος τόσο για την προμήθεια όσο και για την διάθεση των ειδών του κυλικείου. Ο ίδιος ενημερώνει το λογιστήριο με καταστάσεις για τα είδη που διατέθηκαν στους επισκέπτες του πλοίου και στο πλήρωμα.

Στην πράξη οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις φορτηγών πλοίων δεν λειτουργούν τον λογαριασμό «είδη κυλικείου». Ο πλοίαρχος προμηθεύεται και διαθέτει τα είδη χωρίς να διενεργούνται στο λογιστήριο ημερολογιακές εγγραφές. Το λογιστήριο καταχωρεί εγγραφές σε δυο περιπτώσεις.

1) Σε περίπτωση διάθεσης ειδών σε επισκέπτες με βάση την κατάσταση φιλοδωρημάτων που αποστέλλει ο πλοίαρχος.

2) Όταν ο πλοίαρχος αποχωρεί και παραδίδει σε άλλο πλοίαρχο την διαχείριση του κυλικείου. Τότε χρεώνεται ο προσωπικός λογαριασμός του νέου πλοιάρχου με την αξία των ειδών που του παραδίδονται και πιστώνεται ο λογαριασμός του πλοιάρχου που αποχωρεί.

Χρώματα-Χημικά

Η φροντίδα για την συντήρηση των μεταλλικών μερών του πλοίου είναι καθημερινή και τα βασικά υλικά της συντήρησης είναι τα χρώματα και τα χημικά. Με τα χρώματα συντηρούνται οι μεταλλικές επιφάνειες και οι ύφαλοι, ενώ τα χημικά

χρησιμοποιούνται για των καθαρισμό των κυτών και την ασφαλίωση των τοιχωμάτων των ατμολεβήτων. Η λογιστική παρακολούθηση γίνεται με τον λογαριασμό 26 «χρώματα-χημικά» ο οποίος αναλύεται σε δευτεροβάθμιους ανάλογα με τα είδη και τις ανάγκες της επιχείρησης. Λειτουργεί δε όπως οι λογαριασμοί των λοιπών εφοδίων του πλοίου.

Νερό

Το πλοίο εφοδιάζεται στα διάφορα λιμάνια με ποσότητες νερού ανάλογα με τις ανάγκες του. Το νερό εκτός από την γνωστή γενική χρήση, έχει μέσα στο πλοίο ποικίλες χρήσιμότητες. Κυρίως καταναλώνεται για την παραγωγή ατμού που χρησιμοποιείται για θέρμανση του φορτίου, για την κίνηση των ατμοστροβίλων, βοηθητικών συσκευών κ.ά.

Η αποθήκευση του νερού γίνεται σε ειδικούς χώρους και η αξία του πληρώνεται συνήθως από τους οικείους πράκτορες. Από λογιστική άποψη σημασία έχει ο διαχωρισμός της αξίας του νερού που καταναλώνεται σε δυο κατηγορίες:

A) Στην αξία του νερού που χρησιμοποιήθηκε για την λειτουργία του πλοίου (γενική χρήση, θέρμανση κλπ.). Η κατανάλωση αυτή είναι ανεξάρτητη από το αν το πλοίο είναι ναυλωμένο και φέρει φορτίο.

B) Στην αξία του νερού που αναλώθηκε για το φορτίο, όπως θέρμανση κ.ά.

Το νερό παρακολουθείται στο λογαριασμό 27 «διάφορα εφόδια» ως ειδικός λογαριασμός και λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

- με το αρχικό απόθεμα και την αξία του νερού το οποίο εφοδιάζεται το πλοίο στα διάφορα λιμάνια.

Πιστώνεται:

- με την αξία του νερού που αναλώθηκε για κοινή χρήση και με ισόποση χρέωση του λογαριασμού 65 Γενικά έξοδα πλοίου με δευτεροβάθμιο τον λογαριασμό 65.03 Έξοδα ύδρευσης.

-με την αξία του νερού που αναλώθηκε για το φορτίο και με ισόποση χρέωση του λογαριασμού **64 Έξοδα ταξιδιών** με δευτεροβάθμιο τον λογαριασμό **64.09 Διάφορα ειδικά έξοδα ταξιδιών**.

Οι λογιστικές εγγραφές θα ήταν απλούστερες αν η αξία όλων των αναλωθέντων καυσίμων και λιπαντικών και του νερού μεταφέρονταν στο λογαριασμό «εκμετάλλευση πλοίου» χωρίς να μεσολαβήσουν οι λογαριασμοί «γενικά έξοδα πλοίου» και «έξοδα ταξιδιών», αφού όπως είναι ευνόητο το αποτέλεσμα της εκμεταλλεύσεως δεν επηρεάζεται. Είναι προτιμότερος όμως ο κατά προορισμό διαχωρισμός των αναλώσεων για τους εξής λόγους:

1) Είναι αναγκαίο να προσδιορίζεται το ύψος των γενικών εξόδων του πλοίου για να εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα για την σωστή διαχείριση και διοίκησή του.

2) Ο διαχωρισμός των αναλώσεων σε καύσιμα και λιπαντικά που χρησιμοποιήθηκαν για τις μηχανές κίνησης και σε καύσιμα και λιπαντικά που χρησιμοποιήθηκαν στις μηχανές ηλεκτροπαραγωγής, είναι εύκολος και γίνεται από τους μηχανικούς του πλοίου.

3) Η αξία των αναλωθέντων καυσίμων και λιπαντικών για την λειτουργία των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής και ατμοπαραγωγής είναι κατά το πλείστον σταθερό έξοδο, γιατί η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος είναι μόνιμη και αναγκαία, ανεξάρτητα εάν το πλοίο ταξιδεύει με φορτίο ή είναι αγκυροβολημένο σε λιμάνι. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι το ηλεκτρικό ρεύμα που παράγουν οι ηλεκτρομηχανές χρησιμοποιείται και για την λειτουργία μηχανών και εξαρτημάτων (βαρούλκα, γερανοί κ.ά.) που εξυπηρετούν το φορτίο. Ένας τέτοιος παραπέρα διαχωρισμός θα ήταν πολύ δύσκολος και επιχειρείται μόνο στην κοστολόγηση κατά ταξίδι με διάφορα κριτήρια επιμερισμού της δαπάνης.

Απαλλαγή από το ΦΠΑ των εφοδίων

Δεν επιβαρύνονται με φόρο προστιθέμενης αξίας οι παραδόσεις αγαθών που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε σκάφη τα οποία δικαιούνται απαλλαγής. Συγκεκριμένα απαλλάσσονται από το ΦΠΑ:

Α) τα υλικά και αντικείμενα που παραδίδονται απ' ευθείας για να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε πλοία ή πλωτά μέσα που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή άλλη εκμετάλλευση. Εξαιρούνται τα σκάφη ιδιωτικής χρήσεως που προορίζονται για αναψυχή ή για αθλητισμό.

Β) τα καύσιμα και τα λιπαντικά που παραδίδονται απ' ευθείας σε πλοία και πλωτά μέσα που απαλλάσσονται από το ΦΠΑ.

Γ) τα τροφοεφόδια και τα λοιπά συναφή αγαθά που προορίζονται για τον εφοδιασμό σκαφών που απαλλάσσονται από το ΦΠΑ.

4.4 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ (ΟΜΑΔΑ 3^η)

Στην ομάδα 3 παρακολουθούνται οι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις, τα χρεόγραφα και τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις είναι αυτές που κατά το κλείσιμο του ισολογισμού προορίζονται να εισπραχθούν μέσα στην επόμενη χρήση.

Ο λογαριασμός 30 «Ναυλωτές» (charterers)

Ο λογαριασμός «Ναυλωτές» αντιστοιχεί στον λογαριασμό Πελάτες της λογιστικής των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων και συνδέεται άμεσα με τον λογαριασμό εσόδων Ναύλοι. Ο δυο λογαριασμοί αρχίζουν να λειτουργούν στην περίπτωση που ναυλώνεται το πλοίο. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να αναφερθούν αρχικά ορισμένα στοιχεία που έχουν σχέση με την

ναύλωση και να αναλυθεί η οικονομική αυτή πράξη η οποία είναι η σπουδαιότερη ίσως συναλλαγή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η ναύλωση είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση με την οποία ο πρώτος συμβαλλόμενος (πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εφοπλιστής) που λέγεται εκναυλωτής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον δεύτερο συμβαλλόμενο, που λέγεται ναυλωτής το πλοίο για την διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Για την διάθεση αυτή του πλοίου ο εκναυλωτής εισπράττει αντάλλαγμα το οποίο λέγεται ναύλος (freight). Το ύψος του ναύλου είναι θέμα συμφωνίας μεταξύ των δυο μερών και υπόκειται στους οικονομικούς νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Οι τιμές των ναύλων σχηματίζονται στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, τις λεγόμενες διεθνείς ναυλαγορές, όπου συγκεντρώνονται από τα διάφορα μέρη του κόσμου οι αιτήσεις και προσφορές για θαλάσσιες μεταφορές. Το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων είναι το Baltic Exchange του Λονδίνου. Οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται από την τιμή των καυσίμων, την μεταβολή ισοτιμίας των νομισμάτων, τους τοπικούς πολέμους που προκαλούν ελλείψεις, τις καιρικές συνθήκες και άλλους παράγοντες. Η σύμβαση της ναύλωσης αποδεικνύεται από ιδιωτικό έγγραφο, το ναυλοσύμφωνο (charter party). Πολλές φορές αντί του ναυλοσύμφωνου εκδίδεται σχετικό «σημείωμα κλεισίματος» (booking note) από τον πράκτορα το οποίο περιλαμβάνει τους βασικούς όρους της ναυλώσεως και υπογράφεται από τους δυο συμβαλλόμενους. Οι κυριότερες μορφές ναύλωσης διακρίνονται στις παρακάτω μορφές:

1) Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage chartering)

Στην ναύλωση κατά ταξίδι το πλοίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή περιοχή, σε ένα προκαθορισμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή. Ο πλοιοκτήτης σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες που παρέχει και για την μεταφορά και

φορτοεκφόρτωση του φορτίου αμοιβεται με χρηματική αμοιβή που λέγεται ναύλος, ο οποίος είτε συναρτάται με την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί είτε είναι κατ' αποκοπή. Ο χρόνος που ο ναυλωτής έχει στην διάθεσή του για την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου καθορίζεται εκ των προτέρων και αν τον υπερβεί πληρώνει επισταλείες για κάθε επιπλέον μέρα. Το πλοίο υποχρεούται να είναι στο πρώτο ή στο μοναδικό λιμάνι φόρτωσης μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Αν δεν εμφανιστεί μέχρι την τελευταία μέρα αυτού του διαστήματος, υπάρχει ρήξη του συμβολαίου γεγονός που παρέχει στον ναυλωτή το δικαίωμα να ακυρώσει την ναύλωση και να μην δεχτεί το πλοίο. Η ετοιμότητα του πλοίου με ένα περιθώριο συνήθως 5-10 ημερών είναι πρωταρχικής σημασίας διότι το φορτίο που θα προωθηθεί στον λιμένα φόρτωσης πρέπει να συντονισθεί με την άφιξη του πλοίου. Σε αυτήν την μορφή ναύλωσης ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα έξοδα λειτουργίας ή τρέχοντα έξοδα του πλοίου που περιλαμβάνουν τους μισθούς και τα έξοδα του πληρώματος, την αγορά τροφίμων και εφοδίων κλπ. Και για τα έξοδα λιμένων, τα φαρικά, ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι, τα καύσιμα ταξιδιού κλπ. Επομένως οι κίνδυνοι από τυχόν ανατιμήσεις στις τιμές των καυσίμων βαρύνουν τον πλοιοκτήτη και αυτός είναι που θα πρέπει να παράσχει τα αναγκαία κεφάλαια για να πληρωθούν τα λιμενικά έξοδα ενώ το πλοίο ταξιδεύει καθώς σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να καταβληθεί όταν το ταξίδι έχει ολοκληρωθεί και γίνεται η εκφόρτωση. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει επίσης τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού η οποία μπορεί να διαφέρει κατά πολύ από εκείνη που συμφωνήθηκε ή προσχεδιάστηκε κατά την συμφωνία της ναύλωσης. Είναι σύνηθες φαινόμενο το πλοίο να καθυστερεί ακόμα και εβδομάδες λόγω έλλειψης ελεύθερης προβλήτας στο λιμάνι προορισμού. Το κόστος αυτό καλύπτεται σε κάποιο βαθμό από τις επισταλείες, οι οποίες καταβάλλονται για τον επιπλέον χρόνο που δαπανάται σε οποιοδήποτε λιμάνι πέραν

του χρόνου που έχει ρητά καθοριστεί στο ναυλοσύμφωνο. Η είσπραξη των υπερημεριών όταν υπάρχουν αποτελεί σημείο τριβής ανάμεσα στον ναυλωτή και στον πλοιοκτήτη γιατί πληρώνονται μετά την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης και τον απόπλου του πλοίου. Έτσι ο ναυλωτής προσπαθεί πάντα να μειώσει το ποσό αυτό δεδομένου ότι το πλοίο έχει ολοκληρώσει πια το ταξίδι και δεν το έχει ανάγκη. Σε περίπτωση όμως που οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης πραγματοποιηθούν συντομότερα προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο ότι ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος να καταβάλλει κάποια αποζημίωση για το χρονικό διάστημα που το πλοίο έμεινε ελεύθερο. Είναι επίσης πιθανόν να έχει καθοριστεί στο ναυλοσύμφωνο ότι η ευθύνη για το κόστος χειρισμού του φορτίου, δηλαδή τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης να βαρύνουν είτε τον ναυλωτή είτε τον πλοιοκτήτη. Αν τα αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης, τότε εκείνος προσλαμβάνει τους στοιβαδόρους και το κόστος ενσωματώνεται στον ναύλο. Μερικές φορές ο ναυλωτής καθορίζει με τους φορτωτές και τους αποδέκτες του φορτίου να πραγματοποιηθεί ο χειρισμός του φορτίου χωρίς επιβάρυνση του πλοιοκτήτη.

Το χρονικό περιθώριο που δίνεται για την καταβολή του ναύλου, ο τρόπος πληρωμής και το νόμισμα αποτελούν σημαντικά θέματα και θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο. Το συνηθέστερο είναι να πληρώνεται σε συνάλλαγμα, κυρίως δολάρια ΗΠΑ, στην τράπεζα του πλοιοκτήτη εντός 3-5 ημερών από το πέρας της φόρτωσης και της υπογραφής και παράδοσης των φορτωτικών. Σε περίπτωση που υπάρχει διαφωνία σε οποιοδήποτε σημείο των όρων ή στις υπερημερίες συμφωνείται πάντα ποιος νόμος διέπει το ναυλοσύμφωνο καθώς και σε ποιο τόπο θα προσφύγουν τα μέλη για διαιτησία σε περίπτωση σοβαρής διαφωνίας. Η διαιτησία είναι ένα σχετικά γρήγορο μέσο επίλυσης των διαφορών ή της ερμηνείας των όρων του ναυλοσύμφωνου, που συνηθίζεται ιδιαίτερα στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό συμβαίνει διότι πολύ σπάνια ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης είναι κάτοικοι της ίδιας

χώρας ώστε να καταφύγουν στα αστικά δικαστήρια για την επίλυση των διαφορών τους. Ύστερα από την συμφωνία των κυρίων όρων του ναυλοσύμφωνου, ο ναυλωτής προτείνει τους δευτερεύοντες όρους και τις λεπτομέρειες που επιθυμεί να συμπεριληφθούν στην συμφωνία. Αρχίζει δηλαδή μια καινούρια διαπραγμάτευση πάνω στα δευτερεύοντα θέματα της ναύλωσης που μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από το πρώτο στάδιο. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις η διαφωνία ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και στον ναυλωτή σε αυτούς τους όρους οδηγεί στην οριστική λήξη των διαπραγματεύσεων. Με την επίτευξη της οριστικής συμφωνίας και την επιβεβαίωσή της μέσω του τέλεξ, το πλοίο θεωρείται πλέον τελεσίδικα ναυλωμένο παρά το ότι δεν έχει γίνει ακόμα γραπτή συμφωνία και δεν έχει υπογραφεί το ναυλοσύμφωνο. Αυτό θα γίνει αρκετά αργότερα, συνήθως μετά το πέρας ακόμα και της εκφόρτωσης στο λιμάνι προορισμού. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει ότι ο κλασικός τρόπος δέσμευσης των συμβαλλόμενων μερών που είναι η υπογραφή της σύμβασης δεν ισχύει σε αυτήν την περίπτωση. Η επιβεβαίωση στο τέλεξ είναι αρκετή και η συμφωνία αυτή θεωρείται δεσμευτική και από το δικαστήριο.

2) Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (consecutive voyage)

Είναι η περίπτωση ναύλωσης ενός πλοίου για μια σειρά ταξιδιών, όπου κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο δηλαδή μια ξεχωριστή υποχρέωση, που διέπονται όμως από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο καθορισμός του ναύλου, όπως και των ημερών της επιτρεπόμενης διάρκειας παραμονής του πλοίου στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση με βάση αυτό το συγκεκριμένο ταξίδι.

3) Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (contract of affreightment)

Αποτελεί μια συμφωνία μεταφοράς, όπου ένας έμπορος αναλαμβάνει να μεταφέρει μια δεδομένη ποσότητα φορτίου

ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια πάνω σε συγκεκριμένους όρους ναύλωσης κατά ταξίδι για κάθε ταξίδι. Ο έμπορος μπορεί να χρησιμοποιήσει τα δικά του βαπόρια ή να ναυλώσει πλοία τρίτων με σκοπό να πραγματοποιήσει τις υποχρεώσεις του συμβολαίου. Το πλεονέκτημα που παρέχει στον πλοιοκτήτη ένα τέτοιο συμβόλαιο είναι η εξασφάλιση της διαρκούς απασχόλησης των πλοίων του καθ' όλη την διάρκειά του, γεγονός μεγάλης σημασίας ιδιαίτερα αν ο πλοιοκτήτης υπολογίζει ότι η αγορά των ναύλων θα πέσει. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του αμείβεται σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίσει εκείνα τα πλοία που απαιτούνται για να μεταφερθούν τα συγκεκριμένα αγαθά. Οι operators (διαχειριστές φορτίων, δηλαδή αυτοί που συγκεντρώνουν δικά τους ή ξένα φορτία και τα μεταφέρουν με ένα ή περισσότερα πλοία) σε μια παρόμοια ναυλαγορά έχουν επίσης οφέλη καθώς έχουν τώρα την δυνατότητα να ναυλώσουν πλοία με χαμηλότερο ναύλο από αυτό που θα εισπράξουν από τους αρχικούς ναυλωτές. Οικονομικό όφελος είναι δυνατό να αποκτήσουν και οι ναυλωτές σε περίπτωση που οι τιμές της ναυλαγοράς αυξάνονται και εκείνοι έχουν δεσμεύσει πλοιοκτήτες στο συμβόλαιό τους, με την προϋπόθεση πάντα ότι οι τελευταίοι δεν θα βρουν κάποια πρόφαση να αποτραβηχτούν αλλά θα ολοκληρώσουν την συμφωνία ως το τέλος. Ακόμα και σε περίπτωση που η αγορά παραμένει σε αυτά τα επίπεδα ή μετακινηθεί προς τα κάτω δηλαδή ενάντια στα συμφέροντα του ναυλωτή, τουλάχιστον εκείνος έχει επιτύχει να ξεπεράσει την ανασφάλεια και την αστάθεια που μπορεί να ενυπάρχει στην αγορά ακινήτων με την σταθερότητα των ναύλων, οπότε να έχει τον χρόνο να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη και προώθηση των εμπορικών του δραστηριοτήτων.

4) Η ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat chartering ή chartering by demise)

Πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης κάποιου πλοίου σε περίοδο, όπου ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιον ναυλωτή, ο οποίος και αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου, διοικεί το πλοίο σαν πλοιοκτήτης, αναλαμβάνοντας τόσο τις υπευθυνότητες του χρονοναυλωτή όσο και του πλοιοκτήτη. Σε αντάλλαγμα ο πλοιοκτήτης δέχεται μια χαμηλότερη ανταμοιβή ως ενοίκιο, ανάλογη με τις μειωμένες ευθύνες και τους κινδύνους που έχει υπό την νέα ναύλωση. Ο ναυλωτής γίνεται προσωρινός διαχειριστής του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται, επανδρώνει και ναυλώνει το πλοίο σαν να ήταν ο πλοιοκτήτης. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου. Με αυστηρό καθορισμό η ναύλωση demise (παραχώρηση) μπορεί να διαφέρει από το bareboat chartering στο ότι μπορεί να συμφωνηθεί ανάμεσα στα μέρη, ότι ο πλοιοκτήτης θα παρέχει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και πιθανώς και θα οργανώνει και την ασφάλιση του πλοίου.

Είναι προφανές το γεγονός ότι η κατάσταση στην οποία θα βρίσκεται το πλοίο κατά την επαναπαράδοση στον πλοιοκτήτη είναι ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο της ναύλωσης του γυμνού πλοίου και γι' αυτό γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις τόσο κατά την παράδοση όσο και κατά την επαναπαράδοση, ενώ αυστηροί όροι που αφορούν στην συντήρηση και διατήρηση του πλοίου ενσωματώνονται στο κείμενο της συμφωνίας.

Οι bare boating ναυλώσεις είναι στην πραγματικότητα χρηματοοικονομικά εργαλεία, σχεδιασμένα να παρέχουν την δυνατότητα στους επενδυτές να αγοράζουν πλοία, αφήνοντας την διαχείρισή και διοίκησή τους σε ναυλωτές οι οποίοι είναι αρκετά ειδικευμένοι σε θέματα εμπορικά. Με αυτόν τον τρόπο οι ναυλωτές γίνονται ουσιαστικά πλοιοκτήτες χωρίς όμως να είναι αναγκασμένοι να χρηματοδοτούν τέτοιες αγορές από δικά τους κεφάλαια. Όμως αυτός ο τύπος ναύλωσης δεν συναντάται τα τελευταία χρόνια όπως παλιά αλλά χρησιμοποιείται για να καλύψει τις ανάγκες του εμπορίου μεταξύ κοντινών ευρωπαϊκών κρατών.

5) Η χρονοναύλωση (time chartering)

Υφίσταται από την στιγμή που ένας ναυλωτής ενοικιάζει κάποιο πλοίο για μια συνεχή χρονική περίοδο π.χ. για 12 μήνες. Ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να διαχειρίζεται το πλοίο του, αλλά αντί να εισπράττει ναύλο, ανταμείβεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα μηνιαία ή 15νθήμερα, προκαταβολικά με κάποιο προκαθορισμένο ενοίκιο. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου όπως και τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου ενώ ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του χρονοναυλωτή δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια των συμφωνημένων όρων του συμβολαίου μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

Συγκεκριμένα οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να πληρώσουν για την ασφάλεια του πλοίου, λιπαντικά και όλες τις προμήθειες που αφορούν στις καμπίνες, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα άλλα χρειαζόμενα εφόδια όπου περιλαμβάνεται και το νερό του λέβητα. Επίσης θα πρέπει να καλύπτει τους μισθούς του πληρώματος και τα διάφορα έξοδα που διαπράττουν κατά την διάρκεια του ταξιδιού αλλά και την εκφόρτωση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αναλάβει την διατήρηση της τάξης που ήδη φέρει το πλοίο και να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό σε ικανοποιητική κατάσταση καθ' όλη την διάρκεια της ναύλωσης.

Από την πλευρά τους οι ναυλωτές υποχρεώνονται να προμηθεύσουν το πλοίο με όλα τα αναγκαία καύσιμα, εκτός από εκείνα που έχουν εξαιρεθεί, τα λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτοριακά, προμήθειες, φαρικά τέλη, καναλιάτικα προξενικά τέλη (εκτός από αυτά που αφορούν τα μέλη του πληρώματος ή την σημαία του πλοίου) και όλα τα άλλα συνήθη έξοδα. Επίσης σε περίπτωση που το πλοίο εισέρχεται σε ένα λιμάνι λόγω κάποιας αιτίας για την οποία ευθύνεται το πλοίο, όλες οι επιπλέον επιβαρύνσεις θα καλυφθούν από τους πλοιοκτήτες. Αν πραγματοποιηθεί απολύμανση εξαιτίας κάποιου μέλους του πληρώματος θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη, αν αφορά στα φορτία

που μεταφέρονται ή στα λιμάνια που επισκέπτεται καθ' όλη την διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται υπό αυτήν την ναύλωση θα είναι για λογαριασμό των ναυλωτών, ενώ όλες οι άλλες απολυμάνσεις αφού το πλοίο είναι στην ίδια ναύλωση για μια περίοδο μεγαλύτερη των 6 μηνών θα βαρύνουν τους ναυλωτές. Κατά την σύμβαση της χρονοναύλωσης οι ναυλωτές αναλαμβάνουν την υποχρέωση μεταφοράς νομίμων φορτίων, από όπου θα εξαιρούνται τα προσυμφωνημένα επικίνδυνα φορτία και την προσέγγιση σε ασφαλή λιμάνια ενώ θα πρέπει να παρέχουν τα απαραίτητα υλικά σφήνωσης του φορτίου αλλά και με όλα τα επιπλέον υλικά συναρμολόγησης τα οποία μπορεί να απαιτούνται για ένα ιδιαίτερο εμπόριο ή για ένα ασυνήθιστο φορτίο, τα οποία όμως αν ήδη υπάρχουν πάνω στο πλοίο θα έχουν την άδεια από τους πλοιοκτήτες να τα χρησιμοποιήσουν. Το κόστος φορτοεκφόρτωσης που δημιουργείται στους λιμένες αναφορικά με την χρονοναύλωση είναι πάντοτε ευθύνη του ναυλωτή όπως και η ανάθεση της φορτοεκφόρτωσης σε στοιβαδόρους. Αν υπάρξει οποιαδήποτε ζημιά ή ακόμα και απώλεια του πλοίου λόγω ελλιπούς φορτοεκφόρτωσης, δεδομένου ότι ο πλοίαρχος έχει προβεί στις απαραίτητες παραστάσεις για τον τρόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοιοκτήτης δικαιούται αποζημίωση από τους ναυλωτές. Ο ναυλωτής πρέπει να καταβάλλει το ενοίκιο προκαταβολικά, ενώ σε αντίθετη περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποσύρει το πλοίο του διατάσσοντας τον πλοίαρχο να πάψει να εκτελεί την σύμβαση της ναύλωσης.

Επίσης ο πλοιοκτήτης δικαιούται να παρακρατήσει το φορτίο για την πληρωμή του ναύλου, καθώς σε περίπτωση που η φόρτωση έχει ήδη πραγματοποιηθεί και έχουν υπογραφεί φορτωτικές από τον πλοίαρχο η καταβολή του ενοικίου από τους ναυλωτές θα είναι πολύ δύσκολη. Γι' αυτό το λόγο ο πλοίαρχος δεν πρέπει να επιτρέψει σε καμιά περίπτωση στον πράκτορα να υπογράψει φορτωτικές εν λευκώ, αλλά να

απευθύνεται προς αυτούς με επιστολή σε κάθε λιμάνι, δίνοντάς τους οδηγίες να μην τις υπογράψουν χωρίς να έχουν πρωτύτερα την έγγραφη εξουσιοδότησή του καθιστώντας τους υπεύθυνους για την περίπτωση που ενεργήσουν διαφορετικά. Η επιστολή αυτή θα πρέπει να αποστέλλεται συνοδευόμενη από αντίγραφο και αφού αυτή υπογράφεται από τους ναυλωτές ή τους πράκτορες της να επιστρέφεται στον πλοίαρχο το αντίγραφο πριν την υπογραφή της φορτωτικής από τον πλοίαρχο ή της συμπλήρωσης της φόρτωσης, έτσι ώστε ο πλοίαρχος να έχει πάντα τον έλεγχο της κατάστασης από τους χρονοναυλωτές αποφεύγοντας οποιαδήποτε διένεξη μπορούσε να υπάρξει.

Ο ναυλωτής με την σύμβαση χρονοναύλωσης χρησιμοποιεί συνήθως το πλοίο για να μεταφέρει δικά του φορτία οπότε και δεν θα εισπράττει κάποιο ναύλο από το πλοίο αλλά θα έχει την δυνατότητα να αποφεύγει την διαρκή αναζήτηση και ναύλωση διαφόρων πλοίων, γεγονός που είναι συνήθως πιο δαπανηρό. Όμως είναι δυνατό το πλοίο να έχει ναυλωθεί με αποκλειστικό σκοπό την καθαρή κερδοσκοπία του ναυλωτή, ο οποίος έχει το δικαίωμα με την ιδιότητα του disponent owner (δηλ. του πλοιοκτήτη που έχει το δικαίωμα της διάθεσης του πλοίου σε ένα συγκεκριμένο ταξίδι) να υποναυλώσει το πλοίο. Έτσι, προβλέποντας ότι οι ναύλοι στην τρέχουσα ναυλαγορά θα αυξηθούν, ναυλώνει κάποιο πλοίο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και με χαμηλότερο ναύλο εξασφαλίζοντας κέρδος από την διαφορά των ναύλων. Άλλοι ναυλωτές προτιμούν να ναυλώνουν το πλοίο για περίοδο με σκοπό να εξασφαλίζουν ότι θα μπορούν να μεταφέρουν τα αγαθά τους σε προκαθορισμένο και επομένως σταθερό κόστος για κάθε τόνο ή μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος, αποφεύγοντας τις πολύ γνωστές διακυμάνσεις των ναύλων στην διεθνή ναυλαγορά. Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις ένας ναυλωτής που δεσμεύεται από κάποια συμβόλαια να μεταφέρει μια συγκεκριμένη ποσότητα φορτίων μεταξύ δυο ή περισσότερων λιμανιών χρονοναυλώνει κάποιο κατάλληλο πλοίο προκειμένου να εξασφαλίσει τις απρόβλεπτες

μελλοντικές μεταφορικές του ανάγκες. Πρόβλημα δημιουργείται όταν στα ταξίδια επιστροφής το πλοίο είναι άδειο, γεγονός που οδηγεί τον ναυλωτή στην αναζήτηση άλλων συμπληρωματικών φορτίων, με απώτερο στόχο να μεταφέρει το δικό του φορτίο με όσο το δυνατόν μικρότερο κόστος συμψηφίζοντας τα ενοίκια που καταβάλλει στον πλοιοκτήτη με εκείνα που εισπράττει

6) Trip time chartering

Πρόκειται για εκείνη την ναύλωση που φέρει στοιχεία τόσο από την ναύλωση κατά ταξίδι, καθώς έχει την διάρκεια ενός ταξιδιού, όσο και από την χρονοναύλωση, γιατί τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν τους ρόλους και τις ευθύνες που συναντάμε στην χρονοναύλωση. Το trip time chartering μπορεί να θεωρηθεί απλοποιημένα κάτι συντομότερο από την χρονοναύλωση. Το ύψος του ναύλου που αφορά τα trip charters σχετίζεται περισσότερο με την τρέχουσα αγορά, δηλαδή με τις τιμές που επικρατούν στην παρούσα αγορά και δεν ακολουθεί τα χαμηλότερα επίπεδα των χρονοναυλώσεων οι οποίες καθώς εξασφαλίζουν στο πλοίο απασχόληση για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν ακολουθούν το ύψος των ναύλων της τρέχουσας αγοράς. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτό της χρονοναύλωσης, παρόλο που ιδιαίτερες διευθετήσεις μπορεί να γίνουν αναφορικά με τις πληρωμές για καύσιμα που παραμένουν πάνω στο πλοίο, κατά την έναρξη και ολοκλήρωση του ταξιδιού και τα παραλαμβάνει κάθε μέρος ιδιαίτερα αν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρή. Χρησιμοποιούνται τα ίδια ναυλοσύμφωνα όπως και στην απασχόληση σε περίοδο.

Η λειτουργία του λογαριασμού 30 «Ναυλωτές»

Ο λογαριασμός Ναυλωτές λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των ναυλωτών. Για καλύτερη πληροφόρηση, οι

ειδικοί λογαριασμοί πρέπει να περιέχουν στον τίτλο εκτός από το όνομα του ναυλωτή και το συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου ή την διάρκεια του ταξιδιού π.χ. Ναυλωτής X ταξίδι M/V «ΑΡΓΩ» Νο 5 ή Ναυλωτής X ταξίδι M/V «ΣΚΥΡΟΣ» Πειραιάς-Αμβούργο ή Ναυλωτής X χρονοναύλωση 10/1/91-10/6/91.

Με βάση τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω ο λογαριασμός Ναυλωτές θα λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

1) Με το ποσόν του ναύλου που προκύπτει από το ναυλοσύμφωνο.

2) Με το ποσόν της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στην φόρτωση και εκφόρτωση.

3) Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο εκναυλωτής για λογαριασμό του ναυλωτή όπως έξοδα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, λιμενικά και άλλα τα οποία τον βαρύνουν.

4) Με το ποσόν που συμφωνείται να καταβάλλει ο ναυλωτής για τον καθαρισμό των κυτών του πλοίου στην περίπτωση της χρονοναύλωσης.

Πιστώνεται:

1) Με προκαταβολές που καταβάλλει ο ναυλωτής έναντι του ναύλου, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο.

2) Με το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο ναυλωτής για τυχόν επίσπευση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

3) Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο ναυλωτής με εντολή και για λογαριασμό του εκναυλωτή.

4) Με την προμήθεια επί του ναύλου που πολλές φορές συμφωνείται υπέρ του ναυλωτή.

5) Με το υπόλοιπο που καταβάλλει ο ναυλωτής για την εξόφληση του λογαριασμού.

Ζήτημα γεννάται για το πότε πρέπει να χρεωθεί ο λογαριασμός του ναυλωτή με το ποσόν του ναύλου που συμφωνήθηκε. Στην σύμβαση της ναυλώσεως καθορίζεται ο χρόνος καταβολής του ναύλου ο οποίος μπορεί να είναι:

-Προκαταβλητέος μετά την φόρτωση του πλοίου.

-Καταβλητέος εκ των υστέρων δηλαδή μετά την άφιξη του πλοίου στον τόπο προορισμού ή μετά την εκφόρτωση ή ακόμα και μετά την παράδοση του φορτίου.

Σε περίπτωση που δεν προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο χρόνος καταβολής, ο ναύλος είναι καταβλητέος αμέσως μετά την φόρτωση. Η διάταξη αυτή αφορά τον χρόνο καταβολής του ναύλου στις ναυλώσεις για συγκεκριμένο ταξίδι, ενώ για την περίπτωση της χρονοναύλωσης η νομοθεσία δεν έχει περιλάβει σχετική διάταξη. Και τούτο γιατί στην ναυτιλιακή πρακτική είναι σπάνια η έλλειψη συμφωνίας για τον χρόνο καταβολής του ναύλου.

Από λογιστική όμως άποψη, η χρέωση του λογαριασμού του ναυλωτή αμέσως μετά την φόρτωση δεν θα ήταν ορθή γιατί στο χρονικό αυτό σημείο ο ναύλος δεν είναι ακόμη δουλεμένο έσοδο, ανεξάρτητα πότε εισπράχθηκε ή πότε θα εισπραχθεί. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι εφόσον μέσα στην χρήση θα μετατραπεί σε δουλεμένο έσοδο, δεν υπάρχει πρόβλημα σύγκρισης μη ισόχρονων και μη δουλεμένων εσόδων με τα αντίστοιχα έξοδα στο τέλος της χρήσεως. Σε επιχειρήσεις όμως που εξάγουν βραχυχρόνια αποτελέσματα ο λογιστικό αυτός χειρισμός των ναύλων, όπως είναι ευνόητο, δεν είναι ορθός.

Στην λογιστική πρακτική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εφαρμόζονται και οι δυο τρόποι χρέωσης στις ναυλώσεις κατά ταξίδι. Άλλα δηλαδή λογιστήρια χρεώνουν τον ναυλωτή με το σύνολο του ναύλου που προβλέπει το ναυλοσύμφωνο αμέσως μετά την φόρτωση και άλλα μετά το τέλος του ταξιδιού. Ενώ στην χρονοναύλωση η χρέωση γίνεται στο τέλος μιας χρονικής περιόδου που συνήθως είναι μήνας όταν πρόκειται για μακροχρόνια ναύλωση.

Παράδειγμα: Το φορτηγό πλοίο «ΣΚΥΡΟΣ» ναυλώνεται από τον ναυλωτή Ε για ένα ταξίδι διάρκειας από 10 Δεκεμβρίου 1991 έως 20 Φεβρουαρίου 1992 με ναύλο 87600 δολάρια.

Συμφωνείται προκαταβολή με την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου 17600 \$ και το υπόλοιπο θα καταβληθεί σε 2 δόσεις. Μια στις 20 Ιανουαρίου και η άλλη μετά την εκφόρτωση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού. Κατά την διάρκεια της ναύλωσης:

1) Καταβλήθηκε η προκαταβολή αμέσως με την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου.

2) Το ταξίδι του πλοίου άρχισε κανονικά στις 10 Δεκεμβρίου και στις 31/12/91 συνεχιζόταν κανονικά.

3) Στις 20 Ιανουαρίου καταβλήθηκε η πρώτη δόση από 35000 δολάρια.

4) Στις 20 Φεβρουαρίου ο ναυλωτής κατέθεσε το υπόλοιπο του ναύλου στον λογαριασμό δολαρίων της επιχείρησης στην τράπεζα X.

Ημερολογιακές εγγραφές:

	10/12		
38.03 Καταθέσεις όψεως		17600	
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ			17600
30.00 Ναυλωτής Ε ταξίδι M/V «ΣΚΥΡΟΣ» Νο 5			
Προκαταβολή ναύλου όπως από το 10/12/91 ναυλοσύμφωνο	31/12		
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ		26400	
30.00 Ναυλωτής Ε M/V «ΣΚΥΡΟΣ» Νο 5			
70 ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ			26400
70.00 Ναύλοι			
Αναλογία ναύλου 22 ημερών προς 1200 \$ από 10/12 έως 31/12/91			

<u>20/1</u>		
38.03 Καταθέσεις όψεως	35000	
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ		35000
30.00 Ναυλωτής Ε Μ/Υ «ΣΚΥΡΟΣ»		
ταξίδι Νο5		
Είσπραξη α' δόσης ναύλου όπως το από		
10/12/91 ναυλοσύμφωνο		-
<u>20/2</u>		
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ	61200	
30.00 Ναυλωτής Ε Μ/Υ «ΣΚΥΡΟΣ»		
ταξίδι Νο5		
70 ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ		61200
70.00 Ναύλοι		
Αναλογία ναύλου 51 ημερών προς		
1200 \$ από 1/1/92 έως 28/2/92		
<u>20/2</u>		
38.03 Καταθέσεις όψεως	35000	
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ		35000
30.00 Ναυλωτής Ε Μ/Υ «ΣΚΥΡΟΣ»		
ταξίδι Νο5		
Είσπραξη του υπόλοιπου ναύλου		

Ο λογαριασμός «Πράκτορες» (Agents)

Οι ναυτικοί πράκτορες είναι επαγγελματίες οι οποίοι αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει. Είναι γνώστες των επιτόπιων συνθηκών αγοράς, δημόσιας οργάνωσης και νοοτροπίας γενικά. Η χρησιμοποίηση των πρακτόρων είναι αναγκαία:

-Εξαιτίας των πολλών διατυπώσεων που χρειάζονται κατά την άφιξη, φόρτωση ή εκφόρτωση και την αναχώρηση του πλοίου σε κάθε λιμάνι.

-Οι ανάγκες του πλοίου είναι πολλές και η έγκαιρη εξυπηρέτησή του απαιτεί μια σειρά από προκαταρκτικές εργασίες πριν ακόμα φτάσει το πλοίο (εξεύρεση συνεργείων για διενέργεια επισκευών επί του πλοίου, γιατρούς για παροχή ιατρικών υπηρεσιών στο πλήρωμα κλπ.)

-Η απώλεια χρόνου έχει πολύ μεγάλη σημασία για το πλοίο και την ναυτιλιακή επιχείρηση.

Οι πράκτορες επιλέγονται και διορίζονται από το τμήμα ανεφοδιασμού της επιχείρησης και θεωρούνται νόμιμοι εκπρόσωποί της έναντι στις αρχές και σε τρίτους. Για τις υπηρεσίες τους οι πράκτορες δικαιούνται αμοιβής η οποία υπολογίζεται συνήθως με βάση την χωρητικότητα του πλοίου και με συντελεστή που ορίζεται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές, αλλά και από την ιδιαίτερη συμφωνία με τον πλοιοκτήτη. Αναλυτικότερα οι υπηρεσίες που μπορούν να προσφέρουν οι πράκτορες στο πλοίο είναι οι παρακάτω:

1)Εξασφαλίζουν την εύκολη και χωρίς προβλήματα προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι και την απρόσκοπτη αναχώρησή του.

2)Εξασφαλίζουν τα απαραίτητα τεχνικά μέσα για την σύντομη φόρτωση και εκφόρτωση.

3)Φροντίζουν για τον έγκαιρο ανεφοδιασμό του πλοίου με τα αναγκαία εφόδια, σε συνεργασία με τον πλοίαρχο.

4) Σε περίπτωση που το πλοίο χρειάζεται επισκευές, εξασφαλίζουν έγκαιρα συνεργεία.

5) Πληρώνουν όλες τις δαπάνες που βαρύνουν το πλοίο στο λιμάνι όπως λιμενικά δικαιώματα, λιμενικά τέλη κλπ.

6) Φροντίζουν για την ιατρική και νοσοκομειακή περίθαλψη μελών του πληρώματος που έχουν ανάγκη και διευκολύνουν τόσο τον επαναπατρισμό τους όταν αφήνουν το πλοίο, όσο και την άφιξή τους στο λιμάνι όταν πρόκειται να επιβιβασθούν.

Για τα έξοδα τα οποία θα πληρώσει ο πράκτορας στο λιμάνι προσέγγισης, η ναυτιλιακή επιχείρηση του στέλνει ένα χρηματικό ποσό, το ύψος του οποίου καθορίζεται με βάση τον προϋπολογισμό των δαπανών που καταρτίζει το τμήμα ανεφοδιασμού. Ο πράκτορας μετά την αναχώρηση του πλοίου συγκεντρώνει όλα τα δικαιολογητικά των πληρωμών που διενήργησε και αποστέλλει στην επιχείρηση τον λογαριασμό, (disbursements account) προσθέτοντας και το ποσό της αμοιβής του.

Εάν το ποσό που έχει αποστείλει η επιχείρηση είναι μικρότερο από τις δαπάνες και πληρωμές του πράκτορα, τότε η επιχείρηση εμβάζει στον πράκτορα το υπόλοιπο ποσό για την εξόφληση του λογαριασμού. Αντίθετα αν είναι μεγαλύτερο ο πράκτορας πρέπει να επιστρέψει την διαφορά. Είναι όμως δυνατόν να συμφωνηθεί, η χρεωστική υπέρ της επιχείρησης διαφορά, να παραμείνει στον πράκτορα για την πληρωμή μελλοντικών δαπανών σε νέα άφιξη του πλοίου στο λιμάνι.

Η λειτουργία του λογαριασμού 31 «Πράκτορες»

Ο λογαριασμός «Πράκτορες» λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των πρακτόρων. Πολλοί από τους ειδικούς αυτούς λογαριασμούς είναι δυνατόν να δημιουργούν περιοδικά

πιστωτικά υπόλοιπα, όταν το ποσόν που εμβάζει η επιχείρηση είναι μικρότερο από τις δαπάνες και τις πληρωμές που διενήργησε ο πράκτορας και μέχρι να αποσταλεί το υπόλοιπο ποσόν για εξόφληση του λογαριασμού του. Αυτή η εμφάνιση πιστωτικών υπολοίπων δεν σημαίνει ότι ο λογαριασμός Πράκτορες δεν κατατάσσεται στους λογαριασμούς του ενεργητικού. Απλώς η ύπαρξη και πιστωτικών υπολοίπων στους ειδικούς, προσωπικούς λογαριασμούς στο τέλος της χρήσεως, απαιτεί την εμφάνιση του λογαριασμού στο ενεργητικό (με τα χρεωστικά υπόλοιπα) και στο παθητικό (με τα πιστωτικά). Έχοντας υπόψη τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι πράκτορες, μπορούμε να καθορίσουμε την λειτουργία του λογαριασμού ως εξής:

Χρεώνεται:

1) με τα εμβάσματα που αποστέλλει η ναυτιλιακή επιχείρηση στον πράκτορα για να πληρώσει τα έξοδα που θα δημιουργηθούν κατά την προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι. Το ύψος των εμβασμάτων είναι σχετικό με το ύψος των εξόδων που θα απαιτηθούν κατά την παραμονή του πλοίου.

2) με ενδεχόμενες εισπράξεις που ενεργεί ο πράκτορας με εντολή και λογαριασμό της επιχείρησης και του πλοίου (π.χ. από ναυλωτές).

3) με το έμβασμα που στέλνεται στον πράκτορα για εξόφληση του λογαριασμού, όταν τα έξοδα που διενήργησε ήταν μεγαλύτερα από τα εμβάσματα που έλαβε.

Πιστώνεται:

1) με τα έξοδα που πραγματοποίησε ο πράκτορας για το πλοίο, όπως λιμενικά έξοδα, αεροπορικά εισιτήρια για παλινόστηση μελών πληρώματος, αγορά εφοδίων κλπ. Η πίστωση του λογαριασμού γίνεται με βάση τον αναλυτικό λογαριασμό των εξόδων που στέλνει ο πράκτορας στο λογιστήριο.

2) με την αμοιβή που δικαιούται ο πράκτορας για τις υπηρεσίες που προσφέρει. Το ύψος της αμοιβής καθορίζεται με βάση την χωρητικότητα του πλοίου και τις αμοιβές που επικρατούν στο κάθε λιμάνι.

3) με το ποσόν του εμβάσματος που στέλνει ο πράκτορας για εξόφληση του λογαριασμού, όταν τα έξοδα που πραγματοποίησε ήταν μικρότερα από τα αρχικά εμβάσματα που πήρε για τον σκοπό αυτό.

Προβλήματα στην λειτουργία του λογαριασμού «Πράκτορες»

Προβλήματα παρουσιάζονται στην λειτουργία των ειδικών λογαριασμών των πρακτόρων επειδή οι συναλλαγές με τον καθένα γίνονται σε διαφορετικό νόμισμα και υπάρχει η ανάγκη της μετατροπής κάθε φορά στο νόμισμα που τηρεί η επιχείρηση τα βιβλία της. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει:

Α) Οι αναλυτικοί λογαριασμοί των πρακτόρων να τηρούνται σε δυο νομίσματα. Να υπάρχει δηλαδή μια επιπλέον στήλη στην χρέωση και στην πίστωση για να παρακολουθείται και η κίνηση του λογαριασμού με το νόμισμα της χώρας του πράκτορα στο οποίο γίνονται οι συναλλαγές.

Β) Η μετατροπή του νομίσματος πρέπει να γίνεται την ημέρα που έγινε η συναλλαγή. Έτσι σε περίπτωση εμβάσματος στον πράκτορα πρέπει να χρεωθεί ο λογαριασμός του με το ποσόν του εγχώριου νομίσματος με βάση την ισοτιμία που χρησιμοποίησε η τράπεζα την ημέρα αποστολής.

Γ) Επειδή ο αναλυτικός λογαριασμός του πράκτορα είναι συνήθως καταρτισμένος στο νόμισμα της χώρας του και με το συνολικό ποσόν θα πιστωθεί ο λογαριασμός του, πρέπει να γίνεται μετατροπή στο νόμισμα που τηρεί η επιχείρηση τα βιβλία με βάση την ισοτιμία της ημέρας που πραγματοποιήθηκαν τα έξοδα. Αν το πλοίο παραμείνει αρκετό χρονικό διάστημα στο

λιμάνι, παρουσιάζει δυσκολία η εύρεση της καθημερινής ισοτιμίας του εγγώριου νομίσματος και η μετατροπή όλων των δικαιολογητικών των εξόδων στο νόμισμα που τηρούνται τα βιβλία. Για την αποφυγή όλων αυτών των μετατροπών είναι σκόπιμο να λαμβάνεται ο μέσος όρος της ισοτιμίας του νομίσματος για τις μέρες που παρέμεινε το πλοίο στο λιμάνι.

Η διαφορά που θα προκύψει από την χρησιμοποίηση διαφορετικής συναλλαγματικής ισοτιμίας στις χρεώσεις και τις πιστώσεις, θα τακτοποιηθεί στο τέλος της χρήσεως με την μεταφορά στο λογαριασμό «Συναλλαγματικές διαφορές».

Ο λογαριασμός 32 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» (underwriters)

Ο λογαριασμός Ασφαλιστικές απαιτήσεις περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις που δημιουργεί η ναυτιλιακή επιχείρηση από τους ασφαλιστές για ζημιές που καλύπτονται από ασφαλιστήρια συμβόλαια. Λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός του ενεργητικού με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των ασφαλιστών από τους δημιουργείται η απαίτηση για αποζημίωση. Με τον τίτλο Ασφαλιστές λειτουργεί λογαριασμός του παθητικού που περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις προς τους ασφαλιστές από τα ασφάλιστρα που οφείλει η επιχείρηση για την κάλυψη κινδύνων και ζημιών. Για την ασφάλιση του πλοίου και την κατάρτιση των όρων ασφάλισης η ναυτιλιακή επιχείρηση διαπραγματεύεται με ενδιάμεσα πρόσωπα που λέγονται ασφαλομεσίτες (insurance brokers) και σπανιότερα απ' ευθείας με τους ασφαλιστές. Αν η μεσολάβηση των ασφαλομεσιτών αφορά την είσπραξη των ασφαλίσεων και την καταβολή από αυτούς των τυχόν αποζημιώσεων, τότε αυτοί ουσιαστικά υποκαθιστούν τις ασφαλιστικές εταιρείες στις σχέσεις με την ναυτιλιακή επιχείρηση. Στην περίπτωση αυτή μπορούν οι ειδικοί λογαριασμοί του λογαριασμού 32 να είναι οι

ασφαλομεσίτες. Για την κατανόηση της λειτουργίας του λογαριασμού είναι χρήσιμο να περιγραφεί η διαδικασία είσπραξης μιας απαίτησης από ασφαλιστική εταιρεία σε περίπτωση ζημιάς που είναι καλυμμένη με ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Σε περίπτωση λοιπόν ζημιάς του πλοίου η ναυτιλιακή επιχείρηση προβαίνει στην αποκατάστασή της. Η αποκατάσταση γίνεται είτε από ναυπηγείο, όταν πρόκειται για εκτεταμένη ζημιά, είτε από κινητό συνεργείο επισκευής όταν η ζημιά είναι μικρής έκτασης. Με τα έξοδα αποκατάστασης το λογιστήριο μπορεί να χρεώσει:

-τον λογαριασμό 63 «Έξοδα επισκευών και συντηρήσεως».

Όταν οι ζημιές χαρακτηρίζονται συνηθισμένες και μικρής έκτασης, έχουν δηλαδή συχνότητα και είναι από αυτές που προβλέπονται σε όλα τα πλοία (με πίστωση των λογαριασμών «χρηματικά διαθέσιμα» ή «κατασκευαστές και επισκευαστές» αναλόγως).

-τον λογαριασμό 83.01 «Έκτακτες ζημιές» όταν αντίθετα αποτελούν έκτακτο συμβάν και είναι μεγάλης έκτασης όπως σύγκρουση, προσάραξη, πρόσκρουση κλπ.

Στην συνέχεια και εφόσον η ζημιά καλύπτεται με ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το λογιστήριο υποβάλει στην ασφαλιστική εταιρεία τα δικαιολογητικά των δαπανών για την αποκατάσταση των ζημιών και απαιτεί το ποσόν. Η οριστικοποίηση όμως του ποσού που θα εισπράξει από την ασφαλιστική εταιρεία καθορίζεται από τους εκτιμητές με βάση την έκθεση εκτιμήσεως που υποβάλουν. Με το ποσό αυτό στην πράξη τα λογιστήρια των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για πρακτικούς λόγους:

-χρεώνουν τον λογαριασμό «ασφαλιστικές απαιτήσεις» και

-πιστώνουν τον λογαριασμό «έξοδα επισκευών και συντήρησης» που σημαίνει ότι μειώνουν τα έξοδα επισκευών και μετατρέπουν τα έξοδα σε απαίτηση ή πιστώνουν τον λογαριασμό «έκτακτες ζημιές».

Με τον τρόπο όμως αυτό δεν εμφανίζεται καθόλου στην λογιστική η απαίτηση της επιχείρησης από την ασφαλιστική εταιρεία για το χρονικό διάστημα από τότε που δημιουργήθηκε μέχρι την οριστικοποίηση του ποσού από τους εκτιμητές. Ο ορθός χειρισμός είναι ο εξής:

Με βάση τον υπολογισμό του ύψους της απαίτησης από την ίδια την επιχείρηση χρεώνεται άμεσα ο λογαριασμός 32.99 «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» και πιστώνεται ο αντίθετος λογαριασμός εξόδων με τίτλο «Εξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά» ή ο αντίθετος λογαριασμός «Ζημιές καλυμμένες ασφαλιστικά» ανάλογα. Όταν το ποσό της απαίτησης οριστικοποιηθεί χρεώνεται ο λογαριασμός «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» με το τελικό ποσόν της απαίτησης και πιστώνεται ο λογαριασμός «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις». Οι τυχόν διαφορές από την αρχική απαίτηση τακτοποιούνται μεταξύ των λογαριασμών «Εξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά» και «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» ή μεταξύ των λογαριασμών «Ζημιές καλυμμένες ασφαλιστικά» και «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» ανάλογα. Κατά την οριστικοποίηση του ποσού της ασφαλιστικής απαίτησης διακρίνουμε τρεις περιπτώσεις:

1) Το οριστικό ποσόν να είναι ίσο με το ποσόν που απαιτούσε η ναυτιλιακή επιχείρηση. Στην περίπτωση αυτή το ποσόν της απαίτησης μεταφέρεται από τον λογαριασμό «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» στον λογαριασμό «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» με ειδικό λογαριασμό την συγκεκριμένη ασφαλιστική εταιρεία που καλείται να καταβάλει το ποσόν.

2) Το οριστικό ποσόν να είναι μικρότερο από το ποσόν που απαιτούσε η επιχείρηση που είναι και η συνηθισμένη περίπτωση. Τότε με την διαφορά χρεώνεται ο λογαριασμός «Εξοδα επισκευών καλυμμένα ασφαλιστικά» και πιστώνεται ο λογαριασμός «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» με τον ειδικό λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρείας ο οποίος εξισώνεται.

3) Το οριστικό ποσό να είναι μεγαλύτερο. Στην περίπτωση αυτή το επιπλέον ποσό μεταφέρεται στα έκτακτα και ανόργανα έσοδα και συγκεκριμένα στον λογαριασμό 83.00.03 «Διαφορές από ασφαλιστικές απαιτήσεις».

Παράδειγμα: Στην ναυτιλιακή επιχείρηση Χ έγιναν τα παρακάτω λογιστικά γεγονότα:

1) Το φορτηγό πλοίο της επιχείρησης «ΠΗΝΕΛΟΠΗ» έπαθε μικρές ζημιές στο λιμάνι της Πάτρας και επισκευάστηκε στο ναυπηγείο «ΝΑΥΣΙ» Α.Ε. Η επισκευή κόστισε 8804 ευρώ και το ποσό οφείλεται στο ναυπηγείο το οποίο εξέδωσε το σχετικό τιμολόγιο με αριθμό 152.

2) Η ζημιά ήταν καλυμμένη με ασφαλιστικό συμβόλαιο και η επιχείρηση υπέβαλε τα σχετικά δικαιολογητικά στην ασφαλιστική εταιρεία «ΑΛΚΥΩΝ» ΑΕ και απαιτεί το πιο πάνω ποσό.

3) Η ασφαλιστική εταιρεία μετά την έκθεση των εκτιμητών αναγνώρισε ζημιά 6750 ευρώ και κατέβαλε το ποσό σε μετρητά.

4) Αργότερα η επιχείρηση εξόφλησε το ναυπηγείο. Οι ημερολογιακές εγγραφές έχουν ως εξής:

63 ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤ. ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	8804
63.15 Επισκευές κυρίου σκάφους	
51 Επισκευαστές	8804
51.00 ΝΑΥΣΙ ΑΕ	
Τιμολόγιο επισκευής Νο 152	
32 ΑΣΦΑΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	8804
32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις	
63 ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤ. ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	8804
63.99 Έξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά	
Απαίτηση από ασφαλιστική εταιρεία	

32 ΑΣΦΑΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	6750
32.00 ΑΛΚΥΩΝ ΑΕ	
32 ΑΣΦΑΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	6750
32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις	
Οριστικοποίηση αίτησης	

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	6750
38.00 Ταμείο	
32 ΑΣΦΑΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	6750
32.00 ΑΛΚΥΩΝ ΑΕ	
Είσπραξη απαιτήσεων	

63 ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤ. ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	2054
63.99 Έξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά	
32 ΑΣΦΑΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2054
32.99 Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις	
Τακτοποίηση διαφοράς μετά την	
οριστικοποίηση της αίτησης	

51 ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ	8804
51.00 ΝΑΥΣΙ ΑΕ	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	8804
38.00 Ταμείο	
Εξόφληση τιμολογίου 152	

63 ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤ. ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	6750
63.99 Έξοδα καλυμμένα ασφαλιστικά	
63 ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤ. ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	6750
63.15 Επισκευές κυρίου σκάφους	
Μεταφορά αντίθετου στον κύριο	

Ο λογαριασμός του πλοιάρχου

Με τον όρο «λογαριασμός του πλοιάρχου» στην ναυτιλιακή επιχείρηση εννοούμε:

Α) τον προσωπικό λογαριασμό με τον οποίο παρακολουθούνται στο λογιστήριο οι δοσοληψίες της επιχείρησης με τον πλοίαρχο του κάθε πλοίου.

Β) την οικονομική έκθεση που υποβάλλει περιοδικά ο πλοίαρχος στην επιχείρηση και αφορά την διαχείριση του πλοίου σε μια χρονική περίοδο. Η έκθεση αυτή είναι γνωστή σαν Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου (Master's General Account).

Ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στην διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Γι' αυτό εισπράττει από την επιχείρηση διάφορα χρηματικά ποσά είτε απ' ευθείας είτε μέσω τρίτων για την αντιμετώπιση των εξόδων του πλοίου. Στο τέλος μιας χρονικής περιόδου, που συνήθως είναι το δίμηνο ή στο τέλος κάθε ταξιδιού ο πλοίαρχος υποβάλλει λεπτομερειακή έκθεση από την οποία προκύπτουν τα έξοδα που έκανε, όπως μισθοδοσία πληρώματος, λιμενικά έξοδα, αγορές τροφίμων και εφοδίων κ.ά. Με βάση την έκθεση αυτή, το λογιστήριο διατυπώνει τις ημερολογιακές εγγραφές και χρεωπιστώνει τον προσωπικό λογαριασμό του κάθε πλοιάρχου. Επομένως, ο προσωπικός λογαριασμός του πλοιάρχου περιέχει τις δοσοληψίες της επιχείρησης με τον πλοίαρχο και η κύρια πηγή ενημέρωσής του είναι ο γενικός λογαριασμός του πλοιάρχου. Υπάρχουν δυο τρόποι λειτουργίας του προσωπικού λογαριασμού του πλοιάρχου δηλαδή παρακολούθησης των δοσοληψιών της επιχείρησης με τον πλοίαρχο.

Πρώτος τρόπος: Ο πλοίαρχος θεωρείται διαχειριστής όλων των τρεχόντων εξόδων του πλοίου και υπεύθυνος για την μισθοδοσία του πληρώματος. Αυτό σημαίνει ότι ο εκάστοτε πλοίαρχος, με βάση την μισθοδοτική κατάσταση, πιστώνεται με

τις αποδοχές που πρέπει να καταβληθούν, ανεξάρτητα αν πληρώθηκαν τα μέλη του πληρώματος ή οφείλονται οι αμοιβές ή μερικές από αυτές.

Δεύτερος τρόπος: Για την μισθοδοσία του πληρώματος υπεύθυνη ουσιαστικά είναι η επιχείρηση και ο πλοίαρχος πιστώνεται με όσα πραγματικά κατέβαλε ο ίδιος.

Α' τρόπος – Ο πλοίαρχος διαχειριστής και της μισθοδοσίας

Ο λογαριασμός 34 «Λογαριασμοί πλοιάρχων» λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με δευτεροβάθμιους τους προσωπικούς λογαριασμούς του κάθε πλοιάρχου και με τίτλο το ονοματεπώνυμο του πλοιάρχου και το όνομα του πλοίου. Το υπόλοιπο του κάθε ειδικού λογαριασμού είναι είτε χρεωστικό και είτε πιστωτικό. Όμως ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός κατατάσσεται στους λογαριασμούς του ενεργητικού γιατί ουσιαστικά πρόκειται για λογαριασμό διαχείρισης προκαταβολών. Ο λογαριασμός του πλοιάρχου λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

1) με τα χρηματικά ποσά που λαμβάνει ο πλοίαρχος με την μορφή μετρητών ή εμβασμάτων απ' ευθείας από την επιχείρηση ή μέσω τρίτων.

2) με τα ποσά που πληρώνει η ναυτιλιακή επιχείρηση για λογαριασμό του πλοιάρχου και αφορούν έξοδα του πλοίου τα οποία διαχειρίζεται ο ίδιος, όπως προκαταβολές που δίνονται από την επιχείρηση σε μέλη του πληρώματος που στέλνονται να συναντήσουν το πλοίο ή εμβάσματα που στέλνονται από την επιχείρηση στις οικογένειες των μελών του πληρώματος με εντολή του πλοιάρχου.

3) με τα ποσά που πληρώνει η επιχείρηση για να εξοφλήσει μισθούς μελών του πληρώματος που επαναπατρίζονται και δεν

μπόρεσε να εξοφλήσει όπως είναι υποχρεωμένος ο πλοίαρχος. Η εξόφληση γίνεται συνήθως με εντολή του πλοίαρχου και με ειδικά σημειώματα με τα οποία ο ίδιος εφοδιάζει τα μέλη του πληρώματος. Ο λογαριασμός του πλοίαρχου χρεώνεται και στην περίπτωση που την εξόφληση διενεργήσει κάποιος πράκτορας στον οποίο δόθηκε εντολή.

4) με τα ποσά των κρατήσεων που διενήργησε ο πλοίαρχος από τις ακαθάριστες αποδοχές των μελών του πληρώματος, όπως κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία, για τέλη τηλεγραφημάτων που έκανε το πλήρωμα για ιδιωτικούς λόγους κ.ά.

5) με ποσά από την μισθοδοσία του πληρώματος που για διάφορους λόγους δεν πληρώθηκαν τελικά στα μέλη και κρατήθηκαν από τον πλοίαρχο, όπως μισθούς μελών που εγκατέλειψαν το πλοίο χωρίς να πληρωθούν ή δραπέτευσαν κλπ. Τα ποσά αυτά αποτελούν υποχρεώσεις της επιχείρησης και πρέπει να εμφανιστούν σε αντίστοιχο λογαριασμό του παθητικού. Έτσι το λογιστήριο χρεώνει με τα ποσά αυτά τον προσωπικό λογαριασμό του πλοίαρχου και πιστώνει τον λογαριασμό 53.10 «Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες».

6) με την αξία των ειδών του κυλικείου όταν ο ίδιος ο πλοίαρχος αναλαμβάνει την διαχείρισή τους. Η χρέωση αυτή γίνεται στις περιπτώσεις που την αξία των ειδών πληρώνουν πράκτορες, προμηθευτές ή απ' ευθείας η επιχείρηση. Όταν την αξία πληρώνει ο ίδιος ο πλοίαρχος δεν χρειάζεται χρέωση γιατί ο λογαριασμός του έχει ήδη χρεωθεί με τα χρήματα που λαμβάνει από την επιχείρηση.

Πιστώνεται:

- με τα διάφορα έξοδα που πλήρωνε ο πλοίαρχος.
- με πληρωμές που ενήργησε με εντολή και λογαριασμό της επιχείρησης σε διάφορα πρόσωπα.
- με την αξία των αγορών εφοδίων και τροφίμων.
- με δαπάνες για επισκευές του πλοίου που πλήρωσε.
- με τις παντός είδους ακαθάριστες αμοιβές του πληρώματος.

Β' τρόπος: Ο πλοίαρχος δεν είναι διαχειριστής της μισθοδοσίας

Διαχειριστής της μισθοδοσίας είναι το λογιστήριο και ο πλοίαρχος στον λογαριασμό του αναφέρει μόνο πραγματικές εισπράξεις και πληρωμές. Αυτό έχει τις εξής συνέπειες στην λογιστική διαδικασία:

1) Με τα εμβάσματα που στέλνει το λογιστήριο στις οικογένειες μελών του πληρώματος, δεν χρεώνεται ο πλοίαρχος (όπως γίνεται στον πρώτο τρόπο) αλλά ο λογαριασμός 33.03 Προκαταβολές πληρώματος. Ο ίδιος λογαριασμός χρεώνεται και με κάθε προκαταβολή που δίνεται σε μέλη του πληρώματος.

2) Με τα ποσά που πληρώνει το λογιστήριο για εξόφληση μισθών του πληρώματος δεν χρεώνεται ο πλοίαρχος αλλά ο λογαριασμός 53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες.

3) Ο πλοίαρχος καταχωρεί στον λογαριασμό του το καθαρό ποσόν των πληρωμών της μισθοδοσίας που ο ίδιος κατέβαλε στο πλήρωμα. Ενώ με τον πρώτο τρόπο καταχωρεί το σύνολο των ακαθαρίστων αποδοχών, όσον αφορά τις πληρωμές, και τις κρατήσεις της μισθοδοσίας, όσον αφορά τις εισπράξεις.

Ο Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου

Ο Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου είναι η οικονομική έκθεση που υποβάλλει περιοδικά ο πλοίαρχος στο λογιστήριο και αφορά την διαχείριση του πλοίου. Από άποψη διάρθρωσης ο λογαριασμός περιέχει τις πληρωμές που διενήργησε ο πλοίαρχος και τις εισπράξεις που έκανε στο χρονικό διάστημα που αναφέρεται ο λογαριασμός.

Οι πληρωμές αναλύονται παραπέρα σε κατηγορίες για να διευκολυνθεί η καταχώρηση των εγγραφών στο λογιστήριο. Ειδικότερα ο λογαριασμός περιέχει τα παρακάτω στοιχεία:

-Ανάλυση των διαφόρων δαπανών του ταξιδιού (προξενικά, λιμενικά και λοιπά έξοδα λιμένων, φιλοδωρήματα, έξοδα ταξιδιών πληρώματος, μικροέξοδα κλπ.)

-Ανάλυση της δαπάνης για προμήθεια υλικών και εφοδίων που παρέλαβε και πλήρωσε ο πλοίαρχος (εφόδια μηχανής, καταστρώματος, διαμερισμάτων κλπ.)

-Περιγραφή των επισκευών που τυχόν διενήργησε και ανάλυση της δαπάνης.

-Περιγραφή των διαφόρων υλικών και εφοδίων που παρέλαβε αλλά πληρώθηκαν από πράκτορες.

-Ανάλυση της δαπάνης τροφοδοσίας του πληρώματος για το διάστημα που αναφέρεται ο λογαριασμός.

-Την μισθοδοτική κατάσταση του πληρώματος.

-Ανακεφαλαίωση των εισπράξεων και πληρωμών που λέγεται και χρηματικός λογαριασμός του πλοίαρχου.'

Παράδειγμα 1^ο (με τού α' τρόπο)

Έστω ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση Χ η οποία εκμεταλλεύεται το φορτηγό πλοίο «ΙΟΣ», έκανε στο δίμηνο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου τις παρακάτω οικονομικές πράξεις:

1) Έστειλε στον πλοίαρχο έμβασμα 3000 από το λογαριασμό όψεως της τράπεζας Δ.

2) Από τον ίδιο λογαριασμό έστειλε εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος 2970.

3) Εξόφλησε τον Β' μηχανικό που αποχώρησε από το πλοίο καταβάλλοντάς του 150.

4) Πλήρωσε προκαταβολή 100 στον Β' μηχανικό που αναχώρησε για να επιβιβασθεί στο πλοίο στις αρχές Φεβρουαρίου σε αντικατάσταση του συναδέλφου του που αποχώρησε.

5) Παρέλαβε τον Γενικό Λογαριασμό του Πλοίαρχου ο οποίος περιέχει εκτός των άλλων και τα παρακάτω οικονομικά μεγέθη:

A. Εισπράξεις

1) Εμβάσματα από κεντρικά γραφεία	3000
2) Έμβασμα στις οικογένειες μελών πληρώματος	2970
3) Εξόφληση Β' μηχανικού από κεντρικά γραφεία	150
4) Προκαταβολή στον νέο μηχανικό	100
5) Από τον ναυλωτή Τ στο λιμάνι Ρ	1000
6) Κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία 900	
για ΦΜΥ και χαρτόσημο 100	1000
7) Κρατήσεις μισθού ναύτη Κ	80
Σύνολο εισπράξεων	8300

B. Πληρωμές

1) Ακαθάριστες αμοιβές πληρώματος	6000
2) Λιμενικά έξοδα	500
3) Αγορά τροφίμων	800
4) Αγορά εφοδίων μηχανής	200
Σύνολο πληρωμών	7500

Χρεωστικό υπόλοιπο

Πρόσθετο στοιχείο: Εισφορές πλοιοκτήτη σε ασφαλιστικά ταμεία 1000

800

Ημερολογιακές εγγραφές:

34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	3000
34.00 Πλοίαρχος Α	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	3000
38.03 Καταθέσεις όψεως	
Έμβασμα στον πλοίαρχο	

34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	2970	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		2970
38.03 Καταθέσεις όψεως		
Έμβασμα στις οικογένειες μελών πληρώματος με την εντολή και την κατάσταση του πλοιάρχου		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	150	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		150
38.00 Ταμείο		
Εξόφληση Β' μηχανικού που αποχώρησε		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	100	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		100
38.00 Ταμείο		
Προκαταβολή Β' μηχανικού		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	1000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ		1000
30.00 Ναυλωτής Τ		
Είσπραξη πλοιάρχου από ναυλωτή		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	1000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ		900
54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ-ΤΕΛΗ		100
Κρατήσεις μισθοδοτικής κατάστασης		

34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	80	
34.00 Πλοίαρχος Α		
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		80
53.10 Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες		
Οφειλόμενη αμοιβή ναύτη Κ		

61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡ.	6000	
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ		6000
34.00 Πλοίαρχος Α		

Μισθοδοτική κατάσταση Ιαν.-Φεβρ.

64 ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	500	
24 ΤΡΟΦΙΜΑ	800	
20 ΕΦΟΔΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	200	
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ		1500
34.00 Πλοίαρχος Α		
Σύμφωνα με τον λογαριασμό πλοίαρχου		

61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡ.	1000	
61.07 Εισφορές πλοιοκτήτη		
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ		1000
Εισφορές Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου		

Παράδειγμα 2^ο (με τον α' τρόπο)

Έστω ότι στην ανακεφαλαίωση του Γενικού Λογαριασμού του Πλοίαρχου Α υπάρχουν τα εξής ποσά:

Εισπράξεις:

1) Εμβάσματα από κεντρικά γραφεία	18000
2) Εμβάσματα στις οικογένειες μελών πληρώματος	7000
3) Προκαταβολή μισθού στον λιπαντή Δ	600
4) Μετρητά από τον πράκτορα Χ στο λιμάνι Ρ	3000
5) Κρατήσεις από τις αμοιβές πληρώματος:	2900
- για ασφαλιστικούς οργανισμούς	2500
- για φόρο εισοδ. και χαρτόσημο	400
Σύνολο εισπράξεων	31500

Πληρωμές:

1) Διμενικά και λοιπά έξοδα ταξιδιού	1800
2) Έξοδα ταξιδιού του μαγείρου Κ	300
3) Έξοδα ιατρικής περίθαλψης μελών πληρώματος	200
4) Αγορά τροφίμων που πληρώθηκαν από πλοίαρχο	2100
5) Τακτικές ακαθάριστες αποδοχές	20000
6) Υπερωρίες	3000
7) Επιδόματα αδείας	1500
8) Έκτακτες αμοιβές	500
Σύνολο πληρωμών	29400
Χρεωστικό υπόλοιπο	2100

Με βάση τα παραπάνω ποσά οι ημερολογιακές εγγραφές θα έχουν ως εξής:

34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	18000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		18000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
Έμβασμα στον πλοίαρχο		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	7000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		7000
38.03 Καταθέσεις όψεως		
Έμβασμα στις οικογενειές μελών πληρώματος		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	600	
34.00 Πλοίαρχος Α		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		600
38.00 Ταμείο		
Προκαταβολή μισθού στον λιπαντή Δ		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	3000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
31 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ		3000
31.00 Πράκτορας Χ		
Απόδειξη εισπράξεως πράκτορα		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	2900	
34.00 Πλοίαρχος Α		
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ		2500
54 ΥΠΟΧΡ. ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ-ΤΕΛΗ		400
Κρατήσεις μισθοδοτικής κατάστασης		

64 ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ		1800	
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ			1800
34.00 Πλοίαρχος Α			
Εξοδα πλοίου			
61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜ.		500	
61.11 Έξοδα αποστολής και επαν/σμού	300		
61.09 Έξοδα νοσηλείας	200		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ			500
34.00 Πλοίαρχος Α			
Μισθοδοτική κατάσταση			
24 ΤΡΟΦΙΜΑ		2100	
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ			2100
34.00 Πλοίαρχος Α			
Τιμολόγια προμηθευτών			
61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡ.		25000	
61.00 Τακτικοί μισθοί	20000		
61.01 Υπερωρίες	3000		
61.02 Έκτακτες αμοιβές	500		
61.03 Επιδόματα αδείας	1500		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ			25000
34.00 Πλοίαρχος Α			
Μισθοδοτική κατάσταση			

Παράδειγμα 3^ο (με τον δεύτερο τρόπο)

Έστω ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση Χ η οποία εκμεταλλεύεται το φορτηγό πλοίο «ΙΟΣ» έκανε στο δίμηνο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου τις παρακάτω οικονομικές πράξεις:

1) Έστειλε στον πλοίαρχο Α έμβασμα 3000 από τον λογαριασμό όψεως της τράπεζας Δ.

2) Από τον ίδιο λογαριασμό έστειλε εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος 2970.

3) Εξόφλησε τον Β' μηχανικό που απεχώρησε από το πλοίο καταβάλλοντας του 150.

4) Πληρώσε προκαταβολή 100 στον Β' μηχανικό που αναχώρησε για να επιβιβασθεί στο πλοίο στις αρχές Φεβρουαρίου σε αντικατάσταση του συναδέλφου του που αποχώρησε.

5) Παρέλαβε τον Γενικό Λογαριασμό του Πλοίαρχου ο οποίος περιέχει τα παρακάτω ανακεφαλαιωτικά μεγέθη.

Α) Μισθοδοσία

1) Ακαθάριστες αποδοχές πληρώματος	6000
2) Κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία	900
3) Κρατήσεις για ΦΜΥ και χαρτόσημο	100
4) Καθαρές αποδοχές	5000

Χρηματικός λογαριασμός πλοίαρχου (εισπράξεις-πληρωμές)

Εισπράξεις:

1) Εμβάσματα από κεντρικά γραφεία	3000
2) Από τον ναυλωτή Τ στο λιμάνι Ρ	1000

Πληρωμές:

1) Μισθοδοσία πληρώματος	1700
2) Λιμενικά έξοδα	500

3)Αγορά τροφίμων	800
4)Αγορά εφοδίων μηχανής	200
Χρεωστικό υπόλοιπο	800

Πρόσθετα στοιχεία:

1)Ο ναύτης Κ στον οποίο οφείλονται καθαρές αποδοχές 80 εγκατέλειψε το πλοίο στο λιμάνι Ρ χωρίς να πληρωθεί.

2)Εισφορές πλοιοκτήτη σε ασφαλιστικά ταμεία 1000

Ημέρολογιακές εγγραφές:

34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	3000
34.00 Πλοίαρχος Α	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	3000
38.03 Καταθέσεις όψεως	
Εμβασμα στον πλοίαρχο	
33 ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	2970
33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	2970
38.03 Καταθέσεις όψεως	
Κατάσταση εμβασμάτων	
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	150
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	150
38.00 Ταμείο	
Εξόφληση μισθών Β' μηχανικού	

33 ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	100	
33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος		
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		100
38.00 Ταμείο		
Προκαταβολή μισθού Β' μηχανικού		
61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡ.	6000	
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ		900
54 ΥΠΟΧΡ. ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ-ΤΕΛΗ		100
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		5000
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
Μισθοδοτική κατάσταση		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	1000	
34.00 Πλοίαρχος Α		
30 ΝΑΥΛΩΤΕΣ		1000
30.00 Ναυλωτής Τ		
Είσπραξη πλοίαρχου από ναυλωτή Τ		
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	1700	
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ		1700
34.00 Πλοίαρχος Α		
Εξόφληση μισθοδοσίας πληρώματος		
64 ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	500	
24 ΤΡΟΦΙΜΑ	800	
20 ΕΦΟΔΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	200	
34 ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ		1500
34.00 Πλοίαρχος Α		
Λογαριασμός πληρωμών		

53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	3070
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες	
33 ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	3070
33.03 Προκαταβολές μελών πληρώματος	
Μεταφορά προκαταβολών	

53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	80
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες	
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ	80
53.10 Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες	
Οφειλόμενη αμοιβή ναύτη Κ που εγκατέλειψε το πλοίο	

61 ΑΜΟΙΒΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡ.	1000
61.07 Εισφορές πλοιοκτήτη	
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	1000
Εισφορές Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου	

Λογαριασμοί διαθέσιμου ενεργητικού

Από τους λογαριασμούς των διαθέσιμων ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ναυτιλιακή λογιστική παρουσιάζουν οι λογαριασμοί των καταθέσεων στις τράπεζες σε νόμισμα διαφορετικό από αυτό που τηρεί τα βιβλία της η επιχείρηση. Έτσι είναι δυνατόν μια ναυτιλιακή επιχείρηση να τηρεί τα βιβλία της σε δραχμές και να έχει καταθέσεις στις τράπεζες σε λογαριασμούς δολαρίων. Στην περίπτωση αυτή οι λογαριασμοί σε διαφορετικό νόμισμα πρέπει να τηρούνται σε δυο στήλες. Μια στήλη για την καταχώρηση των ποσών του διαφορετικού νομίσματος και μια για τα ίδια ποσά εκφρασμένα το νόμισμα που τηρούνται τα βιβλία της επιχείρησης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

A) Πλοία χύδην υγρού φορτίου

- 1) ACID TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς οξέων)
- 2) AMONIA TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αμμωνίας)
- 3) ASPHALT TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς ασφάλτου)
- 4) BEER TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς μπύρας)
- 5) BUNKERING TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς καυσίμων /εφοδίων)
- 6) CHEMICAL TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων)
- 7) CHEMICAL /OIL TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών /πετρελαίου)
- 8) CHLORINE TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χλωρινών)
- 9) CRUDE OIL TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου)
- 10) ETHYLENE TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αιθυλενίου, υδρογονανθράκων υγρών)
- 11) L.N.G. CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου)
- 12) L.P.G. CARRIER (Πλοίο μεταφοράς αερίων παραγώγων πετρελαίου)
- 13) L.N.G. /L.P.G. CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου ή αερίων παραγώγων πετρελαίου)
- 14) L.P.G. /AMONIA CARRIER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίων παραγώγων πετρελαίου και αμιγούς αμμωνίας)
- 15) L.P.G. CHEMICAL CARRIER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίων παραγώγων πετρελαίου και χημικών προϊόντων)
- 16) MOLASSES TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς μελάσας)
- 17) PRODUCT TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου)
- 18) PHOSPHORIOUS TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς φωσφορειδών)

- 19) SOLVENTS CARRIER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς διαλυτικών ουσιών)
- 20) SULPHURIC ACID CARRIER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς θειικού οξέως)
- 21) SULPHUR TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς υγρού θείου)
- 22) TANKER (Δεξαμενόπλοιο γενικά, και ιδίως μεταφοράς πετρελαίου)
- 23) TANK BARGE (Φορτηγίδα-δεξαμενή για υγρά φορτία)
- 24) VEGETABLE OIL TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς φυτικών ελαίων)
- 25) WATER TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς νερού)
- 26) WINE TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς κρασιού)

B) Πλοία χύδην ξηρού φορτίου

- 1) BULK CARRIER (Πλοίο μεταφοράς γενικά χύδην ξηρού φορτίου)
- 2) BULK BAUXITE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς βωξίτη)
- 3) BAUXITE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς μόνον βωξίτη, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 4) BITUMEN CARRIER (Πλοίο μεταφοράς στερεών υδρογονανθράκων)
- 5) BULK CEMENT CARRIER (Πλοίο μεταφοράς τσιμέντου)
- 6) BULK COAL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς άνθρακα στερεού)
- 7) BULK CONTAINER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου σε ειδικά κοντέινερ)
- 8) BULK CARRIER ORE STRENGTHENED (Πλοίο μεταφοράς χύδην ενισχυμένο για μετάλλευμα)
- 9) BULK CARRIER SELF UNLOADING (Πλοίο μεταφοράς χύδην με δικό του σύστημα εκφόρτωσης)
- 10) COAL FEEDER CARRIER (Μεταφέρει χύδην άνθρακα, μικρότερο των 12000 τόνων)

- 11) CEMENT FEEDER CARRIER (Μεταφέρει χύδην τσιμέντο, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 12) BULK FISHMEAL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ψαροτροφής)
- 13) FISHMEAL FEEDER CARRIER (Μεταφέρει ψαροτροφή, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 14) BULK LIMESTONE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ασβεστόλιθων)
- 15) LIMESTONE FEEDER CARRIER (Μεταφέρει ασβεστόλιθους, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 16) BULK NICKEL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην νικελίου)
- 17) ORE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην σιδηρομεταλλεύματος)
- 18) ORE FEEDER CARRIER (Μεταφέρει σιδηρομετάλλευμα, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 19) ORE CARRIER SELF UNLOADING (Χύδην σιδηρομετάλλευμα με δικά του μέσα εκφόρτωσης)
- 20) DRY CARGO BEACH LANDING (Χύδην ξηρού φορτίου με δυνατότητα πλεύρισης στην στεριά)
- 21) BULK PHOSPHATE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην φωσφάτων)
- 22) PHOSPHATES FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φωσφάτων, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 23) PELLET CARRIER (Πλοίο μεταφοράς μπάλων χάρτου)
- 24) BULK GRAIN SHIP (Πλοίο μεταφοράς δημητριακών)
- 25) BULK SALT CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην άλατος)
- 26) BULK SUGAR CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ζάχαρης)
- 27) BULK SULPHUR CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην θείου σε ξηρά μορφή)
- 28) BULK SLURRY CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην προϊόντων υπό μορφή λάσπης)
- 29) SAND CARRIER (Πλοίο μεταφοράς άμμου)

- 30)SALT FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς άλατος, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 31)STEEL PRODUCTS CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην παραγώγων σιδήρου)
- 32)SLURRY FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς προϊόντων υπό μορφή λάσπης, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 33)BULK TIMBER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ξυλοσανίδων)
- 34)TIMBER FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς ξυλοσανίδων, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 35)BULK WOOD CHIP CARRIER (Πλοίο που μεταφέρει χύδην πελεκούδια)
- 36)BULK WOOD PULP CARRIER (Πλοίο που μεταφέρει χύδην ροκανίδια)
- 37)WOOD CHIP FEEDER CARRIER (Χύδην πελεκούδια, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 38)WOOD FEEDER PULP CARRIER (Χύδην ροκανίδια, μικρότερο των 12000 τόνων)
- 39)MUD CARRIER (Πλοίο μεταφοράς λάσπης)

Γ)Πλοία μικτού φορτίου

- 1)ORE/BULK/OIL (Πλοίο OBO δηλαδή σιδηρομετάλλευμα/ χύδην ξηρό/ πετρέλαιο)
- 2)TANKER/ HEAVY LIFT VESSEL (Τάνκερ με μπίγα για βαριά φορτία στο κατάστρωμα)
- 3)ORE/OIL/SLURRY (μετάλλευμα/ πετρέλαιο/ φορτία σε λασπώδη μορφή)
- 4)BULK/OIL CARRIER (Χύδην ξηρό/ πετρέλαιο)
- 5)ORE/OIL CARRIER (Σιδηρομετάλλευμα/ πετρέλαιο)
- 6)ORE/OIL FEEDER CARRIER (Σιδηρομετάλλευμα/ πετρέλαιο αλλά μικρότερο των 12000 τόνων για τροφοδότηση ακτών ή εσωτερικών υδάτων)

- 7) ORE/COAL CARRIER (Σιδηρομετάλλευμα/ άνθρακας)
- 8) ORE/PELLET CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χάρτου σε μπάλες/ μετάλλευμα)
- 9) ORE/BULK CARRIER (Σιδηρομετάλλευμα/ χύδην ξηρό)
- 10) BULK/FUEL OIL CARRIER (Χύδην ξηρό/ βενζίνη)
- 11) OIL/BULK/CONTAINER VESSEL (πετρέλαιο/ χύδην ξηρό/ κοντέινερ)
- 12) PRODUCT/ORE/BULK/OIL CARRIER (Παράγωγα πετρελαίου/ σιδηρομετάλλευμα/ χύδην ξηρό/ πετρέλαιο)
- 13) BULK/ORE CARRIERS (Χύδην ξηρό/ σιδηρομετάλλευμα)
- 14) BULK WOOD PULP/ SULPHURIC ACID (Πλοίο μεταφοράς ροκανιδιών ξύλων/ θειικό οξύ)

ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD. ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ «FRIO
KYKNOS»

Account name	Debit	Credit
FIXED AND NON CURRENT		
ASSETS		
VESSELS		
-Vessel cost	3,027,000.00	
-Additions	5,500.00	
-Drydocking and special survey	13,758.24	
-Depreciated cost of vessel		605,400.00
Total FIXED AND NON		
CURRENT ASSETS	3,046,258.24	605,400.00
	Net Debit =	2,440,858.24
INTERMEDIATE ACCOUNTS		
ACCRUED LIABILITIES		
-Accrued insurances	10,533.82	
SUSPENSE ACCOUNTS		
-General		13,344.00
Total INTERMEDIATE		
ACCOUNTS	10,533.82	13,344.00
	Net Credit =	2,810.18
INTERCOMPANY		
ACCOUNTS		
VESSELS		
-Lavinia Corp.	1,890,737.71	
-Laskaridis Ship		873,851.99
Total INTERCOMPANY		
ACCOUNTS	1,890,737.71	873,851.99
	Net Debit =	1,016,885.72

INSURANCE CLAIMS		
INSURANCE CLAIMS (CREW)		
-Belyaev/Frio Kyknos	9,900.00	
Total INSURANCE CLAIMS	9,900.00	
	Net Debit =	9,900.00
MASTER'S ACCOUNTS		
MASTER'S ACCOUNTS		
-A. Rybin/Cash-Wages	0.03	
-A. Rybin/Provisions		2,590.03
-A. Rybin/Bonded stores		148.51
MASTER'S ACCOUNTS		678.33
-V. Chuckarkin/Provisions		
-V. Chuckarkin/Bonded Stores	522.33	
-Capt. V. Masko/Cash-Wages	488.14	
-Capt. V. Masko/Provisions		1,060.41
MASTER'S ACCOUNTS		39,158.81
-V. Ponomarchiuk/Cash-Wages		
-V. Ponomarchiuk/Provisions	6,113.98	
-V. Ponomarchiuk/Bonded Stores	480.00	
Total MASTER'S ACCOUNTS	7,604.48	43,636.09
AGENTS		
-Interocean Ship Corp.-Tokyo		17.15
Total AGENTS		17.15
	Net Credit =	17.15
CHARTERERS		
-Art/Pool	65,190.93	
-Sunmar	202.96	
	65,393.89	
	Net Debit =	65,393.89

ΠΗΓΕΣ**1)ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ**

Κατερίνα Λεκαράκου-Νιζάμη, Άγγελος Παπασπύρου
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1999

2)ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ

Ελ. Γεωργαντόπουλος, Γ.Π. Βλάχος
Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1997

3)ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

Γ.Π. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης
Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1999

4)Ναυτιλιακή εταιρεία LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.