



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ**

Πτυχιακή Εργασία :

**«Η Φορολογική Νομοθεσία και η Λογιστική των Ναυτιλιακών Εταιρειών»**



**ΤΕΡΛΕΓΚΑ ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΜ : 2013038)**

**Εξάμηνο: 9ο**

**Επιβλέπων Καθηγητής :**

**Η. Μακρής**

**ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2018**

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : Η ναυτιλία ως κλάδος μεταφορών .....	5
1.1 Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών .....	5
1.2 Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο : Το πλοίο .....	11
2.1 Ορισμός Πλοίου .....	11
2.2 Νομική Ιδιομορφία.....	11
2.3 Ταυτότητα πλοίου .....	12
2.4 Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου.....	14
2.5 Κατηγορίες και είδη πλοίων .....	15
2.6 Βιβλία πλοίων.....	18
2.7 Ναυτιλιακά έγγραφα .....	18
2.8 Η διοίκηση του πλοίου .....	19
2.9 Τρόποι εκμετάλλευση πλοίων .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο : Νομικές Μορφές Ναυτιλιακών επιχειρήσεων .....	21
3.1 Ναυτιλιακή Επιχείρηση .....	21
3.2 Νομική Μορφή .....	21
3.3 Ατομική Επιχείρηση.....	22
3.4 Προσωπική Εταιρεία .....	22
3.5 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ) .....	22
3.6 Ανώνυμη Εταιρεία .....	23
3.7 Ειδική Ανώνυμη Εταιρεία.....	23
3.8 Συμπλοιοκτησία.....	24
3.9 Ναυτική Εταιρεία του Νόμου 959/79.....	25
3.10 Εταιρείες λαϊκής βάσης του Νόμου 849/78 .....	26
3.11 Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967 .....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο : Λογιστική Ναυτιλιακών επιχειρήσεων .....	28
4.1 Η έννοια της λογιστικής.....	28
4.2 Ορισμός και έννοια της Ναυτιλιακής Λογιστικής .....	28
4.3 Προβλήματα στην οργάνωση της λογιστικής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις .....	30
4.4 Δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης.....	31
4.5 Οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	34
4.6 Τμήματα ναυτιλιακής επιχείρησης.....	34
4.7 Είδη λογιστικών βιβλίων που τηρούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις .....	38
4.8 Λογιστική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων .....	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο : Το Λογιστικό Σχέδιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων .....	40
5.1 Γενικά .....	40
5.2 Λογιστικό Σχέδιο .....	41
5.3 Η κωδικοποίηση και η ανάλυση των λογαριασμών του λογιστικού σχεδίου .....	42
5.4 Ομάδα 1η : Πάγιο ενεργητικό .....	43
5.5 Ομάδα 2η : Αποθέματα .....	50
5.6 Ομάδα 3η : Απαιτήσεις και διαθέσιμα .....	51
5.7 Ομάδα 4η : Καθαρή Θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις .....	56
5.8 Ομάδα 5η : Λογαρισμοί Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων .....	58
5.9 Ομάδα 6η : Οργανικά έξοδα κατ'είδος .....	62
5.10 Ομάδα 7η : Οργανικά έσοδα κατ'είδος .....	66
5.11 Ομάδα 8η : Λογαρισμοί Αποτελεσμάτων .....	68
5.12 Συσχέτιση Λογιστικών Λογαριασμών και τμημάτων .....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο : Παράδειγμα εφαρμογής Λογιστικών γεγονότων .....	74
6.1 Παράδειγμα εφαρμογής .....	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο : Σύστημα φορολογίας και εισφοράς πλοίων .....	90
7.1 Θεσμικό και Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα .....	90
7.2 Προσέλκυση κεφαλαίων εξωτερικού – ΝΔ 2687/53 .....	90
7.3 Εγκατάσταση αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης στην Ελλάδα – Α.Ν 89/1967.....	93
7.4 Ιστορική επισκόπηση.....	94
7.5 Ο νόμος 27/1975 περί φορολογίας πλοίων και επιβολής εισφοράς .....	97
7.6 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα μετά την 22/04/1975 .....	100
7.7 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, μέχρι ενάρξεως ισχύος του Ν.27/1975 (πριν από την 22/04/1975) .....	104
7.8 Δήλωση και καταβολή φόρου και εισφοράς πλοίων Α' Κατηγορίας .....	108
7.9 Νόμισμα καταβολής φόρου και εισφοράς .....	108
7.10 Φορολογία πλοίων Δεύτερης κατηγορίας .....	109
Ορολογία / Βιβλιογραφία .....	113
Ορολογία.....	113
Βιβλιογραφία.....	114
Πηγές .....	114

## Εισαγωγή

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως ένα ναυτιλιακό κράτος, καθώς η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα μία από τις παλαιότερες μορφές απασχόλησης των Ελλήνων. Επιπλέον, η ναυτιλία αποτελεί βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας ήδη από τα αρχαία χρόνια.

Στην σύγχρονη εποχή, η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της χώρας. Αποτελεί το 6,5% του ΑΕΠ της χώρας και απασχολεί περίπου το 7% του εργατικού δυναμικού της Ελλάδας, ενώ τα εισιτήρια από την ναυτιλία είναι περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας.

Η Ελλάδα ελέγχει το 23,2% του συνολικού εμπορικού στόλου παγκοσμίως, καθιστώντας τον τον μεγαλύτερο στον κόσμο. Η χώρα μας κατατάσσεται στην κορυφή για όλα τα είδη των πλοίων με διαφορά σε δεξαμανόπλοια και bulk carriers.

Πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την έδρα τους εδώ ή στο εξωτερικό και διοικούνται από ελληνικές παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες, όπου σημειώνουν μεγάλα ποσοστά πλούτου και επιρροής στην διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : Η ναυτιλία ως κλάδος μεταφορών

### 1.1 Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών

Με την τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι δηλαδή η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας (navigation) δηλαδή ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται ανάλογα με το μέσο μεταφοράς σε τρεις βασικές κατηγορίες δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή.

Με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και μετακινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Οι μεταφορές από την ξηρά γίνονταν κυρίως με ανθρώπους και ζώα. Στην ανάπτυξη των μεσογειακών πληθυσμών των Φοινίκων και των Ελλήνων, σημαντικός παράγοντας υπήρξε η θαλασσοπλοΐα. Το ίδιο συνέβη με την ανάπτυξη και την ακμή του Βυζαντίου και στη συνέχεια των ρωμαϊκών πόλεων. Από τα τέλη του 15ου αιώνα τα πλοία ταξίδεψαν στον ανοικτό ωκεανό. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαμορφώνονται σε ανεξάρτητο κλάδο και ειδικεύονται μόνο στις μεταφορές πραγμάτων ή προσώπων.

Τον 16ο αιώνα ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών διευρύνθηκε σημαντικά. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό συνετέλεσαν στην ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής, στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νέων χωρών, με τη δημιουργία αποικιών, που είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Από τον 19ο αιώνα, το μέγεθος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αυξάνεται ραγδαία. Την ίδια εποχή η μεταφορά προσωπικού από την Ευρώπη, προς την Αμερική παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Από τον 19ο αιώνα, κυριότεροι

σταθμοί στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων μπορούν να χαρακτηρισθούν οι εξής:

1. **Η χρησιμοποίηση του μετάλλου και του ατμού στην ναυπήγηση των πλοίων.** Οι σιδηροκατασκευές πλωτών μέσων και αργότερα οι κατασκευές από χάλυβα, έκαναν τα πλοία περισσότερο ανθεκτικά και ασφαλή. Παράλληλα αύξησαν το μέγεθος των πλοίων και την μεταφορική τους ικανότητα.
2. **Η χρησιμοποίηση του ατμού στην κίνηση των μηχανών του πλοίου.** Την ίδια χρονική περίοδο, δηλαδή στις αρχές του 19ου αιώνα χρησιμοποιούνται ατμομηχανές για την κίνηση αρχικά ξύλινων πλοίων και αργότερα μεταλλικών. Αργότερα η απλή ατμομηχανή βελτιώθηκε σημαντικά με την κατασκευή μηχανών και λεβήτων μεγαλύτερης υποδύναμης. Προς το τέλος του 19ου αιώνα χρησιμοποιούνται για την κίνηση των πλοίων οι ατμοστρόβιλοι οι οποίοι έχουν μεγάλη υποδύναμη και επιτυγχάνουν μεγαλύτερη ταχύτητα. Για την παραγωγή του ατμού χρησιμοποιήθηκε ο γαιάνθρακας, ο οποίος εμφάνιζε σοβαρά μειονεκτήματα, όπως απασχόληση μεγάλου αριθμού εργατών. Η εισαγωγή και η χρησιμοποίηση του πετρελαίου αντί του γαιάνθρακα, για καύσιμη ύλη παραγωγής ατμού, βελτίωσε ακόμη περισσότερο τη λειτουργία των πλοίων.
3. **Η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσεως** αποτέλεσε σπουδαίο σταθμό στην κίνηση των πλοίων. Τα πλεονεκτήματα των μηχανών αυτών είναι σημαντικά γιατί μειώνουν το τεχνικό προσωπικό του πλοίου, καταλαμβάνουν μικρό χώρο και η ανάλωση των ποσοτήτων της καύσιμης ύλης είναι μικρότερη από αυτή των ατμομηχανών. Η χρήση των μηχανών εσωτερικής καύσεως επεκτάθηκε γρήγορα στα μικρά και μεσαίου μεγέθους πλοία, αλλά και στα μεγάλα αργότερα.
4. **Η εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού** με την χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών οργάνων, τόσο στα όργανα πλεύσης, όσο και στα τηλεπικοινωνιακά μέσα.
5. **Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας οδήγησε στην κατασκευή πυρηνοκίνητων πλοίων.** Τα πλοία αυτά εμφανίζουν σοβαρά πλεονεκτήματα αλλά το κόστος κατασκευής και λειτουργίας είναι ακόμη υψηλό. Επιπλέον η χρήση πυρηνικών καυσίμων και η λειτουργία πυρηνικού αντιδραστήρα εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους. Παρόλα αυτά

τα πλεονεκτήματα της πυρηνικής κίνησης είναι η μεγαλύτερη ταχύτητα και η μεγάλη αυτονομία, όπως η δυνατότητα του πλοίου να διανύει μεγάλες αποστάσεις χωρίς εφοδιασμό.<sup>1</sup>

### 1.2 Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου

Η ανάπτυξη του Εμπορικού στόλου, ελληνικού και ελληνόκτητου, σημείωσε μεταπολεμικά αλματώδη άνοδο. Το 1950 τα ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία είχαν χωρητικότητα 2,6 περίπου εκατ. κόρων ολικής χωρητικότητας και το 1983 έφθασαν τους 55,9 εκατ. κόρους. Από το 1983 η δύναμη του εμπορικού στόλου ακολούθησε καθοδική πορεία και το 1991 η χωρητικότητα του ήταν περίπου 48,9 εκατ. κόρους που αντιστοιχεί στα επίπεδα του όγκου που είχε ο στόλος πριν το 1970.

Ο όγκος του καθαρά ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία με ελληνική σημαία) έφθασε στο μέγιστο ύψος το 1981. Το χρόνο αυτό διέθετε 3.710 πλοία με χωρητικότητα 42 εκατ. κόρων ολικής χωρητικότητας. Από τότε ακολούθησε καθοδική πορεία. Στα μέσα του 1991 η δύναμη του στόλου ήταν 1.863 πλοία ολικής χωρητικότητας 22,7 εκατ. κόρους.

Πολλές μεταβολές του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου οφείλονται στην αλλαγή της σημαίας των πλοίων που γίνεται από τους πλοιοκτήτες για να επωφεληθούν από προνόμια που παρέχουν οι νομοθεσίες των χωρών ή να αποφύγουν επιβαρύνσεις.

Γι' αυτό τον λόγο παρατηρήθηκε απότομη μείωση των ελληνόκτητων πλοίων και αύξηση των πλοίων με ελληνική σημαία στα τέλη της δεκαετίας του 1970. Η μεταβολή αυτή οφειλόταν στην εγκατάλειψη από πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες της Λιβεριανής σημαίας εξαιτίας των αυστηρών ελέγχων που καθιέρωσε η Λιβερία για την ασφάλεια των πλοίων. Αντίθετη μετακίνηση παρατηρήθηκε αργότερα όταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες θέλησαν να επωφεληθούν από προνόμια που παρείχε η Ελληνική νομοθεσία. Όσον αφορά τα Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, ο αριθμός τους είχε μειωθεί δραματικά. Το 1973 υπήρχαν συμβεβλημένα 1.362 πλοία και το 1991 μόνο 146.

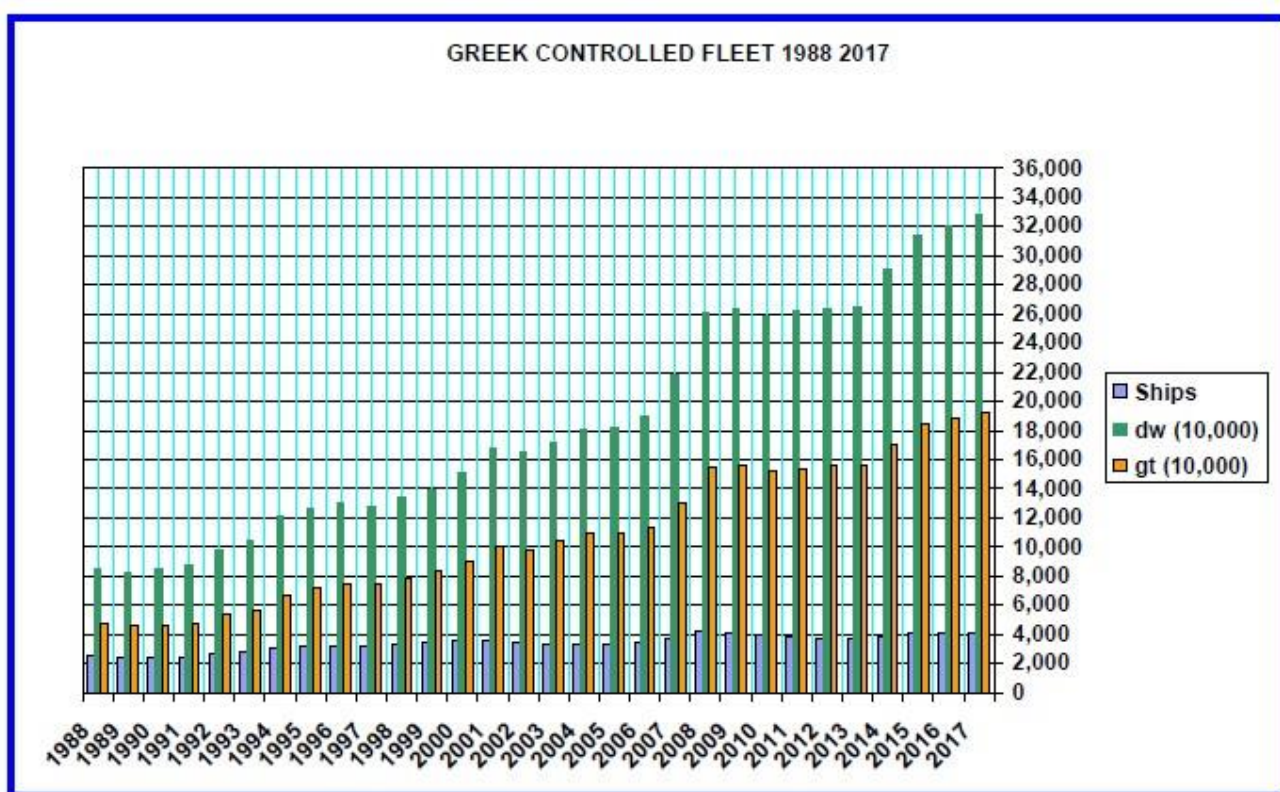
---

<sup>1</sup> Κ.Λεκαράκου-Α.Παπασπύρου, Ναυτιλιακή Λογιστική, 2001

Παρόλα αυτά, η ελληνόκτητη ναυτιλία, ακόμη και αυτή την περίοδο που ο κλάδος πλήττεται από μία πρωτόγνωρη κρίση, κυρίως σε ότι αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου, έχει τα περιθώρια να αυξήσει υπό προϋποθέσεις την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών.

Σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία<sup>2</sup> που παρουσίασε το Μάρτιο του 2017, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee) τα οποία προέρχονται από την εταιρεία αναλύσεων IHS Markit και αφορούν τα ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας άνω των 1.000 GT, ανεξαρτήτως σημαίας, δείχνουν την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία να μεγεθύνεται διαχρονικά, σε πείσμα όλων των δοκιμασιών που πέρασε και εξακολουθεί να περνάει η Ελλάδα.

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε όρους DWT και GT. Συγκεκριμένα την 1η Μαρτίου του 2017 ο στόλος αποτελούνταν από 4.085 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής χωρητικότητας 192.430.519 GT και μεταφορικής



ικανότητας 328.763.767 DWT. Συγκριτικά με τα αποτελέσματα της προηγούμενης χρονιάς, καταγράφεται μια μικρή μείωση 7 πλοίων στον ελληνόκτητο στόλο, ωστόσο η

<sup>2</sup> Εκπαιδευτική πλατφόρμα Isalos.net. <http://www.isalos.net/greek-shipping/o-stolos-ton-ellinon/>



χωρητικότητα και η μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά, κατά 3.526.325 GT και 8.166.193 DWT, αντίστοιχα.

## Πορεία ελληνόκτητου στόλου

ΕΤΟΣ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	DWT	GT
1988	2.487	85.047.436	47.269.018
1989	2.428	81.928.296	45.554.419
1990	2.426	84.439.159	46.580.539
1991	2.454	87.102.785	47.906.852
1992	2.688	98.218.176	53.891.528
1993	2.749	103.958.104	56.918.268
1994	3.019	120.650.373	66.342.046
1995	3.142	126.128.352	71.666.943
1996	3.246	129.737.336	75.156.763
1997	3.204	127.782.567	74.982.110
1998	3.358	133.646.831	78.900.843
1999	3.424	139.255.184	83.454.890
2000	3.584	150.966.324	90.227.491
2001	3.618	168.434.370	100.220.348
2002	3.480	164.613.935	98.195.100
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929.135
2005	3.338	182.540.868	109.377.819
2006	3.397	190.058.534	113.603.803
2007	3.699	218.229.552	129.765.470
2008	4.173	260.929.221	154.599.274
2009	4.161	263.560.741	156.214.619
2010	3.996	258.121.898	152.616.046
2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2012	3.760	264.054.167	155.904.976
2013	3.677	265.336.520	155.988.384
2014	3.901	290.847.132	170.984.684
2015	4.057	314.456.451	184.063.875
2016	4.092	320.597.574	188.904.194
2017	4.085	328.763.767	192.430.519

Σε ό,τι αφορά τη νηολόγηση, τα ελληνόκτητα πλοία φέρουν 41 διαφορετικές σημαίες. Συγκεκριμένα, το 19% των ελληνόκτητων πλοίων (791 πλοία) φέρουν σημαία των Marshall Islands, ακολουθεί η σημαία της Λιβερίας με 775 Ελληνικά πλοία, η Ελληνική σημαία με 747 πλοία, της Μάλτας με 671 πλοία, του Παναμά, της Κύπρου και οι Μπαχάμες με 377, 271 και 248 πλοία, αντίστοιχα. Συγκριτικά με τα στοιχεία της περασμένης χρονιάς, προκύπτει αύξηση στα πλοία που επέλεξαν σημαία των Marshall Islands, της Λιβερίας, της Κύπρου και της Μάλτας, ενώ καταγράφηκε μείωση της ελληνικής σημαίας κατά 62 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 3.738.594 DWT και χωρητικότητας 2,338,852 GT.

Το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου στον παγκόσμιο στόλο, ανέρχεται σε 7,6% σε αριθμό πλοίων, σε 13,7% σε χωρητικότητα και σε 16,2% σε όρους μεταφορικής ικανότητας. Τα πλοία με ελληνική σημαία σε όρους αριθμού πλοίων, GT και DWT αντιπροσωπεύουν το 1,4%, 3,1% και 3,7%, αντίστοιχα, του παγκόσμιου στόλου.

Παρά τις αντίξοες συνθήκες που αντιμετωπίζει η παγκόσμια αγορά, έχει καταγραφεί μικρή αύξηση στον ελληνικό στόλο των ore & bulk carriers καθώς και των containerships, συγκριτικά με τον παγκόσμιο στόλο κατά το περασμένο έτος. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των oil tankers παρέμεινε σταθερός, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων παρουσίασαν μικρή μείωση.

Σε ό,τι αφορά την ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων, ναι μεν ο μέσος όρος αυτής αυξήθηκε συγκριτικά με την περασμένη χρονιά, αλλά παραμένει κατά μέσο όρο 2,9 ετών μικρότερη από την ηλικία των πλοίων του παγκόσμιου στόλου. Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων υπολογίζεται στα 10,5 χρόνια, σε σχέση με τη μέση ηλικία των 13,2 χρόνων των πλοίων του παγκόσμιου στόλου. Η μέση ηλικία των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία εκτιμάται στα 11,7 χρόνια το 2016.

Τέλος, αναφορικά με τις κλάσεις των πλοίων, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από την εταιρεία IHS Markit προκύπτει ότι τα περισσότερα ελληνικά πλοία, είτε φέρουν ελληνική σημαία είτε όχι, ταξινομούνται κυρίως στον αγγλικό νηογνώμονα Lloyd's Register, στον αμερικανικό ABS, στον ιαπωνικό Class NK, στον γερμανό-νορβηγικό DNV GL και στον ιταλικό νηογνώμονα RINA.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο : Το πλοίο

### 2.1 Ορισμός Πλοίου

Κατά τον ΚΙΝΔ<sup>3</sup>, πλοίο είναι κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), καθαρής χωρητικότητας (tonnage) τουλάχιστον δέκα (10) κόρων (1 κόρος= 2,83 κυβικά μέτρα), προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (όχι σε ποταμούς ή λίμνες). Ο νομοθέτης επιδιώκει συνεπώς την εξάρτηση της έννοιας του πλοίου από το μέγεθος της μεταφορικής του ικανότητας και την αυτοδύναμη κίνησή του.

Το πλοίο είναι κινητό πράγμα το οποίο όμως λόγω της μεγάλης αξίας του αντιμετωπίζεται σε ορισμένες περιπτώσεις από τον νομοθέτη ως ακίνητο (π.χ. υποθήκες). Επίσης, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα με συστατικά (π.χ. οι μηχανές πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι, τα ιστία του ιστιοφόρου) και παραρτήματα (π.χ. το έρμα του πλοίου, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες, η συσκευή ασυρμάτου).

### 2.2 Νομική Ιδιομορφία

Το πλοίο είναι ένα πράγμα σύνθετο και αποτελείται από πολλά μέρη, τα οποία δεν γίνεται να αποχωριστούν το πλοίο. Υπάρχουν κάποια μέρη χωρίς τα οποία το πλοίο δεν είναι ικανό να πλέει, τα οποία λέγονται συστατικά μέρη του πλοίου (κινητήριες μηχανές, πηδάλιο, καπνοδόχοι, κλπ). Υπάρχουν και άλλα μέρη, που εξυπηρετούν διαρκώς το πλοίο και την πλεύση του, έχουν όμως δική τους αυτοτέλεια και ονομάζονται παραρτήματα του πλοίου (αντλίες, βαρέλια νερού, βάρκες, πυξίδες, ναυτιλιακά έγγραφα, κλπ). Τα συστατικά μέρη του πλοίου δεν γίνεται να αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής κυριότητας ενώ τα παραρτήματα μπορούν να αποτελέσουν χωριστής κυριότητας. Τα παραρτήματα βέβαια δεν πρέπει να συγχέονται με τα αναλώσιμα υλικά<sup>4</sup>.

Στη νομική επιστήμη γενικά το πλοίο θεωρείται ότι έχει ζωή. Γεννιέται με την κατασκευή-ναυπήγηση και μάλιστα από την ημέρα που τοποθετείται η τρόπιδα<sup>5</sup> πάνω στις σχάρες του

<sup>3</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

<sup>4</sup> Παζαρζή Γεωργία, Ναυτιλιακή Λογιστική, Θεωρία και Πρακτική

<sup>5</sup> Η τρόπιδα (καθαρεύουσα: τρόπις, -δος) ή καρένα ή καρίνα (keel) ονομάζεται το κατώτερο τμήμα του πλοίου, που εκτείνεται σε όλο το μήκος του.

ναυπηγείου. Ζει όσο είναι σε υπηρεσία και πεθαίνει με την διάλυσή του, την εγκατάλειψή του ή την απώλειά του.

Στην έννοια του Δικαίου το πλοίο φέρεται ως αντικείμενο και όχι ως "υποκείμενο" του Δικαίου. Δεν έχει νομική προσωπικότητα. Με άλλα λόγια, δεν μπορεί να έχει δικαιώματα και υποχρεώσεις<sup>6</sup>. Η νομική του υπόσταση αυτή καθ' αυτή είναι ιδιόμορφη.

Συγκεκριμένα, ενώ το πλοίο είναι "κινητό" κατά τον νόμο θεωρείται ακίνητο εφαρμόζονται σε αυτό θεσμοί που προσδίδονται σε ακίνητα, όπως είναι ο θεσμός της υποθήκης. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να καταστεί αντικείμενο υποθήκης (όπως τα ακίνητα) και όχι ενεχύρου (όπως τα κινητά) και σε περίπτωση κατασχέσεως αυτού εφαρμόζονται οι διατάξεις που σχετίζονται με τις κατασχέσεις ακινήτων.

Το πλοίο, καθώς και οι έννομες σχέσεις που το αφορούν, εγγράφεται σε ειδικό βιβλίο, το νηολόγιο. Το βιβλίο αυτό μπορεί να παρομοιαστεί με το βιβλίο μεταγραφών ακινήτων.

Η τελετή καθέλκυσης προσομοιάζει με εκείνη της βάπτισης όπου δημοσιοποιείται το όνομα του πλοίου.

### 2.3 Ταυτότητα πλοίου

Κάθε πλοίο έχει δική του νομική ταυτότητα, στοιχεία της οποίας είναι:

Το **όνομα** (που ορίζεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη ή την υπηρεσία αν είναι κρατικό πχ πολεμικό, ακταιωρός κλπ) που αναγράφεται στη πρύμνη και στις παρειές του σκάφους, ενώ τα κρατικά φέρουν κωδικό αριθμό.

Ο **λιμένας νηολόγησης** και ο αριθμός νηολογίου. Πρόκειται για τη νόμιμη κατοικία του πλοίου. Είναι ελεύθερης επιλογής του πλοιοκτήτου και δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτει με την έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το λιμάνι νηολόγησης είναι σημαντικό καθώς από αυτό θα εξαρτηθεί το νομικό και φορολογικό καθεστώς που διέπει το πλοίο. Ο λιμένας νηολόγησης προσδιορίζει και την εθνικότητα - σημαία του πλοίου και σημειώνεται στη πρύμνη κάτω από το όνομα. (Δεν σημειώνεται στα κρατικά, αρκεί η επίδειξη της σημαίας).

---

<sup>6</sup> Παζαρτζή Γεωργία, Ναυτιλιακή Λογιστική, Θεωρία και Πρακτική

Η **σημαία**. Το πλοίο θεωρείται σαν ένα πλωτό τμήμα της πολιτείας της οποίας φέρει τη σημαία.

**Εθνικότητα**. Το πλοίο έχει εθνικότητα, η οποία είναι μόνο μια. Ενδεικτικό της εθνικότητας αποτελεί η σημαία, που φέρει το πλοίο, ενώ το αποδεικτικό αυτής είναι το έγγραφο εθνικότητας<sup>7</sup>. Για την απόκτηση της Ελληνικής εθνικότητας, ένα πλοίο πρέπει κατά ποσοστό 50% και πάνω να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα και να εγγραφεί σε Ελληνικό νηολόγιο<sup>8</sup>.

Η **κατηγορία** του πλοίου. Ανάλογα με το μέσο κίνησης (ατμόπλοιο, ηλεκτροκίνητο, βενζινοκίνητο, δηζελόπλοιο κ.λπ.), τον προορισμό (επιβατηγά, φορτηγά και μικτά, αλιευτικά), την έκταση των πλώων του (ακτοπλοϊκά, ποντοπόρα, κλειστών θαλασσών) ή άλλα κριτήρια, τα πλοία διακρίνονται σε εμπορικά (ξηρού φορτίου, εμπορευματοκιβωτιοφόρα, δεξαμενόπλοια, υγραερίου, μικτά κ.λπ.), σε επιβατηγά (γραμμής, περιηγήσεων, πορθμείων κ.λπ.) και λοιπά (αλιευτικά, ρυμουλκά, παγοθραυστικά κλπ).

Η **χωρητικότητα** πλοίου που υπολογίζεται σε κόρους από ειδικούς φορείς (Νηογνώμονες). Πρόκειται για τον χώρο του πλοίου που διατίθεται για τις μεταφορές προσώπων και αγαθών. Η ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ.) αναφέρεται στο σύνολο των μονίμως σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου κάτω από το κατάστρωμα και πάνω σε αυτό. Αν από την ολική χωρητικότητα αφαιρέσουμε τους χώρους που δεν προορίζονται για την μεταφορά προσώπων και αγαθών (π.χ. μηχανοστάσιο, λεβητοστάσιο) προκύπτει η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου (κ.κ.χ.).

**Το διεθνές σήμα Δ.Δ.Σ.**(IMO number). Πρόκειται για ένα σήμα το οποίο διευκολύνει την διάκριση του πλοίου διεθνώς. Το διεθνές σήμα του πλοίου δεν γίνεται να μεταβληθεί ακόμα κι αν το πλοίο αλλάξει όνομα, πλοιοκτήτη ή σημαία, και το ακολουθεί σε όλη την διάρκεια της ζωής του.

<sup>7</sup> Νικόλαος Γ. Πρωτοψάλτης, Γενική και Αναλυτική λογιστική Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

<sup>8</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973)

## 2.4 Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου

Η χωρητικότητα (tonnage, capacity) είναι ένας από τους σημαντικότερους όρους στη Ναυτιλία, αλλά και στοιχείο εξατομίκευσης ενός πλοίου. Αφορά τον εσωτερικό χώρο που προσδιορίζεται με συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης του όγκου, δηλαδή του κόρου. Με αυτή αποδίδονται οι πραγματικές διαστάσεις του πλοίου, που περιλαμβάνεται απαραίτητα στη νηολόγηση και σε όλα τα πιστοποιητικά του. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρή (τη συνολική μεταφορική ικανότητα σε όγκο) και σε φορτίου (τη συνολική μεταφορική ικανότητα φορτίου σε βάρος).

**Ολική χωρητικότητα** (gross tonnage) κ.ο.χ. Είναι ο όγκος όλων των στεγασμένων χώρων, κάτω από το ανώτερο κατάστρωμα. Εκφράζεται πάντα σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με όγκο 100 κυβικών ποδιών ή 2,83 m<sup>3</sup>.

**Καθαρή χωρητικότητα** (net tonnage) κ.κ.χ. Είναι ο όγκος των χώρων που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου. Εκφράζεται σε κόρους και προκύπτει αν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθεί ο όγκος των χώρων που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως οι χώροι των αποθηκών, δεξαμενών, καυσίμων, έρματος κλπ.

**Χωρητικότητα εκτοπίσματος ή Νεκρό βάρος** dwt (deadweight). Είναι το συνολικό βάρος σε τόννους του φορτίου, των καυσίμων, των εφοδίων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος, που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο χωρίς να υπερβεί τη γραμμή φόρτωσης (load line). Η γραμμή φόρτωσης δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα Θ. Ο τόννος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του νεκρού βάρους, ισοδυναμεί με 2.240 λίμπρες ή 1.016 κιλά.

**Χωρητικότητα φορτίου ή ικανότητα οφέλιμου φορτίου.** Είναι το καθαρό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, αν από το συνολικό βάρος δηλαδή το dtw, αφαιρεθούν τα βάρη που μεταφέρει το πλοίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του (καύσιμα, εφόδια κλπ). Η ικανότητα του ωφέλιμου φορτίου, εξαρτάται από τα λοιπά βάρη του πλοίου, τα οποία είναι μεγαλύτερα για μεγάλα ταξίδια, αφού το πλοίο είναι αναγκασμένο να εφοδιάζεται με μεγαλύτερες ποσότητες καυσίμων, εφοδίων, τροφίμων κλπ.

**Χωριτηκότητα εμπορευματοκιβωτίων ή T.E.U** (Twenty-foot equivalent Unit). Είναι η μέγιστη μεταφορική ικανότητα σε μονάδες – κιβώτια των είκοσι (20) ποδιών μήκους. Αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και εκφράζει τον αριθμό των containers που μπορούν να μεταφέρουν. ( 1 T.E.U = 1 Εμπορευματοκιβώτιο μήκους είκοσι (20) ποδιών).

## 2.5 Κατηγορίες και είδη πλοίων

Όπως ήδη αναφέρθηκε η χρήση πλοίων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την διακίνηση των ανθρώπων, των αγαθών και των προϊόντων μέσω θαλάσσης. Ανάλογα με το είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί χρησιμοποιούνται και τα κατάλληλα πλοία. Υπάρχουν επομένως κάποιες κατηγορίες πλοίων οι οποίες προκύπτουν από την χρήση διαφορετικών κριτηρίων διάκρισης (π.χ. ανάλογα με το σκοπό ή το είδος της διακίνησης, το είδος του φορτίου, το μέγεθος, το αντικείμενο της μεταφοράς κλπ).

Με κριτήριο το **σκοπό τους**, τα πλοία διακρίνονται σε **εμπορικά** και **πολεμικά** πλοία. Τα εμπορικά πλοία είναι εκείνα που μεταφέρουν πάσης φύσεως εμπορεύματα, επιβάτες, οχήματα, ζώα ή εκτελούν βοηθητικές εργασίες, ενώ τα πολεμικά πλοία είναι εκείνα που ανήκουν στο πολεμικό ναυτικό και είναι ειδικώς εξοπλισμένα για τις ανάγκες του.

Μια άλλη σημαντική διάκριση των πλοίων γίνεται με κριτήριο το **αντικείμενο μεταφοράς** τους, όπου τα πλοία διακρίνονται σε **επιβατηγά** και **φορτηγά**. Επιβατηγά είναι τα πλοία μεταφοράς προσώπων και διακρίνονται σε υπερωκεάνια, πλοία κλειστών θαλασσών και ακτοπλοϊκά, αλλά μπορούν να διακριθούν και σε επιβατηγά-οχηματαγωγά ή κρουαζιερόπλοια. Τα φορτηγά πλοία, από την άλλη, είναι εκείνα που μεταφέρουν φορτία και είναι ειδικώς εξοπλισμένα προκειμένου να διευκολύνεται η φορτο-εκφόρτωση ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν.

Τα **φορτηγά πλοία διακρίνονται** περαιτέρω με **βάση το είδος του φορτίου** που μεταφέρουν. Έτσι υπάρχουν φορτηγά πλοία **ξηρού φορτίου**, φορτηγά πλοία μεταφοράς **εμπορευματοκιβωτίων** και **δεξαμενόπλοια**. Τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου είναι ειδικώς διαμορφωμένα πλοία για την μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου, όπως είναι μεταξύ άλλων τα σιτηρά, τα δημητριακά, τα μεταλλεύματα και το τσιμέντο. Διαθέτουν ένα ή

περισσότερα ξεχωριστά αμπάρια τα οποία είναι ερμητικά κλειστά και μέσα στα οποία φορτώνεται το φορτίο χύμα με τη βοήθεια γερανών που βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή στο λιμάνι. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι, ως προκύπτει από το όνομά τους, πλοία που μεταφέρουν μόνο εμπορευματοκιβώτια. Τα πλοία αυτά είναι διαμορφωμένα έτσι ώστε να δέχονται τόσο στα αμπάρια τους όσο και στο κατάστρωμα, μόνο εμπορευματοκιβώτια, τα γνωστά κοντέινερς (containers), τα οποία έχουν συγκεκριμένες και διεθνώς τυποποιημένες διαστάσεις. Τα πλοία αυτά έχουν το πλεονέκτημα της εύκολης φορτο-εκφόρτωσης και συνεπώς μικρότερης χρονικά παραμονής στο λιμάνι, αλλά και της δυνατότητας μεταφοράς εύθραυστων φορτίων. Τα δεξαμενόπλοια, ή όπως είναι πιο γνωστά τα τάνκερς (tankers), είναι εμπορικά πλοία που μεταφέρουν υγρό φορτίο όπως είναι μεταξύ άλλων το αργό πετρέλαιο, το υγραέριο, τα χημικά, το νερό και το κρασί. Η αγορά και χρήση δεξαμενόπλοιων είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις πετρελαϊκές εταιρίες, καθώς αυτές έχουν ανάγκη από οικονομικούς τρόπους μεταφοράς του προϊόντος τους.

Αναφορικά με τον **τρόπο εκμετάλλευσης** τους τα πλοία μπορούμε να τα διακρίνουμε σε Πλοία γραμμής (**Liners**), ελεύθερης ναύλωσης (**Tramps**).

Ανάλογα με το είδος των πλοίων που διαχειρίζεται μια ναυτιλιακή προσδιορίζεται και το είδος της εταιρείας αυτής.

#### Κατηγορίες και είδη εμπορικών πλοίων

Φορτηγά πλοία		Επιβατηγά πλοία	Λοιπά πλοία	
Φορτηγά	Δεξ/πλοια		Αλιευτικά	Λοιπά
Bulk Carriers	Oil	Επιβατηγά γραμμής	Fishing Vessels	Supply/tenders
Ore Carriers	L.P.G	Επ/γα περιηγήσεων	Fish Factories	Tugs
Bulk/Oil	L.N.G	Επιβατηγά Φορτηγά		Dredgers
Car Carriers	Chemicals			Icebreakers
Containers				Πλωτές δεξαμενές
O.B.O				Πλωτοί γερανοί
				Ερευνών
				Εκπαιδευτικά
				Φαρόπλοια



Τα **Bulk Carriers** είναι τα γνωστά τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν χύμα (χύδην) ομοειδή φορτία. Ως Bulk Carrier εννοείται το φορτηγό πλοίο που έχει μόνο ένα κατάστρωμα και μπορεί να μεταφέρει διάφορα είδη χύμα ξηρών φορτίων (ζάχαρη, σιτάρι, κάρβουνο κλπ).

Τα **Ore Carriers**, είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν μόνο μεταλλεύματα (χύμα).

Τα **Bulk/ Oil Carriers**, μεταφέρουν υγρά και ξηρά φορτία.

Τα **Ore/ Bulk/ Oil Carriers – O.B.O.** , είναι τα πλοία που διαθέτουν όλα τα χαρακτηριστικά των φορτηγών πλοίων. Γενικής χρήσης Bulk Carrier, είναι τα πλοία που προορίζονται να μεταφέρουν όλα τα ομοειδή χύμα φορτία.

Τα **Containers ship** είναι τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (τα γνωστά containers). Τα πλοία αυτού του τύπου έχουν ναυπηγηθεί έτσι ώστε τόσο τα αμπάρια όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις.

Τα **επιβατηγά** είναι τα πλοία που ως κύριο προορισμό έχουν τη μεταφορά επιβατών (πάνω από 12) και κινούνται με συγκεκριμένα δρομολόγια.

Τα **LPG** μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases).

Τα **NLG** μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases).

**Oil** = Δεξαμενόπλοια υγρών φορτίων κυρίως καυσίμων.

**Chemicals** = δεξαμενόπλοια χημικών φορτίων.

**Icebreakers** = Παγοθραυστικά.

**Tugs** = Ρυμουλκά.

**Supply/tenders** = Πλοία ανεφοδιασμού και υπηρεσιών.

**Dredgers** = Βυθοκόροι.

**Fish Factories** = Αλιευτικά πλοία – εργοστάσια επεξεργασίας αλιευμάτων.

## 2.6 Βιβλία πλοίων

Στις αρμόδιες λιμενικές αρχές τηρούνται διάφορα βιβλία προκειμένου να ταυτοποιείται η μοναδικότητα των πλοίων, να παρέχονται πληροφορίες για τα πλοία, να διευκολύνεται η εποπτεία στα πλοία και να διασφαλίζονται οι συναλλαγές. Τα βιβλία αυτά, η πρόσβαση στα οποία είναι ελεύθερη, είναι τα εξής:

- Νηολόγιο. Στο βιβλίο αυτό γράφονται τα πλοία, ακόμα και αν βρίσκονται υπό ναυπήγηση. Στα νηολόγια τηρούνται μερίδες ανά πλοίο, στις οποίες φαίνεται η ιδιοκτησία του πλοίου. Σε περίπτωση μεταβολής της ιδιοκτησίας θα πρέπει οπωσδήποτε να αναγράφεται στα νηολόγια.
- Υποθηκολόγια. Στα βιβλία αυτά καταχωρούνται οι υποθήκες επί των πλοίων. Υποθήκες μπορεί να υπάρχουν και σε υπό ναυπήγηση πλοία.
- Βιβλία κατασχέσεων. Στα βιβλία κατασχέσεων καταχωρούνται οι κατασχέσεις των πλοίων.

## 2.7 Ναυτιλιακά έγγραφα

Εκτός από τα βιβλία που τηρούνται στα διάφορα λιμεναρχεία και είναι προσβάσιμα σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο, υπάρχουν και κάποια έγγραφα, τα λεγόμενα ναυτιλιακά έγγραφα, τα οποία πρέπει να τηρούνται σε κάθε πλοίο. Υπεύθυνος για την τήρηση και φύλαξη των ναυτιλιακών εγγράφων είναι ο πλοίαρχος. Τα έγγραφα αυτά είναι τα εξής:

- Έγγραφο εθνικότητας, με το οποίο αποδεικνύεται η εθνικότητα του πλοίου.
- Πιστοποιητικό ή πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου.
- Πιστοποιητικό ασφάλειας ή πρωτόκολλο επιθεώρησης, στο οποίο αναγράφονται οι επιθεωρήσεις που έχουν γίνει στο πλοίο.
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, με το οποίο αποδεικνύεται η χάραξη της γραμμής φόρτωσης. Η γραμμή φόρτωσης δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου, δηλαδή την γραμμή μέχρι την οποία μπορεί να φορτωθεί το πλοίο και να πλέει με ασφάλεια.

- Ναυτολόγιο, στο οποίο αναγράφονται ο πλοίαρχος του πλοίου και τα μέλη του πληρώματος, με βάση τις συμβάσεις ναυτολόγησης που έχουν υπογραφεί.
- Ημερολόγιο γέφυρας, στο οποίο καταχωρούνται όλα τα περιστατικά που συμβαίνουν όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω και σχετίζονται με την πλεύση, το πλοίο, το φορτίο, τους επιβάτες και το πλήρωμα.
- Ημερολόγιο μηχανής, στο οποίο καταχωρούνται τα σχετικά με τις μηχανές του πλοίου περιστατικά. Το ημερολόγιο αυτό τηρείται από τον πρώτο μηχανικό με ευθύνη του πλοιάρχου.
- Ημερολόγιο ασυρμάτου, στο οποίο καταχωρούνται τα σχετικά με την ασύμαρτη επικοινωνία περιστατικά. Το ημερολόγιο αυτό τηρείται από τον αξιωματικό υπηρεσίας ασυρμάτου με ευθύνη του πλοιάρχου.
- Ποινολόγιο, στο οποίο καταχωρούνται οι ποινές που έχουν επιβληθεί από τον πλοίαρχο στο πλήρωμα.
- Βιβλίο πετρελαίου, στο οποίο καταχωρούνται οι εργασίες που σχετίζονται με τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα του μηχανοστασίου ή του φορτίου. Το βιβλίο αυτό τηρείται με σκοπό την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.
- Πιστοποιητικά υποθηκών και κατασχέσεων, στα οποία καταγράφονται τα βάρη του πλοίου.

### 2.8 Η Διοίκηση του πλοίου

Στο πλοίο τον κυρίαρχο ρόλο έχει ο πλοίαρχος. Είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επικεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με πολλές εξουσίες αλλά και υποχρεώσεις. Είναι κατα κύριο λόγο ο εκπρόσωπος της εταιρείας. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια). Υπό την εποπτεία του καταρτίζεται ο Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου στον οποίο περιλαμβάνονται όλες οι συναλλαγές του πλοιάρχου με τους πλοιοκτήτες, τους πράκτορες, του πληρώματος και κάθε άλλου συναλλασομένου στα πλαίσια της ναυτιλιακής επιχείρησης.

## 2.9 Τρόποι εκμετάλλευση πλοίων

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση ασχολείται με την παροχή θαλάσσιων μεταφορών φορτίου υγρού και ξηρού, εμπορευμάτων και πραγμάτων, ανθρώπων ή ζώων και συνεπώς η δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης προέρχονται κατά κύριο λόγο από την εκμετάλλευση του πλοίου. Οι κυριότεροι τρόποι εκμετάλλευσης ενός πλοίου είναι οι ακόλουθοι:

- Ναύλωση, κατά ταξίδι ή για πολλαπλά συνεχόμενα ταξίδια, όπου η επιχείρηση αναλαμβάνει τη μεταφορά φορτίου έναντι ανταλλάγματος. Το ανάλλαγμα αυτό λέγεται ναύλος και αποτελεί το έσοδο της ναυτιλιακής επιχείρησης από την ναύλωση του πλοίου.
- Χρονοναύλωση (time charter), κατά την οποία η επιχείρηση παραχωρεί το πλοίο (είτε με πλήρωμα είτε χωρίς) στον ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα έναντι αντιτίμου. Το αντίτιμο αυτό λέγεται ενοίκιο και αποτελεί έσοδο της ναυτιλιακής επιχείρησης από την χρονοναύλωση του πλοίου.
- Εκμετάλλευση πλοίων που εκτελούν τακτικά ταξίδια μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων. Τα πλοία αυτά είναι γνωστά ως πλοία γραμμής (liners) και μπορεί να είναι φορτηγά πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτία, αλλά και επιβατηγά, τα οποία μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα. Τα έσοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης στην περίπτωση αυτή προέρχονται από φορτωτικές και από εισιτήρια επιβατών και οχημάτων, καθώς επίσης και από εισιτήρια περιηγήσεων, εφόσον το πλοίο είναι κρουαζιερόπλοιο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο : Νομικές Μορφές Ναυτιλιακών επιχειρήσεων

### 3.1 Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Με τον όρο ναυτιλιακή επιχείρηση εννοούμε την οικονομική μονάδα οποιασδήποτε νομικής μορφής, που έχει σαν αντικείμενο των εργασιών της το πλοίο, σαν πλοιοκτήτης ή και σαν εφοπλιστής, αυτή που εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται δικά της πλοία ή ξένης ιδιοκτησίας. Συγκεκριμένα ασχολείται με την παροχή θαλάσσιων μεταφορών φορτίου υγρού και ξηρού, εμπορευμάτων και πραγμάτων, ανθρώπων ή ζώων.

Η δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαπλώνεται σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως και κάθε επιχείρηση, είναι οντότητα ανεξάρτητη από τους ιδιοκτήτες της, έχει δική της επωνυμία, δική της έδρα, δική της περιουσία και στόχο τη μεγιστοποίηση του κέρδους της.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να έχει οποιαδήποτε νομική μορφή από αυτές που ορίζονται στην ελληνική νομοθεσία.

### 3.2 Νομική Μορφή

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία η ναυτιλιακή επιχείρηση είτε εκμεταλλεύεται δικά της πλοία είτε ξένα (άλλων πλοιοκτητών), μπορεί να έχει μια από τις παρακάτω μορφές :

- Ατομική Επιχείρηση
- Προσωπική Εταιρεία → Ομόρυθμη Εταιρεία  
Ετερόρυθμη Εταιρεία  
Ετερόρυθμη Εταιρεία κατά μετοχές
- Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης
- Ανώνυμη Εταιρεία
- Ειδική Ανώνυμη Εταιρεία
- Συμπλοιοκτησία
- Ναυτική Εταιρεία
- Αλλοδαπή επιχείρηση που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το νόμο 89/67

### 3.3 Ατομική Επιχείρηση

Είναι μια μορφή επιχείρησης στην οποία υπάρχει ένας ιδιοκτήτης, ο οποίος ευθύνεται ολοκληρωτικά και απεριόριστα για τις υποχρεώσεις της ατομικής επιχείρησης. Συναντάται πολύ σπάνια ναυτιλιακή ατομική επιχείρηση λόγω των μεγάλων κινδύνων που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

### 3.4 Προσωπική Εταιρεία

Είναι σπάνια περίπτωση σύστασης ναυτιλιακής επιχείρησης με τη μορφή της προσωπικής εταιρείας (Ο.Ε ή Ε.Ε), γιατί υπάρχει το πρόβλημα της απεριόριστης οικονομικής ευθύνης τουλάχιστον των ομορρύθμων μελών<sup>9</sup>.

**Ομόρρυθμη Εταιρεία.** Εταιρεία στην οποία οι εταίροι ευθύνονται προσωπικά και απεριόριστα για τις υποχρεώσεις της επιχείρησης.

**Ετερόρρυθμη Εταιρεία.** Εταιρεία στην οποία υπάρχουν δύο κατηγορίες εταίρων, οι ομόρρυθμοι που ευθύνονται ολοκληρωτικά και απεριόριστα και οι ετερόρρυθμοι, των οποίων η ευθύνη περιορίζεται στο ποσό της εισφοράς τους.

### 3.5 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ)

Πρόκειται για μια μορφή επιχείρησης στην οποία οι εταίροι έχουν περιορισμένη ευθύνη μέχρι το ποσό της εισφοράς τους και το εταιρικό κεφάλαιο διαιρείται σε εταιρικά μερίδια. Είναι συνηθισμένη μορφή εταιρειών διαχείρισης ξένων πλοίων και παροχής υπηρεσιών πρακτόρευσης. Σπάνια εμφανίζεται ως πλοιοκτήτρια. Οι αποφάσεις των εταίρων λαμβάνονται στη συνέλευση, που συγκαλείται από τους διαχειριστές. Η διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων και η εκπροσώπηση της εταιρείας, αν δεν έχει συμφωνηθεί κάτι άλλο ανήκει σε όλους τους εταίρους συλλογικά.

---

<sup>9</sup> Νικόλαος Γ. Πρωτοψάλτης, Γενική και Αναλυτική λογιστική Ναυτιλιακών επιχειρήσεων

### 3.6 Ανώνυμη Εταιρεία

Στην ανώνυμη εταιρεία το κεφάλαιο ονομάζεται μετοχικό κεφάλαιο, διαιρείται σε ίσα μέρη, τις μετοχές και η ευθύνη των μετοχών περιορίζεται στο ποσό της εισφοράς τους. Αντίθετα από τις προσωπικές εταιρείες υπάρχει διαχωρισμός της περιουσίας της εταιρείας από την προσωπική περιουσία των ιδρυτών – μετόχων. Το ελάχιστο ύψος μετοχικού κεφαλαίου που απαιτεί ο νόμος για την σύσταση μιας ΑΕ είναι 24.000 ευρώ<sup>10</sup>, ενώ υπάρχουν περιπτώσεις που ο νόμος απαιτεί πολύ μεγαλύτερο ποσό κεφαλαίου. Το κεφάλαιο πρέπει να είναι καταβεβλημένο κατά την σύστασή της.

### 3.7 Ειδική Ανώνυμη Εταιρεία

Πρόκειται για ναυτιλιακή επιχείρηση που νηολόγησε για πρώτη φορά ως Ελληνικό πλοίο ολικής χωρητικότητας 1500 κόρων και άνω. Η σύστασή της στηρίζεται στο άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/53 "Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού", με το οποίο εξωμειώθηκαν προς "κεφάλαια εισαγόμενα" από το εξωτερικό τα νηολογούμενα, βάσει του παραπάνω άρθρου, πλοία. Η νηολόγηση γίνεται με εγκριτική πράξη, κατόπιν κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Η προστασία που έχει το πλοίο, ως κεφάλαιο εξωτερικού και τα προνόμια που παρέχονται από την Πολιτεία στο πλοίο αυτό περιγράφονται στην εγκριτική πράξη μεταξύ των επενδυτών και του Ελληνικού κράτους. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είδους αυτού της εταιρείας είναι:

- Στην επωνυμία της οφείλει να φέρει την επίσημη ένδειξη Α.Ν.Ε.
- Σκοπός της μπορεί να είναι μόνο η εκμετάλλευση πλοίου με Ελληνική σημαία νηολογημένου με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ 13 2687/1953. Η άσκηση άλλων εργασιών, εκτός της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, δεν επιτρέπεται.
- Τα κεφάλαιά της μπορούν να εκφράζονται σε ξένο συνάλλαγμα.
- Τα συμβόλαια σύστασής της, αύξηση κεφαλαίου κ.ά. απαλλάσσονται κάθε τέλους
- Η Γενική Συνέλευσή της μπορεί να συνέρχεται οπουδήποτε, χωρίς την τήρηση των διατυπώσεων του Ν.2190/1920.

<sup>10</sup> (άρθρο 6, παρ. 3, εδ. α της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 12/12/2012, ΦΕΚ Α'/240/12.12.2012 με το οποίο τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 του κ.ν. 2190/1920 «περί ανωνύμων εταιρειών»)

- Τα λογιστικά της βιβλία και ο Ισολογισμός της μπορούν να τηρούνται σε ξένο νόμισμα.
- Τα κέρδη της με ομόφωνη απόφαση της γενικής συνεύλεθσης των μετόχων, διανέμονται χωρίς περιορισμό.

### 3.8 Συμπλοιοκτησία

Πρόκειται για μια μορφή συγκυριότητας και συνεκμετάλλευσης ενός πλοίου. Η συμπλοιοκτησία στερείται νομικής προσωπικότητας. Συμπλοιοκτησία δεν μπορεί να υπάρξει για περισσότερα του ενός πλοίου (στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να συσταθούν χωριστές συμπλοιοκτησίες). Οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται και με την προσωπική τους περιουσία και μπορούν να μεταβιβάσουν τη μερίδα τους<sup>11</sup>.

Η εταιρεία αυτή της συμπλοιοκτησίας, διέπεται από τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας είναι:

- η συγκυριότητα
- η συνεκμετάλλευση, και
- η έλλειψη παντός άλλου είδους εταιρικού δεσμού μεταξύ των συμπλοιοκτητών.

Οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας είναι<sup>12</sup> :

- Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 10 κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές εργασίες
- Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δυο ή περισσότερων προσώπων επί του ιδίου πλοίου εξ αδιαιρέτου
- Συνεκμετάλλευση δηλ. από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκυριούς του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καθορίζεται προφορικώς ή εγγράφως και δεν υπόκειται σε διατυπώσεις δημοσίευσης.

---

<sup>11</sup> Παζαρζή Γεωργία, Ναυτιλιακή Λογιστική, Θεωρία και Πρακτική, σελ.4

<sup>12</sup> Κ.Λεκαράκου-Α.Παπασπύρου, Ναυτιλιακή Λογιστική, 2001



Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημιές του πλοίου, ανάλογα με τις μερίδες που έχει σε αυτό. Κατά τη διανομή των κερδών απαγορεύεται η κράτηση ποσού για σχηματισμό αποθεματικού.

Η συμπλοιοκτησία λύεται :

- Με τη συγκέντρωση όλων των μεριδίων του πλοίου σ' ένα πλοιοκτήτη.
- Εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.
- Με την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.
- Με τη συμβατική εκποίηση του πλοίου.
- Με την ολική απώλεια ή καταστροφή του πλοίου.
- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά τη σύσταση.
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο έχει συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της.

### 3.9 Ναυτική Εταιρεία του Νόμου 959/79

Η ναυτική εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων. Διευκρινίζεται ότι στην έννοια των Εμπορικών Πλοίων δεν συμπεριλαμβάνονται τα τουριστικά πλοία, ή τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε αθλητικές δραστηριότητες (ναυταθλητικά πλοία).

Η Ναυτική Εταιρεία είναι Εμπορική Εταιρεία, η σύμβασή της (καταστατικό) καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρείται στο ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Με την καταχώριση αυτή, αποκτά την νομική της προσωπικότητα.

Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινής ακυρότητας<sup>13</sup>, τα παρακάτω:

- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό, και τη διάρκεια της εταιρείας
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές
- Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή, κλπ)
- Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση, κλπ)

<sup>13</sup> Άρθρο 3, παρ.1 Ν.959/1979

- Τα δικαιώματα των μετόχων
- Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκθάρισης της περιουσίας της εταιρείας

Το εταιρικό της κεφάλαιο διαιρείται σε μετοχές, οι δε μέτοχοι, είναι τουλάχιστον δυο (2). Το κεφάλαιο της πρέπει να καταβληθεί όλο τοις μετρητοίς εντός δυο (2) ημερών από την καταχώριση της εταιρείας στο μητρώο. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται το ποσό των πέντε (5.000€) χιλιάδων ευρώ, ενώ η ονομαστική τιμή της μετοχής δεν μπορεί να ορισθεί κατώτερη του ενός (1€) ευρώ.<sup>14</sup> Η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών τους.

Οι Ναυτικές Εταιρείες υποχρεούνται σε τήρηση Βιβλίου Εσόδων – Εξόδων, με την προϋπόθεση ότι είναι πλοιοκτήτριες πλοίων. (άρθρο 58 Ν.959/79).

Η εταιρική χρήση είναι δωδεκάμηνος και λήγει ή την 31/12 ή την 30/6 κάθε έτους.

### 3.10 Εταιρείες λαϊκής βάσης του Νόμου 849/78

Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν με τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρίες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται :

- Με βάση το νόμο 849/78
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες (Ν.2190/1920).
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Ν.1095/1980

Ειδικότερα ο Ν.849/78 καθορίζει :

- Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές μετοχές, που αθροιστικά αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Αντιθέτως ο καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το 2% του μετοχικού κεφαλαίου.

<sup>14</sup> Άρθρο 5 Ν.959/79 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ.1 του Ν.2987/2002

- Όλες οι μετοχές (κοινές και προνομιούχες) είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών.
- Στο διοικητικό συμβούλιο συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων αφόσον αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι (20).
- Αν η εταιρεία διαλυθεί, τότε οι συμμετέχοντες οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης, έχουν το δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διάξεων του Ν.947/1979.

### 3.11 Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967

Αλλοδαπές επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ. μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, εισφορές, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος.

Για να υπαχθούν στις ευεργετικές αυτές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους (ενοίκια, μισθούς υπαλλήλων, λοιπά γενικά έξοδα) στην Ελλάδα.
- Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα.
- Η επιχείρηση θα πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση, η οποία καταπίπτει υπέρ του δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του νόμου.

Οι αλλοδαπές επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με βάση τις διατάξεις των α.ν. 89/1967 (ΦΕΚ Α' 132) και 378/1968 (ΦΕΚ Α' 82), μπορούν να τηρήσουν βιβλία δεύτερης κατηγορίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο : Λογιστική Ναυτιλιακών επιχειρήσεων

### 4.1 Η έννοια της λογιστικής

Λογιστική είναι ο κλάδος των οικονομικών επιστημών, που παρακολουθεί, μετρά, καταχωρεί συστηματικά, συσχετίζει και παρουσιάζει χρηματοοικονομικές πληροφορίες και εμπορικές πράξεις των επιχειρήσεων (οικονομικών μονάδων) με σκοπό να βοηθήσει τον κάθε ενδιαφερόμενο στη λήψη των σωστών αποφάσεων (οικονομικών και γενικότερα επιχειρηματικών).

Σκοπός της λογιστικής είναι ο έλεγχος και η πρόληψη των λαθών, ο προσδιορισμός και παρακολούθηση των μεταβολών της περιουσίας, ο προσδιορισμός του αποτελέσματος για ορισμένη χρονική περίοδο, η συγκέντρωση και ταξινόμηση των οικονομικών στοιχείων, η παροχή πληροφοριών και στατιστικών δεδομένων στη διοίκηση για τη λήψη ορθών αποφάσεων.

Η σπουδαιότητα της λογιστικής για τους κλάδους της οικονομίας οδήγησε στην ανάγκη για τη δημιουργία ειδικών λογιστικών για κάθε κλάδο χωριστά (κλαδικές λογιστικές). Έτσι ανάλογα με τον κλάδο διαμορφώθηκαν :

- η Εμπορική Λογιστική
- η Βιομηχανική Λογιστική
- η Τραπεζική Λογιστική
- η Λογιστική των Συνεταιρισμών
- η Ξενοδοχειακή Λογιστική
- η Λογιστική Ασφαλιστικών επιχειρήσεων
- η Ναυτιλιακή λογιστική κ.α

Οι γενικές αρχές της λογιστικής είναι εννιαίες. Απλώς σε κάθε περίπτωση κλάδου της οικονομικής δραστηριότητας, γίνεται η προσαρμογή τους, στα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου κλάδου.

### 4.2 Ορισμός και έννοια της Ναυτιλιακής Λογιστικής

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω για κάθε κλάδο επιχειρήσεων διαμορφώθηκε ένας ιδιαίτερος κλάδος λογιστικής, προσαρμοζόμενος στις ειδικές απαιτήσεις του. Επομένως, ναυτιλιακή λογιστική είναι ο ειδικός κλάδος της λογιστικής, ο οποίος αφορά στην

εφαρμογή της λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Δεν είναι τίποτα παραπάνω από τη Γενική Λογιστική προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά και στις ιδιομορφίες της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εκτός όμως της Γενικής λογιστικής υπάρχει και η Αναλυτική Λογιστική της επιχείρησης ή Λογιστική του κόστους.

Η ναυτιλιακή λογιστική, γενικότερα, παρακολουθεί τις συναλλαγές της επιχείρησης με τους τρίτους, τη συγκέντρωση των εσόδων και των εξόδων με ανάλυση κατά λειτουργία, τον προσδιορισμό του αποτελέσματος ανα πλοίο και συνολικά για όλα τα πλοία, τον προσδιορισμό του τελικού αποτελέσματος της επιχείρησης, την κατάρτιση Ισολογισμού και των οικονομικών καταστάσεων, τη διενέργεια εσωτερικού ελέγχου της διαχείρισης αυτής.

Η λογιστική του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης ασχολείται με τη συγκέντρωση, καταχώριση, κατανομή και κατάταξη των δαπανών, τον προσδιορισμό του προϋπολογιζόμενου και του πραγματικού κόστους κατά πλοίο και κατά μορφή εκμετάλλευσης (ναύλωση κατά ταξίδι, χρονοναύλωση), τη σύγκριση των πραγματικών δαπανών με τις προϋπολογισθείσες.

Η απεικόνιση των λογιστικών γεγονότων της ναυτιλιακής επιχείρησης γίνεται στα βιβλία που τηρεί για το σκοπό αυτό, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία της κάθε χώρας. Σε ορισμένες χώρες (όπως η Ελλάδα) η φορολογία υπολογίζεται με βάση τους κόρους καθαρής χωριτηκότητας του πλοίου, και η πληροφόρηση της διοίκησης δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στα βιβλία που επιτάσσει η νομική μορφή της εταιρείας.

Ανεξάρτητα όμως από τις “διευκολύνσεις” της φορολογικής νομοθεσίας για την τήρηση των βιβλίων, το μέγεθος και η μορφή των εργασιών της ναυτιλιακής επιχείρησης επιβάλλουν τη τήρηση πλήρους σειράς λογιστικών βιβλίων κατά το διπλογραφικό λογιστικό σύστημα για να παρέχεται ορθή ενημέρωση στον επιχειρηματία και τη διοίκηση της επιχείρησης.

#### 4.3 Προβλήματα στην οργάνωση της λογιστικής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

Η οργάνωση της λογιστικής λειτουργίας παρουσιάζει σοβαρές δυσχέρειες, κυρίως σε εκείνες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία (ποντοπόρος ναυτιλία) που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Τα περισσότερα προβλήματα προκύπτουν από το γεγονός ότι το πλοίο διατρέχει την υδρόγειο και διενεργεί οικονομικές πράξεις σε διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο.

Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το λογιστήριο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τα εξής :

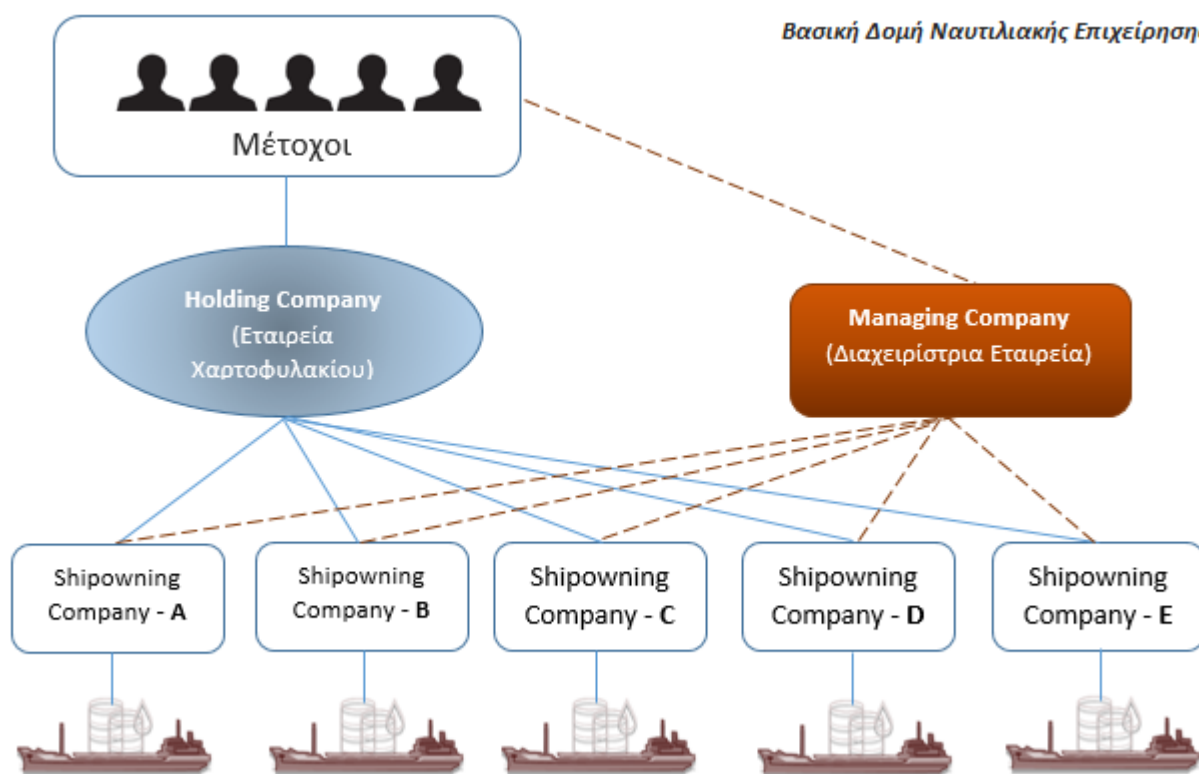
- Η διενέργεια οικονομικών πράξεων σε πολλά νομίσματα ανάλογα με τα λιμάνια που θα επισκευθεί το κάθε πλοίο
- Τα δικαιολογητικά έγγραφα των διαφόρων οικονομικών πράξεων (από τους πράκτορες, τον πλοίαρχο κ.λ.π) φθάνουν στο λογιστήριο με καθυστέρηση, δυσχεραίνοντας την ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων
- Λόγω του ότι οι οικονομικές πράξεις διενεργούνται σε πολλά και διαφορετικά νομίσματα προκύπτουν συναλλαγματικές διαφορές, και δημιουργούνται υποχρεώσεις αντίστοιχα σε πολλά νομίσματα
- Ο επιμερισμός των εξόδων των ειδικών επιθεωρήσεων του πλοίου (special survey) σε περισσότερες χρήσης
- Ένα μέρος των εξόδων (π.χ. δαπάνες από ζημιές), πολλές φορές σημαντικό, μετατρέπεται σε απαιτήσεις (Claims), και αυτή η μετατροπή απαιτεί σωστή λογιστική παρακολούθηση.
- Παρακολούθηση υποχρεώσεων – απαιτήσεων μεταξύ των εταιριών (Intercompany)
- Επιμερισμός των ναύλων στις περιόδους προσδιορισμού αποτελεσμάτων
- Παρακολούθηση του Running Cost
- Αποτύπωση των αποτελεσμάτων σε ένα νόμισμα συνήθως το δολλάριο
- Παρακολούθηση των υπολοίπων των προμηθευτών στο νόμισμα των τιμολογίων

Με τις σύγχρονες όμως τεχνικές μεθόδους διεξαγωγής της λογιστικής εργασίας, ιδιαίτερα τις μεγάλες δυνατότητες που έχουν οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές και τα εξειδικευμένα

λογιστικά προγράμματα (s/w) δίνεται η δυνατότητα εξομάλυνσης των παραπάνω προβλημάτων.

#### 4.4 Δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η βασική δομή ενός ναυτιλιακού ομίλου εταιρειών αποτελείται από τους βασικούς μετόχους της εταιρείας, από τις υπεράκτιες εταιρείες (Holding Companies) που στόχος τους είναι οι επανεπενδύσεις των κερδών, από τις διαχειρίστριες εταιρείες (Managing Companies) με στόχο την διαχείριση των πλοίων, τις πλοιοκτήτριες εταιρείες (Shipowning Companies) όπου στην κατοχή τους έχουν τα πλοία και τέλος τα πλοία όπου είναι τα βασικότερα στοιχεία εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών. Στον κλάδο της ναυτιλίας, κάθε πλοίο αντιμετωπίζεται ως ξεχωριστή εταιρεία και έχει την δική του πλοιοκτήτρια εταιρεία.



#### Εταιρεία χαρτοφυλακίου (Holding Company)

Οι εταιρείες χαρτοφυλακίου που βρίσκονται εγκατεστημένες σε υπεράκτια κέντρα (off-shore) χρησιμοποιούνται ως μία μέθοδος διεθνούς φορολογικού σχεδιασμού για τη χρηματοδότηση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων.

Οι δραστηριότητες σε τρίτες χώρες συγκεντρώνονται σε μία υπεράκτια εταιρεία που έχει υποκαταστήματα ή διαθέτει τις μετοχές διεθνών θυγατρικών που δραστηριοποιούνται σε άλλες χώρες.

Η υπεράκτια εταιρεία λοιπόν είναι αυτή που λειτουργεί ως εκκαθαριστής για τα κέρδη από δραστηριότητες σε άλλες χώρες, για τη συσσώρευση κερδών, για επανεπενδύσεις κερδών και γενικά για το φορολογικό σχεδιασμό όλων των δραστηριοτήτων. Η πιο συνήθης τακτική είναι να χρησιμοποιούνται θυγατρικές σε άλλες χώρες παρά τα υποκαταστήματα. Τα αποτελέσματα που επιτυγχάνουν κάθε φορά οι εταιρείες αυτές, τα καρπώνονται ή τα βαρύνονται σε περίπτωση κέρδους ή ζημίας αντίστοιχα.

Η εταιρεία αυτή λειτουργεί υπό τις οδηγίες της διοίκησης του ομίλου και σαν προσωπικό ξηράς απασχολείται σε αυτές, το προσωπικό της διαχειρίστριας εταιρείας του ομίλου.

### **Πλοιοκτήτρια εταιρεία (Shipowning Company)**

Είναι υπεράκτια εταιρεία (off-shore), έχει συνήθως έδρα σε Λιβερία, Μάλτα, Marshall Islands, χώρες που έχουν θεσπίσει ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για τις εταιρίες που ασχολούνται με τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της ναύλωσης και ενοικίασης σκαφών.

Οι χώρες αυτές ενθαρρύνουν και προωθούν τις ναυτιλιακές εταιρείες να λειτουργήσουν υπό τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, γεγονός που δίνει την ευκαιρία σε μια μη μόνιμα εγκατεστημένη εταιρεία να νηολογήσει με απλές και όχι εξαιρετικά αυστηρές διαδικασίες, αλλά και με εξαιρετικά μικρό και ανταγωνιστικό κόστος τα πλοία, χρησιμοποιώντας την σημαία του υπεράκτιου κέντρου.

Σύμφωνα με το καταστατικό της, μοναδικός σκοπός της είναι η κατοχή και λειτουργία ενός από τα πλοία του ομίλου και απολαμβάνει τα οικονομικά αποτελέσματα της λειτουργίας του πλοίου αυτού, και επιβαρύνεται με τα έξοδα που το αφορούν.

Τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου που έχει μια υπεράκτια εταιρεία υποβάλλονται σε πολύ χαμηλή φορολόγηση. Ορισμένες φορές όμως οι χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές δεν εφαρμόζονται σε όλο το εισόδημα που αποκτάται από την εξωχώρια εταιρεία, μέρος του εισοδήματος φορολογείται με πλήρεις συντελεστές, κυρίως σε ότι αφορά το δικαίωμα χρήσης της σημαίας και της νηολόγησης.

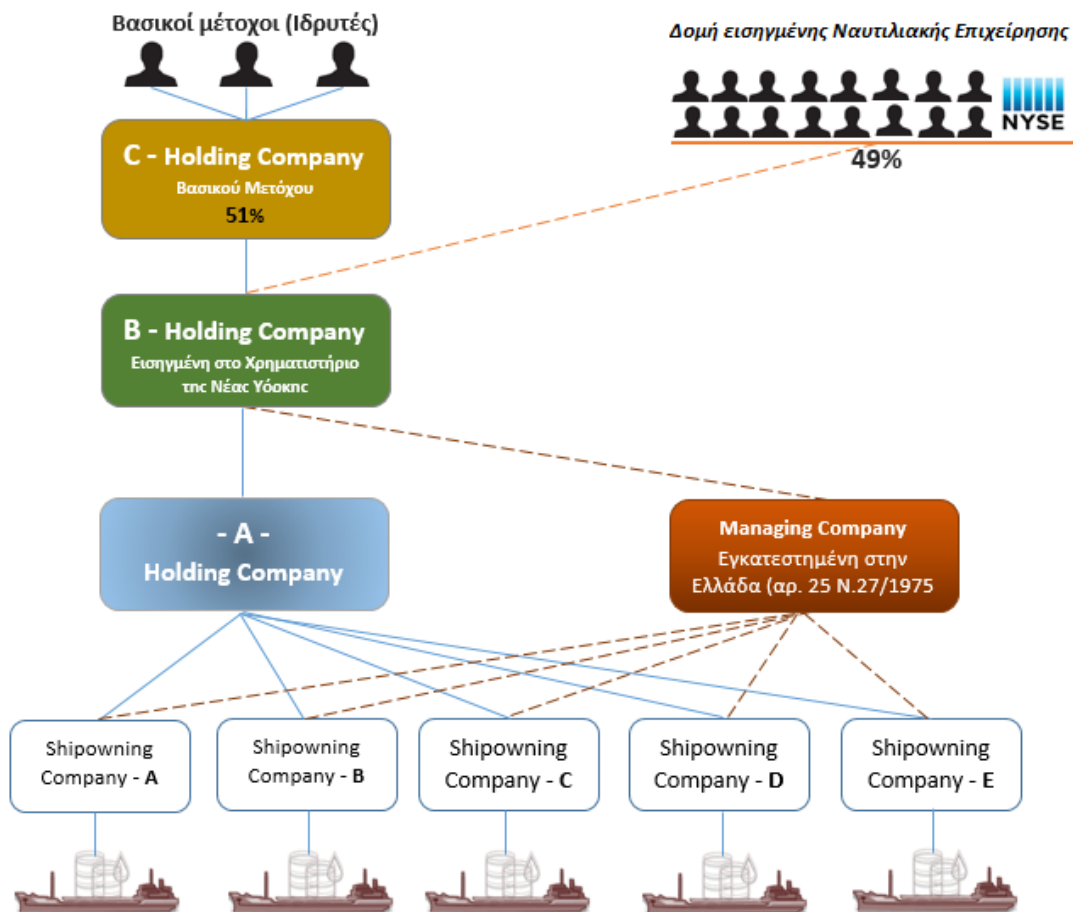


Τα περισσότερα υπεράκτια κέντρα έχουν ρυθμίσει νομοθετικές διατάξεις σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφάλεια των πλοίων που έχουν νηολογηθεί στην χώρα τους και χρησιμοποιούν την δική τους σημαία. Ο βασικότερος λόγος για την χρήση της νηολόγησης σε υπεράκτια κέντρα ως σημαίας ευκαιρίας σχετίζεται με την ευνοϊκή μεταχείριση των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών, που συχνά έρχεται σε αντίθεση με τα συμφέροντα των εργαζομένων και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές.

### Διαχειρίστρια εταιρεία (Management Company)

Είναι ειδική εταιρεία η σύσταση της οποίας είναι βασισμένη στους νόμους 89/1967, 378/1968, 814/1978 που έχει έδρα σε χώρες όπως η Λιβερία, η Μάλτα, τα Marshall Islands και η Κύπρος και έχει υποκαταστήματα στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομολογία, είναι υποχρεωμένη να καλύπτει τα λειτουργικά της έξοδα με την εισαγωγή συναλλάγματος, και είναι απαλλαγμένη από φορολογία εισοδήματος. Σκοπός της είναι η διαχείριση (λειτουργική, τεχνική, λογιστική) των πλοίων του ομίλου έναντι αμοιβής (management fee).



#### 4.5 Οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης

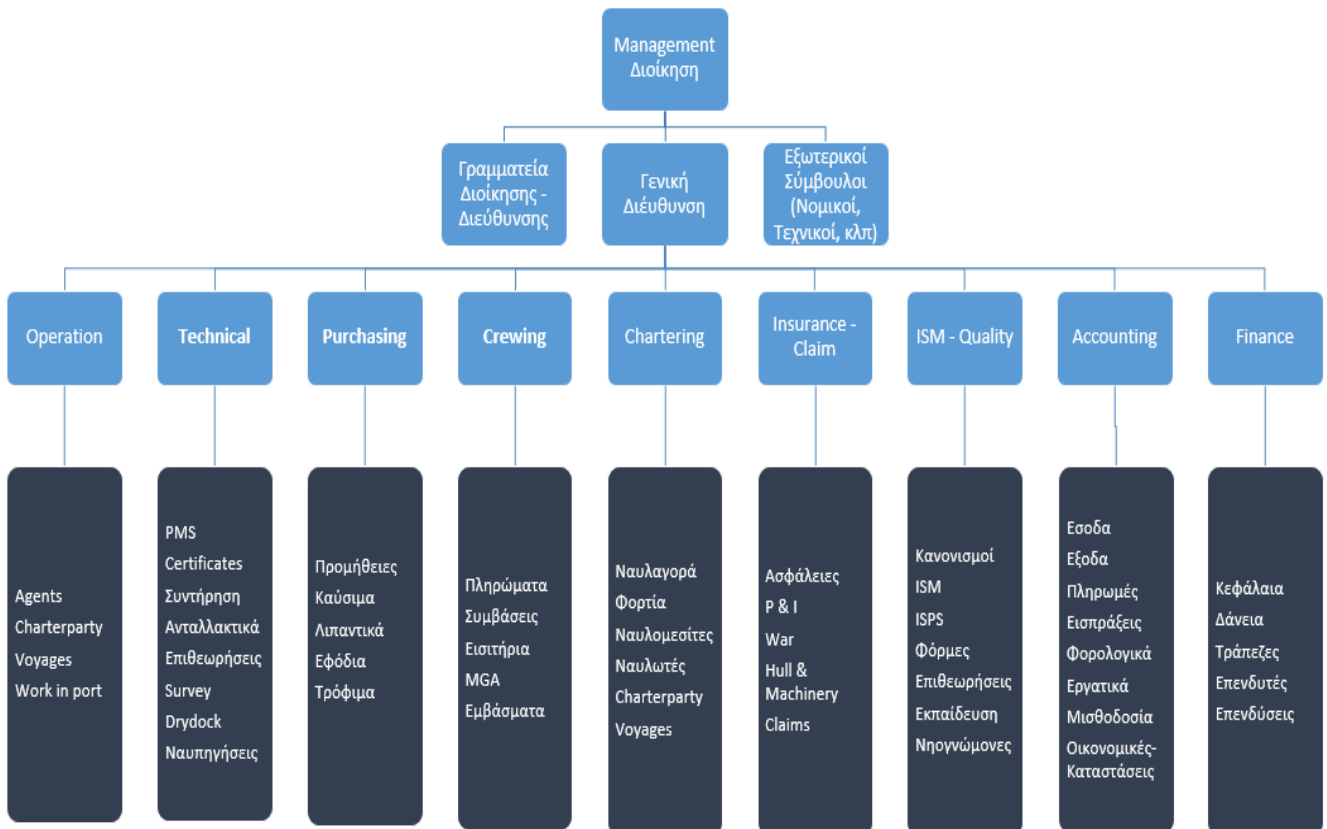
Η λογιστική βρίσκεται στο επίκεντρο των διαδικασιών της επιχείρησης και είναι αλληλένδετη με όλες τις λειτουργίες της.

Η σωστή και ακριβής απεικόνιση των λογιστικών γεγονότων προϋποθέτει βαθιά γνώση των λειτουργιών της επιχείρησης και των ιδιοτήτων της. Ένας λόγος παραπάνω για την ναυτιλιακή επιχείρηση είναι αναγκαία αυτή η γνώση, γιατί ανήκει σε έναν ιδιαίτερο κλάδο με τη δική του οργάνωση και ξεχωριστές οικονομικές πράξεις.

Είναι σκόπιμο σ' αυτό το σημείο, για καλύτερη κατανόηση των ιδιοτήτων της ναυτιλιακής λογιστικής να γίνει αναφορά στη διάρθρωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που εκμεταλλεύεται εμπορικά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι κάπως διαφορετική σε επιχειρήσεις με διαφορετικό τύπο πλοίων, αλλά αυτό δεν ανερεί τη σημασία που έχει η γνώση της δομής μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

#### 4.6 Τμήματα ναυτιλιακής επιχείρησης

Τυπική οργάνωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης



### **Γενική Διεύθυνση (General Management)**

Το κέντρο επιχειρήσεων και στρατηγικών αποφάσεων της ναυτιλιακής εταιρείας. Δίνει κατευθύνσεις, συντονίζει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Καθορίζει τις σχέσεις της Εταιρείας με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο (κράτος σημαίας, τράπεζες, ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ). Έχει επικεφαλή ένα έμπειρο στέλεχος, πού μπορεί να είναι και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, πλαισιωμένο από επιτελείο με σφαιρική αντίληψη του ναυτιλιακού χώρου.

### **Τμήμα επιχειρήσεων (Operations department )**

Ασχολείται με την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων της Εταιρείας σύμφωνα με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυλωτές. Επικεφαλής του τμήματος είναι κατά κανόνα ένας πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν).

### **Τεχνικό τμήμα ( Technical department )**

Έχει την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας και της συντήρησης των πλοίων ώστε αυτά να είναι πάντα σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα. Πρωτοστατεί στις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων της Εταιρείας.

Έχει επικεφαλή συνήθως έναν πολύ έμπειρο Ναυπηγό ή Α΄ μηχανικό του Ε.Ν., τον Αρχιμηχανικό και στελεχώνεται από ναυπηγούς, τεχνικούς και μηχανικούς του Ε.Ν. διαφόρων ειδικοτήτων.

### **Τμήμα ναυλώσεων (Chartering and brokering department )**

Ασχολείται με την αναζήτηση ναύλων για τα πλοία από τη διεθνή ναυλαγορά. Στελεχώνεται από στελέχη εξειδικευμένα σε θέματα ναυλώσεων που περιλαμβάνουν και πλοιάρχους Ε.Ν.. Υπάρχουν όμως και μεγάλα ναυτικά γραφεία, που ασχολούνται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις πλοίων διαφόρων εταιρειών, τα αποκαλούμενα ναυλομεσιτικά γραφεία. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονται με αυτά.

### **Τμήμα Ποιότητας και Ασφαλείας (Quality and Safety department)**

Το τμήμα αυτό καθιερώθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '90, προκειμένου να τηρούνται οι κανόνες ποιότητας και οι διαδικασίες που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Στελεχώνεται κυρίως από άτομα με γνώσεις από όλες τις δραστηριότητες της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και έμπειρων πλοίαρχων και μηχανικών του Ε.Ν.

### **Τμήμα ασφαλίσεων ( Insurance and claims department )**

Ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη κάθε πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό καθώς και με τη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων που έχουν σχέση με την ασφάλιση ( διεκδικήσεις από και προς τρίτα μέρη ). Στελεχώνεται από νομικούς εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων καθώς και από πλοίαρχους Ε.Ν<sup>15</sup>.

### **Νομικό Τμήμα (Legal department)**

Συναντάται κυρίως στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στελεχώνεται από δικηγόρους εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου.

### **Τμήμα προμηθειών (Purchasing department )**

Έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων με τρόφιμα και κάθε είδους αναλώσιμα υλικά καθώς και ανταλλακτικά. Στελεχώνεται συνήθως από πλοίαρχο ή μηχανικό Ε.Ν. καθώς και από στελέχη έμπειρα στο χώρο των προμηθειών ναυτικών και άλλων υλικών.

### **Τμήμα πληρωμάτων ( Crew management ή Marine department )**

Έχει τη σημαντική ευθύνη της επιλογής αξιωματικών και πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων. Έχει επικεφαλή σχεδόν πάντα ένα πλοίαρχο Ε.Ν. κατά κανόνα παλαιό στέλεχος της εταιρείας, με εμπειρία στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, τον Αρχικαπετάνιο της Εταιρείας, όπως κοινώς αποκαλείται.

---

<sup>15</sup> Εμπορικού Ναυτικού

### **Τμήμα γραμματείας**

Ασχολείται με τη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας και της επικοινωνίας της εταιρείας με τα πλοία και με άλλους οργανισμούς και εταιρείες.

### **Τμήμα λογιστηρίου**

Το λογιστήριο ασχολείται με οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν την εταιρεία, τα γραφεία της και τα πλοία με τα πληρώματά τους. Αναλαμβάνει την υποχρέωση :

- Να προσαρμόσει κατάλληλα το σχέδιο λογαριασμών που να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες και ιδιομορφίες της επιχείρησης.
- Να αναλύσει το σχέδιο των λογαριασμών και να τους συσχετίσει με τα επιμέρους κέντρα κόστους των υπολοίπων τμημάτων ώστε να υπάρχει ομοιόμορφη πληροφόρηση σε όλη την εταιρεία.
- Να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο των λογαριασμών, τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου. Ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση των δοσοληψιών με τις τράπεζες γιατί αποτελούν ένα πολύ μεγάλο μέρος των συναλλαγών της επιχείρησης.
- Να προσδιορίζει τα αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως και να συντάσσει τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις που προβλέπονται από τους κανονισμούς.
- Να τηρεί τις υποχρεώσεις της επιχείρησης που απορρέουν από τη νομοθεσία, και να αποδίδει τους πάσης φύσεως φόρους και τα τέλη που προκύπτουν από τη λειτουργία της επιχείρησης.

#### 4.7 Είδη λογιστικών βιβλίων που τηρούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως και όλες οι άλλες επιχειρήσεις, έχουν υποχρέωση να τηρούν λογιστικά βιβλία στα οποία καταγράφονται τα λογιστικά γεγονότα. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν ορίζονται συγκεκριμένες διατάξεις, που να προσδιορίζουν τι λογιστικά βιβλία πρέπει να τηρούν.

Σύμφωνα με την νομοθεσία υπάρχουν δυο κατηγορίες τήρησης βιβλίων η Β' κατηγορία (απλογραφικά) και η Γ' κατηγορία (διπλογραφικά). Οι πολύ μικρές οντότητες (η Ετερόρρυθμη Εταιρεία, η Ομόρρυθμη Εταιρεία, η Ατομική Επιχείρηση) της παραγράφου 2(γ) του άρθρου 1 του Ν. 4308/2014(ΕΛΠ) υποχρεούνται στην τήρηση απλογραφικών βιβλίων (Β' κατηγορίας). Τα νομικά πρόσωπα που έχουν τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας, της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, της ετερόρρυθμης κατά μετοχές εταιρείας και της ιδιωτικής κεφαλαιουχικής εταιρείας υποχρεούνται στην τήρηση διπλογραφικών βιβλίων (Γ' κατηγορίας).

Οι **ναυτιλιακές επιχειρήσεις** ανάλογα με τη νομική τους μορφή και τις ευεργετικές διατάξεις των διαφόρων νόμων, εντάσσονται στην Γ' κατηγορία, α) οι ημεδαπές και αλλοδαπές Ανώνυμες Εταιρείες β) οι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης γ) οι ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες<sup>16</sup> (άρθρο 13 Ν.Δ 2687/1953) δ) οι ναυτικές εταιρείες του Ν.959/1979, που εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία που ανήκουν σε τρίτους.

Στην **Β' κατηγορία** τήρησης λογιστικών βιβλίων εντάσσονται α) οι κάθε τύπου αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα βάσει του Α.Ν 89/67, Α.Ν 378/1968 και 27/1975.

**Στην πράξη όμως οι ναυτιλιακές εταιρείες** ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία για την τήρηση των βιβλίων, **τηρούν** σε κάθε περίπτωση **διπλογραφικά βιβλία** με στόχο την πληρέστερη και ακριβή ενημέρωση της διοίκησης και του πλοιοκτήτη.

Άλλωστε, η πολυπλοκότητα των σχέσεων της ναυτιλιακής επιχείρησης προς τους τρίτους, οι ιδιομορφίες της, η διάκριση πλοίου-επιχείρησης επιβάλλουν αυτή την επιλογή τήρησης των διπλογραφικών βιβλίων.

---

<sup>16</sup> Ως Ανώνυμες Εταιρείες

#### 4.8 Λογιστική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Οι κυριότερες δραστηριότητες μιας ναυτιλιακής επιχείρησης αφορούν την εκμετάλλευση πλοίων προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Λόγω της ιδιαιτερότητας των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, για την λογιστική απεικόνιση των συναλλαγών της χρησιμοποιούνται ορισμένοι ιδιαίτεροι λογαριασμοί, οι οποίοι τηρούνται μόνο από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι λογαριασμοί αυτοί είναι οι παρακάτω:

- Πλοία
- Ναυλωτές
- Οικονομική υπηρεσία πλοίου
- Γενικός λογαριασμός πλοιάρχου
- Πρακτορεία και γραφεία ταξιδιών
- Φορτωτές
- Εκφορτωτές
- Ναυλομεσίτες
- Ασφαλιστές
- Οργανισμοί αλληλασφάλισης
- Ασφαλειομεσίτες
- Ασφαλιστική αποζημίωση
- Καύσιμα
- Τροφοδότες
- Έξοδα και τέλη λιμένων
- Πλοηγικά
- Ρυμούλκηση
- Λεμβουχικά
- Τέλη αγκυροβολίας
- Επιθεωρήσεις
- Ναυπηγεία
- Έσοδα από ναυλώσεις
- Έσοδα από χρονοναυλώσεις
- Έσοδα από εισιτήρια επιβατών – οχημάτων
- Δεξαμενισμός
- Έξοδα φόρτωσης – εκφόρτωσης
- Αμοιβή επιθαλάσσιας αρωγής
- Γενική ή μερική αβαρία

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο : Το Λογιστικό Σχέδιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

### 5.1 Γενικά

Η ανάγκη της λογιστικής ομοιομορφίας των οικονομικών καταστάσεων οδήγησε στη τυποποίηση της λογιστικής, που αποτελεί το θεσμό του Λογιστικού Σχεδίου. Η συμβολή του θεσμού του λογιστικού σχεδίου στην ιδιωτική αλλά και δημόσια οικονομία είναι σημαντική. Το λογιστικό σχέδιο κάθε οικονομικής μονάδας αποτελεί τον καταστατικό χάρτη της λογιστικής της οργάνωσης. Σύμφωνα με το λογιστικό σχέδιο καταγράφονται όλα τα οικονομικά γεγονότα της επιχείρησης και παράγονται οι οικονομικές της καταστάσεις.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούν αναμφισβήτητα ένα ιδιαίτερο κλάδο της οικονομίας με τις ιδιομορφίες του και τα δικά του προβλήματα. Ο τρόπος φορολόγησης τους<sup>17</sup>, δεν απαιτεί την εφαρμογή ΕΓΛΣ (σημερινών Ελληνικών Λογιστικών Προτύπων), για τον υπολογισμό της φορολογητέας ύλης και του οφειλόμενου φόρου.

Η **διοικητική και διαχειριστική οργάνωση** της ναυτιλιακής επιχείρησης (Holding, Managing, shipowning), η οποία έχει ως αντικείμενο εκμετάλευσης το πλοίο, **θα καθορίσει και το λογιστικό σχέδιο της εταιρείας.**

Ένα κλαδικό λογιστικό σχέδιο για τη ναυτιλία θα πρέπει να είναι τόσο γενικό ώστε να μπορεί να περιλαμβάνει τις ιδιαιτερότητες όλων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, χωρίς να αποκλίνει από τις γενικές αρχές των ΕΓΛΣ.

Η ανάπτυξη του λογιστικού σχεδίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε να καλύπτει τις ανάγκες όλων των εταιρειών του ομίλου της ναυτιλιακής επιχείρησης (Holding, Managing, shipowning) και να αποτυπώνει τα αποτελέσματα για κάθε μια εταιρεία χωριστά αλλά και ενοποιημένα για όλες τις εταιρείες. Για παράδειγμα η shipowning εταιρεία έχει έσοδα από ναύλους τα οποία εισπράττει η Holding. Στη Holding τηρούνται οι τραπεζικοί λογαριασμοί, στη shipowning τηρούνται οι λογαριασμοί των εσόδων και μέσω των διεταιρικών λογαριασμών (Intercompany Accounts) παρακολουθούνται οι υποχρεώσεις και απαιτήσεις της μια εταιρεία προς την άλλη.

---

<sup>17</sup> Ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά



## 5.2 Λογιστικό Σχέδιο

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες των συναλλαγών της ναυτιλιακής επιχείρησης και της ιδιαίτερες ανάγκες της, θα επιχειρηθεί μια προσέγγιση στην κατάρτιση του λογιστικού σχεδίου μέσα από το πλαίσιο του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου. Η δημιουργία ενός Κλαδικού Λογιστικού Σχεδίου για ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές ακόμα και σε αλλαγή ολοκλήρων ομάδων λογαριασμών.

Οι δέκα (10) ομάδες των λογαριασμών του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου, σε κάθε μια από τις οποίες αντιστοιχούν οι αριθμοί 1 έως 9 και 0 (ή10), μπορεί να ακολουθηθούν και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις χωρίς κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα.

Οι ομάδες 1 έως 8 καλύπτουν τις ανάγκες της Γενικής Λογιστικής, η ομάδα 9 καλύπτει τις ανάγκες της αναλυτικής εκμεταλλεύσεως των πλοίων (κοστολόγηση κατά ταξίδι) και η ομάδα 0 περιλαμβάνει τους λογαριασμούς τάξεως.

Οι ομάδες 1 έως 5 περιλαμβάνουν τους λογαριασμούς ισολογισμού, ενώ οι ομάδες 6 έως 8 περιλαμβάνουν τους αποτελεσματικούς λογαριασμούς. Στις ομάδες 1, 2, 3 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί του ενεργητικού, στις ομάδες 4, 5 οι λογαριασμοί παθητικού, στην ομάδα 6 οι λογαριασμοί των οργανικών εξόδων κατά είδος, στην ομάδα 7 ανήκουν οι λογαριασμοί των οργανικών εσόδων κατά είδος, στην ομάδα 8 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί εκμεταλλεύσεως και τα έκτατα και ανόργανα αποτελέσματα.

Αναλυτικότερα οι ομάδες αυτές των λογαριασμών είναι οι εξής :

Ομάδα	Περιγραφή	Ισολογισμού	Ενεργητικού	Παθητικού	Εκμετάλλευσης	Αποτελεσματικοί	Εσόδων	Εξόδων
Ομάδα 1 <sup>η</sup>	Πάγια	✓	✓					
Ομάδα 2 <sup>η</sup>	Αποθέματα	✓	✓					
Ομάδα 3 <sup>η</sup>	Απαιτήσεις και Διαθέσιμα	✓	✓					
Ομάδα 4 <sup>η</sup>	Καθαρή θέση Προβλέψεις Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	✓		✓				
Ομάδα 5 <sup>η</sup>	Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	✓		✓				

Ομάδα 6 <sup>η</sup>	Οργανικά έσοδα κατ' είδος				✓			✓
Ομάδα 7 <sup>η</sup>	Οργανικά έσοδα κατ' είδος				✓		✓	
Ομάδα 8 <sup>η</sup>	Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων					✓		
Ομάδα 9 <sup>η</sup>	Λογαριασμοί Αναλυτικής Λογιστικής							
Ομάδα 10 <sup>η</sup>	Λογαριασμοί Τάξεως							

### 5.3 Η κωδικοποίηση και η ανάλυση των λογαριασμών του λογιστικού σχεδίου

**Πρωτοβάθμιοι λογαριασμοί:** Κωδικοποιούνται μ' ένα διψήφιο αριθμό, του οποίου το πρώτο ψηφίο δηλώνει την ομάδα στην οποία ανήκει ο λογαριασμός.

**Δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί:** Κάθε πρωτοβάθμιος λογ/σμος μπορεί να αναπτυχθεί σε 100 δευτεροβάθμιους. Οι κωδικοί τους προκύπτουν, αφού προσθέσουμε δύο ακόμη ψηφία στον κωδικό του πρωτοβάθμιου τους λογαριασμού,

**Τριτοβάθμιοι λογαριασμοί και λογαριασμοί κατώτερης τάξης:** Κάθε δευτεροβάθμιος λογαριασμός αναπτύσσεται σε τριτοβάθμιους, τεταρτοβάθμιους και αναλυτικότερης βαθμίδας, ανάλογα με τις ανάγκες της επιχείρησης.

Για παράδειγμα, έστω ο κωδικός : **50.00.01.101**

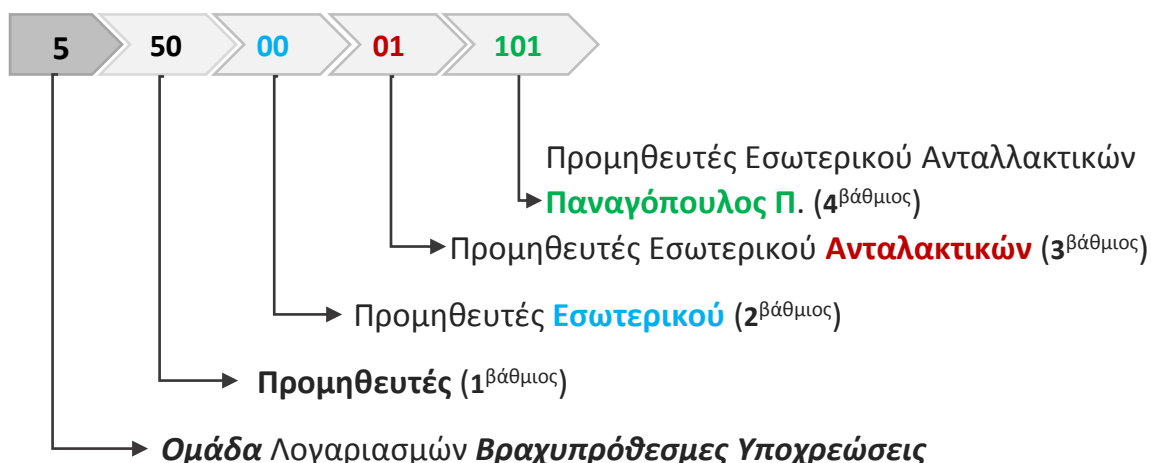
Το **50** (πρωτοβάθμια ανάλυση), δηλώνει ότι πρόκειται για βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και μάλιστα για προμηθευτές.

Το **00** (δευτεροβάθμια ανάλυση), δηλώνει ότι πρόκειται για πελάτες εσωτερικού, δηλαδή για πελάτες που βρίσκονται εντός της χώρας.

Το **01** (τριτοβάθμια ανάλυση), δηλώνει την κατηγορία των προμηθευτών (01=Suppliers for Spares, 02=Suppliers for Stores, κλπ)<sup>18</sup>.

Το **101** (τεταρτοβάθμια ανάλυση), δηλώνει το συγκεκριμένο προμηθευτή. (π.χ. Παναγόπουλος Π.)

<sup>18</sup> (Προμηθευτές ανταλλακτικών, Προμηθευτές αναλωσίμων κλπ.)



#### 5.4 Ομάδα 1η : Πάγιο ενεργητικό

Στην πρώτη ομάδα λογαριασμών του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου περιλαμβάνονται τα ενσώματα πάγια, οι ασώματες ακινητοποιήσεις, τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης και οι μακροπρόθεσμες απαιτήσεις μιας οικονομικής μονάδας.

Το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι το πλοίο. Ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός 13 Μεταφορικά μέσα με τον δευτεροβάθμιο 13.04 Πλωτά μέσα, εννοιολογικά δεν φαίνεται να είναι ο κατάλληλος λογαριασμός για τη λογιστική παρακολούθηση του περιουσιακού στοιχείου πλοία, σαν μέσο παραγωγής μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται σε τρίτους έναντι ανταλλάγματος.

Η χρήση του λογαριασμού 17 που είναι κενός για την απεικόνιση του λογαριασμού πλοία, βρίσκεται στην περιοχή των λογαριασμών 16 και 18 που αναφέρονται στα ασώματα περιουσιακά στοιχεία και τις μακροπρόθεσμες απαιτήσεις.

Με βάση το αντικείμενο δραστηριότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης που είναι η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με τα πλοία της, δεν είναι σύνηθες η απόκτηση μηχανημάτων, τεχνικών εγκαταστάσεων, μηχανολογικού εξοπλισμού για τη χρήση παραγωγής προϊόντων.

Για τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα μπορούσε να συγχωνευτεί ο λογαριασμός 12 στο λογαριασμό 13 και να χρησιμοποιηθεί ο λογαριασμός 12 για την παρακολούθηση των πλοίου ως στοιχείου του Πάγιου Ενεργητικού.

- 10 Εδαφικές Εκτάσεις
- 11 Κτίρια – Εγκαταστάσεις Κτιρίων
- 12 Πλοία
  - 12.00 Αξία Πλοίου
  - 12. ... ..
  - 12.99 Αποσβεσμένη αξία πλοίου
- 13 Μεταφορικά Μέσα / Μηχανήματα – Τεχνικές Εγκαταστάσεις
- 14 Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός
  - 14.00 Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός
  - 14. ....
  - 14.99 Αποσβεσμένα Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός
- 15 Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων
- 16 Ασώματες Ακίνητοποιήσεις και Έξοδα Πολυετούς Απόσβεσης
- 17 .....
- 18 Συμμετοχές και Λοιπές Μακροκρόθεσμες Απαιτήσεις
- 19 Πάγιο Ενεργητικό Υποκατ/των ή άλλων Κέντρων

### **Τρόποι κτήσης πλοίου**

Οι πιο συνηθασμένοι τρόποι για την απόκτηση του πλοίου είναι : α) η ναυπήγηση με ανάθεση του έργου σε κάποιο ναυπηγείο, β) η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου.

### **Ναυπήγηση με ανάθεση του έργου σε κάποιο ναυπηγείο**

Η ναυπήγηση του πλοίου γίνεται με ιδιωτική έγγραφη συμφωνία μεταξύ της ναυτιλιακής επιχείρησης (πλοιοκτήτη) και του ναυπηγείου, και ονομάζεται σύμβαση ναυπήγησης (**shipbuilding contract**). Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει με λεπτομέρεια τις τεχνικές προδιαγραφές της ναυπήγησης, τις τεχνικές προδιαγραφές και την ποιότητα των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, το τίμημα και τον τρόπο καταβολής, τη χρονική διάρκεια της ναυπήγησης (ημερομηνία έναρξης και ημερομηνία παράδοσης).

Απο λογιστική άποψη ιδιαίτερη σημασία έχει ο τρόπος καταβολής τους τιμήματος που συνήθως είναι μια προκαταβολή με την υπογραφή της συμφωνίας και το υπόλοιπο με έναντι, ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών της ναυπήγησης. Για παράδειγμα συμφωνείται η καταβολή δόσης όταν τοποθετηθεί η τροπίδα (καρένα), όταν ανεγερθεί η σιδηροκατασκευή σε ορισμένο ύψος, όταν καθελκυθεί το πλοίο, όταν παραδοθεί.

Το τιμολόγιο του πλοίου περιλαμβάνει την συμβατική τιμή κατασκευής αλλά πάρα πολλές φορές είναι αυξημένο με επιπλέον εργασίες και αμοιβές, γιατί κατά τη διάρκεια της κατασκευής ο πλοιοκτήτης προβαίνει σε αλλαγές που δεν προβλέπονται στην αρχική σύμβαση.

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

### **Αγορά μεταχειρισμένου πλοίου**

Η αγορά πλοίου αφορά την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου από άλλον πλοιοκτήτη. Η αγορά ενός πλοίου αποδεικνύεται με ένα συμφωνητικό μεταβίβασης και κυριότητας που ονομάζεται σύμφωνο πώλησης (**Bill of Sale**). Με βάση αυτό το συμφωνητικό, το οποίο καταχωρείται στο νηολόγιο, δηλώνεται η μεταβίβαση του πλοίου σε άλλο πλοιοκτήτη.

Πριν από την υπογραφή της συμφωνίας πώλησης προηγείται η υπογραφή ενός προσυμφώνου αγοραπωλησίας (**Memorandum of Agreement**) στο οποίο δηλώνεται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών η συμφωνία μεταβίβασης του πλοίου. Στο προσύμφωνο αυτό αναφέρονται όλες οι σχετικές με την πώληση πληροφορίες και λεπτομέρειες. Πρόκειται για μια σύμβαση αμφοτεροβαρή, καθώς με την υπογραφή του προσυμφώνου δημιουργούνται δικαιώματα και υποχρεώσεις και για τους δύο συμβαλλόμενους.

Στο προσύμφωνο αγοραπωλησίας περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- οι όροι αγοράς και πώλησης του πλοίου,
- ο χρόνος και ο τόπος παράδοσης του πλοίου,
- ο μεταβιβαζόμενος εξοπλισμός και τα εξαρτήματα,
- το τίμημα του πλοίου,
- ο αριθμός, το ύψος και οι ημερομηνίες πληρωμής των προκαταβολών,
- την απογραφή των εφοδίων του πλοίου τα οποία περιλαμβάνονται στην τιμή πώλησης

- αν το πλοίο είναι είναι χρονοαβλωμένο, το πρωτόκολλο συμφωνίας συνοδεύεται από το αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου.

Τα πλοία καταχωρούνται στα βιβλία της επιχείρησης στο κόστος κτήσης. Το κόστος κτήσης του πλοίου περιλαμβάνει την αξία αγοράς του πλοίου, προσαυξημένη με όλα τα ειδικά έξοδα αγοράς, δηλαδή τα έξοδα εκείνα που απαιτούνται προκειμένου τα πλοία να είναι έτοιμο προς εκμετάλλευση. Ειδικότερα για τα πλοία, μπορούμε να διακρίνουμε δύο κατηγορίες εξόδων αγοράς:

- Έξοδα μεταφοράς. Ο νέος πλοιοκτήτης μπορεί να θέλει να πραγματοποιήσει εργασίες που θα βελτιώσουν την απόδοσή του. Πολλές φορές σε αυτές τις περιπτώσεις το πλοίο πρέπει να μεταβεί σε άλλο λιμάνι και επομένως ο αγοραστής θα επιβαρυνθεί με τα νέα έξοδα μεταφοράς αυτού. Τα έξοδα αυτής της μεταφοράς θα μπορούσαν να συνοψισθούν στα εξής:
  - Καύσιμα- λιπαντικά
  - Υλικά, εφόδια, τρόφιμα, ποτά και λοιπά αναγκαία για την κίνηση του πλοίου, τη διαμονή και την διατροφή του πληρώματος
  - Αγορές ναυτικών χαρτών, σημαιών, εντύπων
- Έξοδα παραλαβής. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να γίνουν και ορισμένα έξοδα προκειμένου για την παραλαβή του πλοίου από τον τόπο που έχει συμφωνηθεί. Τέτοια έξοδα μπορεί να είναι:
  - Διατυπώσεις απόπλου από το λιμάνι παραλαβής.
  - Αμοιβή ναυτιλιακού πράκτορα.
  - Έξοδα διατυπώσεων στο λιμάνι νηολόγησης.
  - Έξοδα αποστολής και διαμονής στον τόπο παραλαβής αρμοδίων επιθεωρητών, τεχνικών κ.ά.
  - Έξοδα αποστολής και διαμονής στον τόπο παραλαβής του πληρώματος που θα παραλάβει το πλοίο.
  - Αμοιβή επιθεωρητών, τεχνικών, νηογνωμόνων και πληρώματος.

## Λογιστική αντιμετώπιση ναυπήγησης πλοίου

Ανάλογα με τους όρους της σύμβασης ναυπήγησης του πλοίου, είναι πολύ συνηθισμένο να δίνονται προκαταβολές σε συμφωνημένα χρονικά διαστήματα, με τιμολόγηση των εργασιών βάση της προόδου ναυπήγησης του πλοίου.

Στην περίπτωση αυτή λειτουργεί ο λογαριασμός **15.02 Πλοία υπό κατασκευή**, ο οποίος χρεώνεται με τα ποσά που καταβάλλονται κάθε φορά στο ναυπηγείο για τη ναυπήγηση του πλοίου, μετά από την επιμέτρηση της κατασκευής ή την έκδοση τιμολογίων με πίστωση του λογαριασμού **50.09 κατασκευαστές (Shipyards)** εφόσον το ποσό οφείλεται. Στον 15.02 συγκεντρώνονται επίσης και όλα τα έξοδα τα οποία προξυξάνουν τη ναυπήγηση του πλοίου (έξοδα δοκιμών, αποστολή πληρώματος, έξοδα επιθεωρήσεων, κλπ).

Πιστώνεται με την ολοκλήρωση της κατασκευής του πλοίου, με χρέωση του λογαριασμού **12.00.00 Κόστος απόκτησης πλοίου (Vessel - acquisition cost)**.

**Παράδειγμα:** Η ναυτιλιακή επιχείρηση V ανέθεσε την 13/02/17 στο ναυπηγείο S την κατασκευή ενός φορτηγού πλοίου 15.000 τόννων με τη συμβατική τιμή των 4.000.000 \$ με όρο παράδοσης σε 6 μήνες. Κατά τη διάρκεια κατασκευής διενεργήθηκαν οι παρακάτω πράξεις:

**27/02/2017** Πλήρωσε στο ναυπηγείο 120.000 \$ από την τράπεζα T, κατά την έναρξη των εργασιών της κατασκευής βάση του τιμολογίου s-101. Το ναυπηγείο έδωσε αριθμό κατασκευής στο πλοίο.

**30/03/2017** Πλήρωσε στο ναυπηγείο από την τράπεζα T, σύμφωνα με τη σύμβαση 600.000 \$, μετά την τοποθέτηση της καρένας<sup>19</sup> βάση του τιμολογίου s-102.

**26/04/2017** Πλήρωσε αμοιβή 15.000 \$ σε επιθεωρητή από την τράπεζα T, για την παρακολούθηση της κατασκευής.

**22/05/2017** Πλήρωσε στο ναυπηγείο 1.500.000 \$ από την τράπεζα T, σύμφωνα με τη πρόοδο των εργασιών κατασκευής, βάση του τιμολογίου s-103.

**19/06/2017** Αγόρασε όργανα ναυσιπλοΐας από την επιχείρηση E, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση, αξίας 30.000 \$, με πίστωση.

---

<sup>19</sup> το κατώτερο τμήμα του πλοίου, που εκτείνεται σε όλο το μήκος του

**30/07/2017** Το πλοίο παραδίδεται στη ναυτιλιακή V και γίνεται ταυτόχρονα και η εξόφληση του ναυπηγείου με βάση το τιμολόγιο s-104.

Η λογιστική παρακολούθηση των παραπάνω γεγονότων θα γίνει ως εξής :

-----27/02/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων	
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή	
15.02.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	120.000
38	Χρηματικά Διαθέσιμα	
38.03	Καταθέσεις Οψεως	
38.03.01	Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)	120.000

-----30/03/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων	
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή	
15.02.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	600.000
38	Χρηματικά Διαθέσιμα	
38.03	Καταθέσεις Οψεως	
38.03.01	Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)	600.000

-----26/04/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων	
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή	
15.02.02	Έξοδα εποπτείας (supervision cost)	15.000
38	Χρηματικά Διαθέσιμα	
38.03	Καταθέσεις Οψεως	
38.03.01	Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)	15.000

-----22/05/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων	
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή	
15.02.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	1.500.000
38	Χρηματικά Διαθέσιμα	
38.03	Καταθέσεις Οψεως	
38.03.01	Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)	1.500.000



-----19/06/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων		
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή		
15.02.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	30.000	
	50 Προμηθευτές		
	50.01 Προμηθευτές Ανταλλακτικών/οργάνων		
	50.01.01 Προμηθευτής Ε		30.000

-----30/07/2017-----

15	Προκαταβολές κτήσης Παγίων		
15.02	Πλοία υπό Κατασκευή		
15.02.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	1.780.000	
	38 Χρηματικά Διαθέσιμα		
	38.03 Καταθέσεις Οψεως		
	38.03.01 Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)		1.780.000

-----30/07/2017-----

12	Πλοία κτήσης Παγίων		
12.00	Κόστος πλοίου		
12.00.00	Αρχικό κόστος ναυπήγησης	4.045.000	
	38 Χρηματικά Διαθέσιμα		
	38.03 Καταθέσεις Οψεως		
	38.03.01 Τράπεζα Τ-Ψ (Δολλαριακός λογ)		4.045.000

Η σύμβαση ναυπήγησης όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω δημιουργεί απαιτήσεις και υποχρεώσεις στους συμβαλλόμενους. Είναι σύμβαση αμφοτεροβαρής, γι' αυτό με την υπογραφή της θα πρέπει να γίνει η αντίστοιχη εγγραφή στους λογαριασμούς τάξεως προκειμένου να απεικονισθούν οι απαιτήσεις και οι υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτήν. Ο λογαριασμοί τ'σξεως χρεωπιστόνονται με τη συμβατική τιμή κατασκευής του πλοίου.

03	Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις		
03.00	Παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων		xxx
	07 Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις		
	07.00 Υποχρεώσεις από Παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων		xxx

Η παραπάνω εγγραφή αντιλογίζεται με την παραλαβή του πλοίου.

07	Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις	
07.00	Υποχρεώσεις από Παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων	xxx
03	Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις	
03.00	Παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων	xxx

### 5.5 Ομάδα 2η : Αποθέματα

Τα αποθέματα για τη ναυτιλιακή επιχείρηση παρακολουθούνται στην 2η ομάδα των λογαρισμών του σχεδίου, περιλαμβάνουν τα εφόδια μηχανής, καταστρώματος, διαμερισμάτων, τα καύσιμα και τα λιπαντικά, τα τρόφιμα, τα χρώματα και χημικά του πλοίου, τα οποία προορίζονται:

- Να αναλωθούν για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου (χρώματα, χημικά, λιπαντικά κλπ).
- Να χρησιμοποιηθούν από τα μέλη του πληρώματος (τρόφιμα)
- Να χρησιμοποιηθούν για την για συντήρηση και λειτουργία του πλοίου (εργαλεία, υλικά, κλπ)

Τα αποθέματα χρεώνονται με την αξία της απογραφής (αρχικά αποθέματα) και την αξία αγορών που γίνονται, α) από τον πλοίαρχο στα διάφορα λιμάνια β) από τη ναυτιλιακή επιχείρηση γ) από τους πράκτορες κατ' εντολή του τμήματος ανεφοδιασμού. Πιστώνονται με την αξία των αναλωθέντων εφοδίων τα οποία προκύπτουν μετά τη διενέργεια των περιοδικών απογραφών καθώς και της τελικής απογραφής.

### 20 Εμπορεύματα (για τα καταστήματα πλοίων)

21 ....

22 ....

23 Τρόφιμα

24 ....

### 25 Αναλώσιμα Υλικά

25.00 Εφόδια μηχανής (αναλώσιμα υλικά, εργαλεία, κλπ) (Engine stores)

25.01 Εφόδια καταστρώματος (Deck Stores)

25.02 Εφόδια διαμερισμάτων (Cabin Stores)

25.03 Χρώματα (Paints)

25.04 Χημικά (Chemicals)

25.05 Καύσιμα (Bunkers)

25.06 Λιπαντικά (Lubricants)

25.07 Διαφορά εφόδια (νερό, κλπ)

**26 Ανταλλακτικά**

27 ....

28 ....

29 ....

**5.6 Ομάδα 3η : Απαιτήσεις και διαθέσιμα**

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

**30. Ναυλωτές**

**31. Πράκτορες**

**32. Ασφαλιστικές Απαιτήσεις**

32.00 Ασφαλιστικές απαιτήσεις πλοίου

32. ....

32.99 Εκκρεμείς Ασφαλιστικές απαιτήσεις

**33. Χρεώστες Διάφοροι**

33.00 Προκαταβολές Προσωπικού

33.01 Χρηματικές Διευκολύνσεις προσωπικού

33.02 Δάνεια Προσωπικού

33.03 Μέτοχοι Λογαριασμοί κάλυψης κεφαλαίου

33.04 Οφειλόμενο κεφάλαιο

33.05

33.06 Προμερίσματα

**33. Χρεώστες Διάφοροι**

33.12 Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)

33.13

22.14 Ελληνικό Δημόσιο. Προκαταβλημένοι και παρακρατημένοι φόροι

33. ....

33.90 Απαιτήσεις από Ασφαλιστικές Αποζημιώσεις (Claims Receivables)

**34. ....**

**35. Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών και Πιστώσεων**

35.01 Προσωπικό – Λογαριασμοί προς απόδοση

35.02 Λοιποί συνεργάτες τρίτοι – Λογαριασμοί προς απόδοση

....

35.90 Λογαριασμοί Πλοιάρχων

**36. Μεταβατικοί λογαριασμοί Ενεργητικού**

36.00 Έξοδα επόμενων χρήσεων

36.01 Εσοδα χρήσεων εισπρακτέα

### **38. Χρηματικά Διαθέσιμα**

38.00 Ταμείο

38.03 Καταθέσεις Όψεως

38.04 Καταθέσεις Προθεσμίας

### **Λογαριασμός 30 «Ναυλωτές»**

Ο λογαριασμός ναυλωτές όπως επίσης και ο λογαριασμός των εσόδων από τα ταξίδια, αρχίζει να λειτουργεί από τη στιγμή που ναυλώνεται το πλοίο.

Χρεώνεται:

- Με το ποσό του ναύλου που έχει συμφωνηθεί και προκύπτει από το ναυλοσύμφωνο
- Με το ποσό της αποζημίωσης (Σταλίες) σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο εκναυλωτής για λογαριασμό του ναυλωτή (π.χ έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, λιμενικά, κλπ) τα οποία τον βαρύνουν
- Με το ποσό που συμφωνείται να καταβάλει ο ναυλωτής για τον καθαρισμό των κυτών (αμπαριών) στην περίπτωση χρονοναύλωσης.

Πιστώνεται:

- Με προκαταβολές του ναυλωτή έναντι του ναύλου καθώς και με τα ποσά εξόφλησης του υπολοίπου
- Με το ποσό της αποζημίωσης (επιταλίες) σε περίπτωση επίσπευσης της φόρτωσης του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο ναυλωτής για λογαριασμό του εκναυλωτή τα οποία τον βαρύνουν
- Με την προμήθεια επί του ναύλου που πολλές φορές συμφωνείται υπέρ του ναυλωτή

### Λογαριασμός 31 «Πράκτορες»

Οι ναυτικοί πράκτορες αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης. Γνωρίζουν τις κατά τόπους συνθήκες της αγοράς, της δημόσιας οργάνωσης και γενικότερα την τοπική νοοτροπία.

Για τα έξοδα που θα πληρώσει ο πράκτορας στο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου, στέλνει η επιχείρηση ένα χρηματικό ποσό σύμφωνα με τον προϋπολογισμό των δαπανών που συντάσσει το τμήμα του ανεφοδιασμού. Μετά την αναχώρηση του πλοίου, ο πράκτορας συγκεντρώνει και στέλνει (disbursements accounts) στη ναυτιλιακή επιχείρηση, όλα τα έξοδα που πλήρωσε μαζί με τα σχετικά παραστατικά, προσθέτοντας και την αμοιβή του.

Χρέωνεται:

- Με τα εμβάσματα **προκαταβολών** και εξόφλησης που στέλνει η ναυτιλιακή επιχείρηση
- Με **πιθανές εισπράξεις από τους ναυλωτές** κατ' εντολή της επιχείρησης

Πιστώνεται:

- Με τα έξοδα που πραγματοποίησε ο πράκτορας στο λιμάνι για την εξυπηρέτηση του πλοίου, σύμφωνα με τον αναλυτικό λογαριασμό των εξόδων που αποστέλλει ο πράκτορας στο λογιστήριο
- Με την συμφωνημένη αμοιβή του για την παροχή των υπηρεσιών του αναφορικά με την εξυπηρέτηση του πλοίου
- Με το έμβασμα επιστροφής των χρημάτων των προκαταβολών, στην περίπτωση που είναι περισσότερα από ύψος των εξόδων.

Ο λογαριασμός πράκτορες μπορεί εναλλακτικά να παρακολουθηθεί στην 5 ομάδα λογαριαμών.

### Λογαριασμός 32 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις»

Ο λογαριασμός των ασφαλιστικών απαιτήσεων περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης από τις ασφαλιστικές εταιρείες για ζημιές που καλύπτονται από ασφαλιστήρια συμβόλαια. Για την ασφάλιση του πλοίου και την κατάρτιση των όρων ασφάλισης, η ναυτιλιακή επιχείρηση διαπραγματεύεται με τους ασφαλομεσίτες (ενδιάμεσα πρόσωπα), και σπάνια απευθείας με τους ασφαλιστές. Στην περίπτωση αυτή οι επιμέρους λογαριασμοί του λογαριασμού 32.00 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» μπορούν να είναι οι ασφαλομεσίτες.

Στην περίπτωση ζημιάς του πλοίου η επιχείρηση προβαίνει στην αποκατάσταση της, απευθυνόμενη είτε σε κάποιο ναυπηγείο αν πρόκειται για κάποια μεγάλη ζημιά, είτε σε κινητό συνεργείο αν η ζημιά είναι μικρής έκτασης.

Με βάση τον υπολογισμό του ύψους της ζημιάς από την ίδια την ναυτιλιακή επιχείρηση χρέωνεται ο λογαριασμός 32.99 «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» και πιστώνεται αντίστοιχα ο λογαριασμός 82.01.99 «Εκτακτες ζημιές πλοίου καλυμμένες ασφαλιστικά».

Με τη οριστικοποίηση του ποσού της ασφαλιστικής απαίτησης από τους εκτιμητές με βάση την έκθεση εκτίμησης τους, μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις :

- Το οριστικό ποσό να είναι το ίδιο με το ποσό της απαίτησης της επιχείρησης. Στην περίπτωση αυτή το ποσό της απαίτησης μεταφέρεται από τον 32.99 «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» στο λογαριασμό 32.00 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» με ειδικό λογαριασμό την ασφαλιστική εταιρεία που καλείται να πληρώσει το ποσό.
- Το οριστικό ποσό να είναι μικρότερο με το ποσό της απαίτησης της επιχείρησης. Στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται από τον 32.99 «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» πόσο ίσο με το ύψος του οριστικού ποσού, στο λογαριασμό 32.00 «Ασφαλιστικές απαιτήσεις» με ειδικό λογαριασμό την ασφαλιστική εταιρεία που καλείται να πληρώσει το ποσό. Στο τέλος της χρήσης μεταφέρεται και το υπόλοιπο ποσό από τον 32.99 «Εκκρεμείς ασφαλιστικές απαιτήσεις» στον 82.01.99 «Εκτακτες ζημιές πλοίου καλυμμένες ασφαλιστικά».

- Το οριστικό ποσό να είναι μεγαλύτερο από το ποσό της απαίτησης της επιχείρησης. Στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται το επιπλέον ποσό στα έκτακτα και ανόργανα έσοδα και συγκεκριμένα στο λογαριασμό 83.00.03 «Διαφορές από ασφαλιστικές απαιτήσεις».

### Λογαριασμός Πλοιάρχου 35.90

Ο Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου (Master's General Account), είναι ένας δοσολιπτικός λογαριασμός, μέσω του οποίου εμφανίζονται όλες οι συναλλαγές του πλοιάρχου μεταξύ των πλοιοκτητών, πρακτόρων, του πληρώματος και οποιουδήποτε άλλου συναλλασομένου, στα πλαίσια της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο πλοίαρχος υποβάλλει περιοδικά την οικονομική έκθεση (MGA<sup>20</sup>), που αφορά τη διαχείριση του πλοίου σε μια χρονική περίοδο που συνήθως είναι ο μήνας (παλιότερα γινόταν ανά δίμηνο και λιγότερο ανά τρίμηνο).

Ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου. Εισπράττει από την επιχείρηση διάφορα χρηματικά ποσά, είτε απευθείας από την επιχείρηση είτε μέσω των πρακτόρων, πληρώνει έξοδα για το πλοίο, για τη μισθοδοσία για φρέσκα τρόφιμα, κλπ, και αποδίδει λογαριασμό (MGA) στην επιχείρηση στο τέλος της περιόδου. Το λογιστήριο μετά από τον έλεγχο του MGA για της ορθότητα των αναγραφόντων, διατυπώνει τις ημερολογιακές εγγραφές και χρεωπιστώνει το λογαριασμό του πλοιάρχου.

Ο λογαριασμός του πλοιάρχου (MGA) λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

- Με τα χρηματικά ποσά που λαμβάνει ο πλοίαρχος με τη μορφή μετρητών ή εμβασμάτων απευθείας από την επιχείρηση ή μέσω τρίτων (πρακτόρων, ναυλωτών, κλπ).
- Με τα χρηματικά ποσά που πληρώνει η επιχείρηση για λογαριασμό του πλοιάρχου και αφορούν έξοδα του πλοίου που διαχειρίζεται ο ίδιος (π.χ προκαταβολές που δίνονται σε μέλη του πληρώματος, εμβάσματα που στέλνονται από την επιχείρηση στις οικογένειες των μελών του πληρώματος με εντολή του πλοιάρχου).

---

<sup>20</sup> Master's General Account

- Με ποσά που πληρώνει η επιχείρηση για την εξόφληση μισθών μελών του πληρώματος, που επαναπατρίζονται και δεν μπόρεσε να εξοφλήσει ο πλοίαρχος όπως είναι υποχρεωμένος.
- Με τα ποσά των κρατήσεων, από τις ακαθάριστες αποδοχές, των μελών του πληρώματος, που προκύπτουν από τον υπολογισμό της μισθοδοσίας (ασφαλιστικά ταμεία ΝΑΤ, ΠΝΟ, κλπ), φόρους μισθωτών υπηρεσιών και εισφορά αλληλεγγύης, τηλεφωνικές κάρτες.
- Με την αξία των ειδών κυλικείου όταν ο πλοίαρχος αναλαμβάνει τη διαχείρισή τους. Η χρέωση αυτή γίνεται όταν τα ήδη αγοράζονται απευθείας από την επιχείρηση ή μέσω των πρακτόρων.

Πιστώνεται:

- Με τα διάφορα έξοδα που πληρώνει ο πλοίαρχος
- Με πληρωμές που κάνει ο πλοίαρχος σε διάφορα πρόσωπα κατ' εντολή της επιχείρησης
- Με την αξία αγορών, εφοδίων, τροφίμων
- Με δαπάνες για επισκευή του πλοίου που πλήρωσε ο καπετάνιος
- Με τις ακαθάριστες αποδοχές του πληρώματος

## 5.7 Ομάδα 4η : Καθαρή Θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

40. Κεφάλαιο

41. Αποθεματικά Κεφάλαια

42. Αποτελέσματα εις νεο

43. Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίων

44. Προβλέψεις

45. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

46. ....

47. ....

Οι λογαριασμοί κεφαλαίων μακράς διάρκειας, όπως λέγονται οι παραπάνω λογαριασμοί δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες διαφορές στη Ναυτιλιακή Λογιστική, σχετικά με τις λογιστικές των υπολοίπων κλάδων.



### **Λογαριασμοί Προβλέψεων**

Οι προβλέψεις αυτής της κατηγορίας σχηματίζονται κατά το κλείσιμο του ισολογισμού, με χρέωση των οικείων λογαριασμών του 68. Προβλέψεις Εκμετάλλευσης, ή 84. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους και προορίζονται κυρίως να καλύψουν έξοδα της χρήσης που πιθανολογούνται ότι θα πραγματοποιηθούν μετά τον σχηματισμό των προβλέψεων.

Ένας λογαριασμός πρόβλεψης του παθητικού διαφέρει από τους λογαριασμούς των υποχρεώσεων γιατί α) είναι υποχρέωση αλλά δεν είναι ακριβές το ποσό που οφείλεται β) πρέπει να εξοφληθεί αλλά δεν είναι ακριβής ο χρόνος εξόφλησης.

Ο λογαριασμός προβλέψεων πιστώνεται με προβλέψεις για αποζημιώσεις προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία, με προβλέψεις για λοιπές δαπάνες εκμετάλλευσης του πλοίου, με προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις από ναυλωτές, πράκτορες, μέλη πληρώματος, με προβλέψεις για έκτακτα έξοδα που προέρχονται από αβαρίες, συγκρούσεις, προσαράξεις, ατυχήματα πληρώματος κλπ.

### **Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις**

Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι εκείνες των οποίων η ημερομηνία εξόφλησης λήγει μετά το τέλος της επόμενης χρήσης.

Λογαριασμοί μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι για παράδειγμα οι λογαριασμοί των τοκοχρεωλυτικών δανείων που συνάπτουν συνήθως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την κατασκευή πλοίων. Το χαρακτηριστικό αυτών των δανείων είναι ότι χορηγούνται από τις τράπεζες κατά κανόνα με υποθήκη του πλοίου. Πολλές φορές χορηγείται στον δανειστή (που κυρίως είναι η τράπεζα) και πρόσθετη εγγύηση όπως το δικαίωμα είσπραξης ολόκληρου του ναύλου ή μέρος αυτού, μέχρι την εξόφληση του δανείου.

## 5.8 Ομάδα 5η : Λογαριασμοί Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων

- 50. Προμηθευτές
- 51. Πράκτορες<sup>21</sup>
- 52. Τράπεζες – Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
- 53. Πιστωτές Διάφοροι
- 54. Υποχρεώσεις από Φόρους – Τέλη
- 55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
- 56. Μεταβατικοί Λογαριασμοί Παθητικού
- 57. ....
- 58. Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής
- 59.

Οι λογαριασμοί της ομάδας 5 παρακολουθούν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την προσθήκη στην επιμέρους ανάλυση της ομάδας, λογαριασμών για τους Πράκτορες, Ασφαλιστές, Επισκευαστές-Ναυπηγεία.

### Λογαριασμός 50. Προμηθευτές

Η ανάλυση του λογαριασμού αυτού παρακολουθεί τις προμήθειες εφοδίων, τροφίμων, επισκευών συντηρήσεων που μπορεί να γίνεται από το κεντρικό γραφείο διαχείρισης του πλοίου ή από τον πλοίαρχο με εντολή του τμήματος προμηθειών.

- 50.00 Προμηθευτές Ανταλλακτικών (Spares Suppliers)
- 50.01 Προμηθευτές Αναλωσίμων (Stores Suppliers)
- 50.02 Bunkers & Lubs Suppliers
- 50.03 ....
- 50.90 Επισκευαστές – Κατασκευαστές (Ναυπηγεία-Συνεργεία)

### Λογαριασμός 51. Πράκτορες

Τα πλοία ανεφοδιάζονται στα διάφορα λιμάνια του κόσμου, συνήθως, με τη μεσολάβηση κάποιου ναυτικού πράκτορα, ο οποίος έχει οριστεί από τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Επίσης πάρα πολλές φορές συμβαίνει οι παραγγελίες των πάσης φύσεως προμηθειών και υπηρεσιών, να απευθύνονται από το πλοίο είτε από το γραφείο διαχείρισης του πλοίου,

---

<sup>21</sup> Λόγω περιορισμένου έως ανύπαρκτου αριθμού συναλλαγών σε συναλλαγματικές και γραμμάτια ο λογαριασμός 51 μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των πρακτόρων (Agents) για καλύτερη εξυπηρέτηση.

στον πράκτορα του λιμανιού προσέγγισης του πλοίου και τα τιμολόγια των προμηθειών να εξοφλούνται από τους αρμόδιους πράκτορες. Οι πράκτορες καταρτίζουν το σχετικό λογαριασμό των εξόδων και πληρωμών που πραγματοποίησαν για το πλοίο και τα αποστέλλουν μαζί με τα σχετικά δικαιολογητικά στη ναυτιλιακή επιχείρηση προς εξόφληση ή συμπληφίζουν την προκαταβολή που είχαν λάβει από την επιχείρηση.

Επίσης ο ναυτικός πράκτορας για την αμοιβή του, είναι προμηθευτής για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, δεδομένου ότι παρέχει υπηρεσίες πρακτόρευσης του πλοίου της.

## **52. Τράπεζες – Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων**

Ο λογαριασμός 52 αφορά τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις προς τις τράπεζες με ανάλυση κατά τράπεζα και κατά δάνειο ή πίστωση.

## **53. Πιστωτές Διάφοροι**

53.00 μέχρι και τον 53.18 όπως ορίζει το Ε.Γ.Λ.Σ

53. ....

53.90 Μεσίτες και Ναυλομεσίτες

53.91 Ασφαλιστές και Ασφαλειομεσίτες (Insurers & Insurance Brokers)

53.92 Νηογνώμονες

53.93 .....

53.97 Οφειλόμενες αποδοχές πληρώματος πληρωτέες

## **54. Υποχρεώσεις από φόρους - Τέλη**

Στους υπολογαριασμούς του 54 παρακολουθούνται οι υποχρεώσεις της επιχείρησης προς το Ελληνικό Δημόσιο.

Ειδικό καθεστώς φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, διαμορφώθηκε με το νόμο 1880/1951, και τον 27/1975 που τον ακολούθησε, ο οποίος σχετίζεται με τη φορολογία των πλοίων και την επιβολή εισφοράς, με σκοπό την προσέλκυση κεφαλαίων εξωτερικού για την ανάπτυξη με αυτόν τον τρόπο της εμπορικής ναυτιλίας. Για τον υπολογισμό του φόρου δεν λαμβάνονται υπόψη τα κέρδη που πραγματοποιούνται αλλά η ηλικία και η χωρητικότητα του πλοίου. Κατά συνέπεια θεωρείται ως σταθερό στοιχείο της

εκμετάλλευσης του πλοίου. Οπότε λογιστικά απεικονίζεται στους λογαριασμούς της ομάδας 6.

Αν μια επιχείρηση παρουσιάζει εισόδημα που δεν προκύπτει από την εκμετάλλευση πλοίων αλλά από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα χρησιμοποιείται ο λογαριασμός 54.07 Φορολογία εισοδήματος Φορολογητέων Κερδών.

Σε ιδιαίτερο λογαριασμό 54.00 παρακολουθείται ο ΦΠΑ των επιχειρήσεων (Φόρος Προστιθέμενης Αξίας) που επιβλήθηκε από την 01/01/1987 στην παράδοση ή απόκτηση αγαθών και στην παροχή υπηρεσιών. Ο νόμος αφορά όλες τις επιχειρήσεις αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις δίνει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να έχουν απαλλαγή από τον ΦΠΑ. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις απαλλαγή υπάρχει στις περιπτώσεις:

- Παράδοση και εισαγωγή πλοίων και πλωτών μέσων που προορίζονται για εμπορική ναυσιπλοΐα
- Παράδοση και εισαγωγή καυσίμων, τροφοδοσιών και άλλων αγαθών που προορίζονται για εφοδιασμό πλοίων και άλλων πλωτών μέσων
- Ναύλωση πλοίου
- Εργασίες συντήρησης και επισκευής πλοίων και πλωτών μέσων
- Παροχή υπηρεσιών για εξυπηρέτηση άμεσων αναγκών των πλοίων τους και του φορτίου τους

Διαδικαστικά όταν πρόκειται για παράδοση εφοδίων (αναλώσιμα, ανταλλακτικά, τρόφιμα κλπ) στο πλοίο, ο ΦΠΑ που χρεώνεται από τον προμηθευτή στη ναυτιλιακή επιχείρηση, με την έκδοση του τιμολογίου, σημψηφίζεται με το πιστωτικό που εδίδεται στη συνέχεια από τον προμηθευτή, μετά από την προσκόμιση από την επιχείρηση, των εγγράφων του εκτελωνισμού των εφοδίων και της εθνικότητας του πλοίου.

Στην περίπτωση τιμολογίου παροχής υπηρεσιών (επισκευών, συντηρήσεων, επιθεωρήσεων) δεν χρεώνεται ο ΦΠΑ από τον προμηθευτή, με την προσκόμιση, από την επιχείρηση, μόνο του εγγράφου εθνικότητας του πλοίου.

Ο ΦΠΑ που επιβαρύνει τα τιμολόγια των εξόδων της διαχειρίστριας εταιρείας, επιστρέφεται στην επιχείρηση ή συμπληφίζεται με άλλους φόρους (πχ παρακράτησης ΦΜΥ) μετά από την υποβολή τους αιτήματος για επιστροφή και έπειτα από έλεγχο των περιοδικών δηλώσεων από τον αρμόδιο ελεγκτή.

### **55. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί**

Ο λογαριασμός 55 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί περιλαμβάνει επιπλέον των γνωστών ασφαλιστικών οργανισμών τους παρακάτω οργανισμούς ναυτικής ασφάλισης :

**ΝΑΤ** (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο), είναι ΝΠΔΔ και παρέχει στους ασφαλισμένους ναυτικούς σύνταξη, εφάπαξ αποζημίωση και επικουρική ασφάλιση.

**ΤΠΑΕΝ** (Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού) παρέχει οικονομική ενίσχυση και εφάπαξ οικονομικά βοηθήματα στους αξιωματικούς του Ε.Ν<sup>22</sup> που αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα.

**ΤΠΚΠΕΝ** (Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού) παρέχει οικονομική ενίσχυση και εφάπαξ οικονομικά βοηθήματα στα μέλη του κατώτερου πληρώματος, που εξέρχονται από το ναυτικό επάγγελμα.

Π.Ν.Ο (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία). Είναι ναυτεργατική οργάνωση και γίνεται παρακράτηση από τους ναυτικούς για την ενίσχυση των αναγκών λειτουργίας της.

### **58. Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής**

Η λειτουργία του λογαριασμού αποβλέπει στην διευκόλυνση της εξαγωγής βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων, με την καταχώρηση ποσών (εξόδων, εσόδων, αποθεμάτων) που είναι γνωστά αλλά δεν έχουν ακόμα πραγματοποιηθεί και μπορούν να υπολογιστούν με ικανή προσέγγιση αλλά δεν έχουν ακόμα εκδοθεί ή ληφθεί τα απαραίτητα δικαιολογητικά.

Πιστώνεται με τα προϋπολογισμένα έξοδα με χρέωση των ομάδων 6 και 8, με τις προϋπολογισμένες αγορές εφοδίων με χρέωση της ομάδας 2 και χρεώνεται με τα προϋπολογισμένα έσοδα με πίστωση των αντιστοιχων λογαριασμών της ομάδας 7 και 8.

---

<sup>22</sup> Εμπορικού Ναυτικού

### 5.9 Ομάδα 6η : Οργανικά έξοδα κατ'είδος

- 60. Έξοδα διοικήσεως (κεντρικών γραφείων)
- 61. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος
- 62. Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως
- 63. Έξοδα συντηρήσεων και επισκευών
- 64. Έξοδα ταξιδιών
- 65. Γενικά έξοδα πλοίου
- 66. Αποσβέσεις πλοίων
- 68. Προβλέψεις εκμετάλλευσης
- 69. Οργανικά έξοδα κατ' είδος άλλων κέντρων (γραφείων – υποκαταστημάτων)

#### Κόστος εκμετάλλευσης πλοίου

Τα έξοδα εκμετάλλευσης ή αλλιώς λειτουργικά έξοδα είναι τα έξοδα εκείνα που πραγματοποιούνται κατά τη συνηθισμένη δραστηριότητα της επιχείρησης. Γίνονται δηλαδή προκειμένου να λειτουργούν σωστά οι διάφορες υπηρεσίες της επιχείρησης.

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα σημαντικό είναι το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, δηλαδή τα έξοδα εκείνα που πραγματοποιούνται προκειμένου να παρέχονται οι υπηρεσίες των μεταφορών. Τα υπόλοιπα λειτουργικά έξοδα που αφορούν το υπαλληλικό προσωπικό στα γραφεία της επιχείρησης δεν διαφέρουν ως προς την λογιστική αντιμετώπισή τους από τα έξοδα μιας οποιασδήποτε επιχείρησης και για το λόγο αυτό δεν θα γίνει ιδιαίτερη ανάλυση.

Το κόστος εκμετάλλευσης ενός πλοίου μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες:

- **Τρέχοντα έξοδα (running expenses).** Πρόκειται για τα έξοδα που γίνονται γενικότερα για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς και δεν συνδέονται άμεσα με κάποιο συγκεκριμένο ταξίδι. Είναι δηλαδή έξοδα που πραγματοποιούνται είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω είτε σε κάποιο λιμάνι για επιθεωρήσεις, επισκευές, φόρτωση, εκφόρτωση κ.λπ. Οι κυριότερες κατηγορίες αυτών των εξόδων είναι:
  1. Αμοιβές και έξοδα πληρωμάτων
  2. Εφόδια, συμπεριλαμβανομένων των λιπαντικών
  3. Επισκευές / Επιθεωρήσεις / Δεξαμενισμός
  4. Ασφάλιστρα
  5. Διάφορα έξοδα
  6. Δαπάνες διοίκησης

- **Έξοδα ταξιδιού (voyages expenses).** Πρόκειται για συγκεκριμένα έξοδα που πραγματοποιούνται ειδικά για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου ταξιδιού. Συνεπώς, τα έξοδα αυτά είναι διαφορετικά για κάθε ταξίδι. Τα έξοδα ταξιδιού μπορούν να διακριθούν σε γενικότερες κατηγορίες ως εξής:
  1. Πρακτορειακά
  2. Καύσιμα
  3. Λιμενικά έξοδα
  4. Έξοδα φορτίου, στοιβασίας, καθαρισμού κυτιών
  5. Προμήθειες ναύλων

Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι βασικές κατηγορίες των εξόδων εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

#### **60. Έξοδα διοικήσεως (κεντρικών γραφείων)**

- 60.00 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού διοικήσεως
- 60.01 Αμοιβές και έξοδα τρίτων
- 60.02 Παροχές τρίτων
- 60.03 Φόροι – τέλη
- 60.04 Διάφορα έξοδα
- 60. ....
- 60.90 Εργοδοτικές Εισφορές
- 60.99 Αποσβέσεις παγίων διοίκησης (κεντρικών γραφείων)

#### **61. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος**

- 61.00 Τακτικοί μισθοί
- 61.01 Υπερωρίες πληρώματος
- 61.02 Έκτακτες αμοιβές πληρώματος
- 61.03 Επιδόματα αδείας
- 61.04 Επιδόματα πολύμηνης υπηρεσίας
- 61.05 Μισθοί αναμονής πληρωμάτων
- 61.06 Αποζημιώσεις πληρώματος
- 61.07 Εισφορές πλοιοκτήτη
- 61.08 Τροφοδοσία πληρώματος
- 61.09 Έξοδα νοσηλείας πληρώματος
- 61.10 Αποζημιώσεις λόγω ασθένειας
- 61.11 Έξοδα αποστολής και επαναπατρισμού πληρώματος
- 61.12 Διάφορα έξοδα πληρώματος
- 61.13 .....
- 61.99 Έξοδα πληρώματος καλυμμένα ασφαλιστικά

**62. Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως**

- 62.00 Ασφάλιστρα κήτους και μηχανών
- 62.01 Ασφάλιστρα ναύλου
- 62.02 Ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου
- 62.03 Ασφάλιστρα για απώλεια μισθώματος
- 62.04 Ασφάλιστρα ειδικά
- 62.05 Εισφορές για αυτασφάλιση
- 62.06 Προμήθειες ασφαλειών
- 62.07 .....

**63. Έξοδα συντηρήσεων και επισκευών**

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



**64. Έξοδα ταξιδιών**

- 64.00 Λιμενικά δικαιώματα
- 64.01 Δικαιώματα πλεύρισης
- 64.02 Ρυμουλκικά δικαιώματα
- 64.03 Έξοδα αμφιδέτησης
- 64.04 Πλοηγικά δικαιώματα
- 64.05 Δικαιώματα πορθμείων
- 64.06 Πρακτορειακά δικαιώματα
- 64.07 Έξοδα στοιασίας φορτίου
- 64.08 Προμήθειες ναύλου
- 64.09 Διάφορα ειδικά έξοδα ταξιδιών
- 64.10 Καύσιμα (Bunkers)
- 64.11 .....
- 64.99 Έξοδα ταξιδιών καλυμμένα ασφαλιστικά

**65. Γενικά έξοδα πλοίου**

- 65.00 Τέλη ραδιοτηλεγραφημάτων
- 65.01 Έξοδα ηλεκτροπαραγωγής
- 65.02 Έξοδα ατμοπαραγωγής
- 65.03 Έξοδα ύδρευσης
- 65.04 Τέλη χωρητικότητας
- 65.05 Εισφορές δημοσίου
- 65.06 Διάφορα έξοδα
- 65.07 Έξοδα δημοσίων σχέσεων
- 65.08 Έντυπα και γραφική ύλη
- 65.09 Έξοδα Διαχείρισης (Management Fee)

**66. Αποσβέσεις**

- 66.00 Αποσβέσεις αξίας πλοίου
- 66.01 Αποσβέσεις επίπλων και λοιπού εξοπλισμού πλοίου
- 66.02 Αποσβέσεις επίπλων και λοιπού εξοπλισμού κεντρικών γραφείων
- 66.03 .....
- 66.12 Αποσβέσεις αξίας κτήσης Πλοίων

**67. Τόκοι χρεωστικοί και συναφή έξοδα**

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

**68. Προβλέψεις εκμετάλλευσης**

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

**69. Οργανικά έξοδα κατ' είδος άλλων κέντρων (γραφείων – υποκαταστημάτων)**

## 5.10 Ομάδα 7η : Οργανικά έσοδα κατ'είδος

### 70. Ναύλοι και μισθώματα

70.00 Ναύλοι (Freights)

70.01 Μισθώματα (Hires)

71. Σταλίες (Demurrage)

72. Έσοδα καθαρισμού κυτών

73. Επισταλίες (Despatch) (αντίθετος λογαριασμός)

74. Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως πλοίου

.....

### 77. Έσοδα Διαχειρίστριας (κεντρικά γραφεία)

77.01 Έσοδα Διαχειρίστριας (Management Fees)

### Ανάλυση εσόδων των ναυτιλιακών εταιρειών

Τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με την μορφή εκμετάλλευσης του πλοίου και για κάθε περίπτωση αναπτύσσονται οι αντίστοιχοι λογαριασμοί αποτύπωσης του κάθε εσόδου. Τα είδη των εσόδων είναι:

#### Έσοδα από ναυλώσεις.

Η ναύλωση αφορά την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς φορτίου έναντι ανταλλάγματος το οποίο ονομάζεται ναύλος. Τα έσοδα μπορεί να είναι κατά ταξίδι ή για πολλαπλά συνεχή ταξίδια.

#### Έσοδα από χρονοναυλώσεις

Η χρονοναύλωση αφορά την παραχώρηση του πλοίου και του πληρώματος αυτού στη διάθεση του ναυλωτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι ανταλλάγματος το οποίο ονομάζεται ενοίκιο. Η χρονοναύλωση μπορεί να είναι κατά παραχώρηση ή ναύλωση του πλοίου γυμνού.

#### Έσοδα από φορτωτικές

Η φορτωτική αποτελεί σύμβαση μεταφοράς αγαθών μέσω θάλασσας έναντι ανταλλάγματος το οποίο ονομάζεται ναύλος.

**Έσοδα από όρους ναυλοσυμφώνων, χρόνο-ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών.**

- **Σταλίες (Demurrage)** είναι αποζημιώσεις που καταβάλλονται από το ναυλωτή σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης κα εκφόρτωσης πέρα από τις μέρες που προβλόπονται στο ναυλοσύμφωνο
- **Αποζημιώσεις για καθαρισμό κυτών** πληρώνονται από το ναυλωτή σε περίπτωση που το πλοίο χρονοναυλώνεται με σκοπό να καλύψουν α) ενδεχόμενη πρόσθετη εργασία του πληρώματος για λογαριασμό του ναυλωτή και β) δαπάνες για τον καθαρισμό των κυτών (αμπαριών) του πλοίου. Οι εργασίες αυτές γίνονται από το πλήρωμα εν πλω και όχι από εργάτες στο λιμάνι, για εξοικονόμηση χρόνου.
- **Επισταλίες (επισπεύσεις – Despatch)** είναι οι αποζημιώσεις που καταβάλει ο εκναυλωτής στο ναυλωτή, στις περιπτώσεις που επισπεύδεται ο χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης του πλοίου και παραδίδεται ελεύθερο στο ναυλωτή πριν από το χρόνο που προβλέπονταν από το ναυλοσύμφωνο. Η αποζημίωση αποτελεί αφαιρετικό στοιχείο των εσόδων ή προσθετικό στοιχείο των εξόδων της εκμετάλλευσης. Από θέση λογιστικού χειρισμού οι επισταλίες πρέπει να εμφανίζονται στην ομάδα λογαριασμών εσόδων σαν αντίθετος λογαριασμός αυτών.

**Έσοδα από ναύλους επιβατών.**

Πρόκειται για τα έσοδα που έχουν οι επιχειρήσεις από τα εισιτήρια μεταφοράς των επιβατών στα πλοία της γραμμής και στα πλοία των περιηγήσεων.

**Έσοδα από ναύλους οχημάτων και εμπορευμάτων.**

Πρόκειται για τα έσοδα που προέρχονται από τα εισιτήρια μεταφοράς οχημάτων και εμπορευμάτων στα πλοία της γραμμής.

**Έσοδα από εστιατόρια, κυλικεία, μπαρ, καταστήματα, καζίνο, υπηρεσίες ψυχαγωγίας προς τους επιβάτες.**

**Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης.**

Πρόκειται για τα έσοδα που δεν ανήκουν σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες όπως είναι μεταξύ άλλων οι προμήθειες και οι τόκοι.

### 5.11 Ομάδα 8η : Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων

80. Εκμετάλλευση πλοίου

81. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου

#### **82. Έκτακτα και ανόργανα έξοδα – έκτακτες ζημιές**

82.00 Έκτακτα και ανόργανα έξοδα

82.00.00 Πρόστιμα – Προσαυξήσεις

82.00.01 Συναλλαγματικές Διαφορές

82.00.....

82.00.05 Έξοδα αποζημιώσεων λόγω ατυχημάτων

82.00.....

82.01 Εκτακτες Ζημιές

82.01.00 Εκτακτες ζημιές πλοίου

82.01....

82.01.04 Ζημιές από αβαρίες

82.01.....

82.01.99 Εκτακτες ζημιές πλοίου καλυμμένες ασφαλιστικά

83. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη

83.00 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα

83.00.00 Τόκοι καταθέσεων

83.00.01 Συναλλαγματικές διαφορές

83.00.02 Προμήθειες

83.00...

83.01 Έκτακτα κέρδη

83.01.00 Κέρδη από εκποίηση εφοδίων πλοίου

83.01.01 Κέρδη από ακποίηση παγίων στοιχείων

84. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους

85. Αποτελέσματα χρήσεως

86. Αποτελέσματα προς διάθεση

Στην ομάδα 8 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί προσδιορισμού αποτελεσμάτων του πλοίου, των έκτακτων και ανόργανων εσόδων και εξόδων του πλοίου, των έκτακτων κερδών ή ζημιών, προσδιορισμού του καθαρού αποτελέσματος της χρήσης και της διάθεσης του.

## 80. Εκμετάλλευση πλοίου

Στο λογαριασμό εκμετάλλευσης μεταφέρονται τα ομαλά και οργανικά έξοδα και έσοδα για να προσδιοριστεί το αποτέλεσμα (κέρδος ή ζημιά) της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Χρεώνεται με τα χρεωστικά υπόλοιπα των αποθεμάτων (ομάδα 2) από τα οποία αφαιρούνται τα υπόλοιπα της απογραφής στο τέλος της χρήσης, με τα χρεωστικά υπόλοιπα των λογαριασμών της ομάδας 6 (οργανικά έξοδα κατ' είδος) και πιστώνεται με τα πιστωτικά υπόλοιπα της ομάδα 7 (οργανικά έσοδα κατ' είδος).

## 82. Έκτακτα και ανόργανα έξοδα – Έκτακτες ζημιές

Στο λογαριασμό αυτό καταχωρούνται κατ'είδος τα έκτακτα έξοδα χρήσεως και έκτακτες ζημιές.

### Έκτακτα και ανόργανα έξοδα

- Προσαυξήσεις και πρόστιμα που πληρώνονται για εισφορές ταμείων και φόρους
- Συναλλαγματικές διαφορές που προκύπτουν από την τακτοποίηση των λογαριασμών πριν το κλείσιμο, και από τη διαφορά της ισοτιμίας του δολλαρίου με το τοπικό νόμισμα του τιμολογίου όταν το τιμολόγιο δεν πληρώνεται την ημέρα που εκδίδεται.
- Έξοδα που έγιναν για αγορά πλοίων οι οποίες (αγορές) δεν πραγματοποιήθηκαν.
- Έξοδα για αποζημιώσεις λόγω ατυχημάτων σε μέλη πληρώματος ή τρίτους
- Καταπτώσεις εγγυήσεων που δόθηκαν σε τρίτους (τράπεζες κλπ).

### Έκτακτες Ζημιές

- Έκτακτες ζημιές του πλοίου οι οποίες προκύπτουν από απρόβλεπτα συμβάντα (σύγκρουση, προσάραξη, μόλυνση περιβάλλοντος κλπ).
- Ζημιές που προκαλούνται από μερική ή γενική αβαρία
- Ζημιές από πώληση εφοδίων

### 83. Έκτακτα και ανόργανα Έσοδα – Έκτακτα κέρδη

Στο λογαριασμό αυτό καταχωρούνται κατ'είδος τα έκτακτα έσοδα χρήσεως και τα έκτακτα κέρδη όπως :

- Τόκοι καταθέσεων
- Συναλλαγματικές διαφορές πιστωτικές
- Διαφορές από είσπραξη ασφαλιστικών απαιτήσεων
- Διαφορές που προκύπτουν από την αγορά και πώληση των πετρελαίων κατά την παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου (Delivery – Redelivery σε περιπτώσεις χρονοναύλωσης)

### 84. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους

Στο λογαριασμό αυτό καταχωρούνται οι προβλέψεις, για έκτακτους κινδύνους για κάλυψη έκτακτων ζημιών και εξόδων που πιθανολογείται ότι θα συμβούν, μετά τον προσδιορισμό του αποτελέσματος. Τέτοιου είδους προβλέψεις μπορεί να είναι α) για μείωση της αξίας του πλοίου λόγω πτώσης της ναυλαγοράς β) Πρόβλεψη για επισφάλειες από ναυλωτές, πράκτορες, ασφαλιστικές επιχειρήσεις κλπ.

Αν οι ζημιές αυτές ή έξοδα είχαν πραγματοποιηθεί μέσα στη χρήση θα είχαν καταχωρηθεί στο λογαριασμό 82. Ο λογαριασμός 84 χρεώνεται με πίστωση του λογαριασμού του παθητικού 44 προβλέψεις (ομάδα 4).

### 85. Αποτελέσματα χρήσεως

Η χρεωπίστωση του λογαριασμού αυτού προσδιορίζει το αποτέλεσμα της χρήσης κέρδη ή ζημιές. Χρεώνεται:

- Με τυχόν ζημιές που μεταφέρονται από το λογαριασμό 80 Εκμετάλλευση Πλοίου
- Με τα έκτακτα και ανόργανα έξοδα και έκτακτες ζημιές
- Με τις προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους
- Με το κέρδος της χρήσης σε πίστωση του λογαριασμού 86 Αποτελέσματα προς διάθεση.

Πιστώνεται:

- Με τα κέρδη που μεταφέρονται από το λογαριασμό 80 Εκμετάλλευση Πλοίου
- Με τα έκτακτα και ανόργανα έσοδα και έκτακτα κέρδη
- Με τη ζημιά της χρήσης σε χρέωση του λογαριασμού 86 Αποτελέσματα προς διάθεση.

Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι βασικές κατηγορίες των εξόδων εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

**80. Εκμετάλλευση πλοίου**

**81. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως πλοίου**

**82. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – έκτακτες ζημιές**

82.00 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα

82.00.00 Πρόστιμα – Προσαυξήσεις

82.00.01 Συναλλαγματικές διαφορές

82.00.02 Καταπτώσεις εγγυήσεων

82.00.03 .....

82.00.04 Έσοδα αγορών πλοίων (μη πραγματοποιηθεισών)

82.00.05 Έσοδα αποζημιώσεων λόγω ατυχημάτων

82.01 Έκτακτες ζημιές

82.01.00 Έκτακτες ζημιές πλοίου

82.01.01 Ζημιές από εκποίηση εφοδίων πλοίου

82.01.02 Ζημιές από εκποίηση παγίων στοιχείων

82.1.03 Ζημιές από ανεπίδεκτες εισπράξεως απαιτήσεις

82.01.04 Ζημιές από αβαρίες

82.01.05 .....

82.01.99 Έκτακτες ζημιές πλοίου καλυμμένες ασφαλιστικά

**83. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα – έκτακτα κέρδη**

83.00 Έκτακτα και ανόργανα έσοδα

83.00.00 Τόκοι καταθέσεων

83.00.01 Συναλλαγματικές διαφορές

83.00.02 Προμήθειες

83.00.03 Διαφορές από ασφαλιστικές απαιτήσεις

83.00.04 Έσοδα από ραδιοτηλεγραφήματα μελών πληρώματος

83.00.05 .....

83.01 Έκτακτα κέρδη

83.01.00 Κέρδη από εκποίηση εφοδίων πλοίου

83.01.01 Κέρδη από εκποίηση παγίων στοιχείων

**84. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους**

84.00 Προβλέψεις απαξιώσεων και υποτιμήσεων παγίων στοιχείων

84.01 Προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις

84.02 Προβλέψεις για εξαιρετικούς κινδύνους και έκτακτα έξοδα

84.03 Προβλέψεις για έξοδα προηγούμενων χρήσεων

**85. Αποτελέσματα χρήσεως**

**86. Αποτελέσματα προς διάθεση**

86.00 Καθαρά κέρδη χρήσεως

86.01 Ζημιά χρήσεως



5.12 Συσχέτιση Λογιστικών Λογαριασμών και τμημάτων

<b>ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑΤΩΝ</b>		
<b>Τμήμα</b>	<b>Λογαριασμοί Ισολογισμού</b>	<b>Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων</b>
Management	<ul style="list-style-type: none"> <li>Λογαριασμός Μετόχων (Shareholders Accounts)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μερίσματα (Dividends)</li> </ul>
Chartering	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ναυλωτές (Charterers)</li> <li>Πράκτορες λιμένων (Port Agents)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εσοδα Ταξιδίων (Revenues)</li> <li>Εξοδα Ταξιδίων (Voyage Costs)</li> </ul>
Operations	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ναυλωτές (Charterers)</li> <li>Πράκτορες λιμένων (Port Agents)</li> <li>Τραπεζικοί Λογαριασμοί (Bank accounts)</li> <li>Πορμηθευτές (Suppliers)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εσοδα Ταξιδίων (Revenues)</li> <li>Εξοδα Ταξιδίων (Voyage Costs)</li> <li>Τρόφιμα (Provisions)</li> <li>Αναλώσιμα (Stores)</li> <li>Ανταλλακτικά (Spares)</li> <li>Λιπαντικά (Lubricants)</li> <li>Επισκευές (Repairs)</li> </ul>
Technical	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προμηθευτές (Suppliers)</li> <li>Επισκευαστές (Repairers)</li> <li>Ναυπηγεία (Shipyards)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανταλλακτικά (Spares, Stores)</li> <li>Επισκευές (Repairs)</li> <li>Προγραμματισμένες επισκευές και συντηρήσεις (Drydocking or Special surveys )</li> </ul>
Supply / Purchasing	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προμηθευτές/Suppliers</li> </ul>	Καταναλώσεις <ul style="list-style-type: none"> <li>Καυσίμα / Πετρέλαιο (Bunkers)</li> <li>Λιπαντικά/Lubricants</li> <li>Ανταλλακτικά/Spares</li> <li>Αναλώσιμα/Stores</li> </ul>
Crew / Marine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Απαιτήσεις αποζημιώσεων πληρώματος /Crew Claims</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μισθοί/Crew Wages</li> <li>Λοιπά έξοδα πληρώματος /Crew Expenses</li> </ul>
Insurance & Claims / Legal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Απαιτήσεις / Claims</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ασφαλιστικά έξοδα /Insurance expenses</li> </ul>
Financial / Accounting		
IT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προμηθευτές/Suppliers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μηχανογραφικός εξοπλισμός H/W, S/W</li> <li>Επικοινωνίες/communications</li> </ul>
Safety & Quality (HSQE)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Safety Claims</li> <li>Environmental issues</li> </ul>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο : Παράδειγμα εφαρμογής Λογιστικών γεγονότων

### 6.1 Παράδειγμα εφαρμογής

Η διαχειρίστρια “M.SA” έχει αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου M/V HECTOR που ανήκει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία “S.LTD”.

**Το νόμισμα στο οποίο εκφράζονται τα παρακάτω ποσά** του παραδείγματος είναι το ίδιο με το νόμισμα παρακολούθησης των βιβλίων των εταιρειών, που είναι το **δολλάριο**. Η λήψη των τιμολογίων στα κατά τόπους λιμάνια της υδρογείου, που δέχεται ο ομιλός της ναυτιλιακής επιχείρησης, εκφράζονται στο τοπικό νόμισμα της κάθε περιοχής/χώρας. **Το λογιστήριο, για να μπορεί να έχει την συνολική εικόνα της επιχείρησης** μέσα από τις οικονομικές καταστάσεις, **μετατρέπει όλα τα νομίσματα στο βασικό νόμισμα** παρακολούθησης των βιβλίων. Παράλληλα όμως παρακολουθεί και τις υποχρεώσεις της στο τοπικό νόμισμα της κάθε περιοχής/λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο.

Η λογιστική κατάσταση (υπόλοιπα λογαριασμών<sup>23</sup>) της διαχειρίστριας εταιρείας “M.SA” η οποία έχει αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου M/V HECTOR που ανήκει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία “S.LTD”, την ημερομηνία 30/11/2017 έχει ως εξής:

#### Λογιστική κατάσταση διαχειρίστριας εταιρείας “M.SA” την 30/11/2017

Έπιπλα και Εξοπλισμός γραφείου	10.000
Καταθέσεις όψεως	33.000
Ταμείο	15.000
Αποσβεσμένα έπιπλα και εξοπλισμός	3.000
Εξοδα Διοίκησης	14.000
Τόκοι πιστωτικοί	3.000
Διεταιρικός Λογαριασμός (Intercompany <sup>24</sup> ) S.LTD	66.000

<sup>23</sup> Τα ονόματα των εταιρειών/πλοίου και των ποσών είναι εντελώς υποθετικά μόνο και μόνο για την παρουσίαση του παραδείγματος

<sup>24</sup> Intercompany Accounts είναι οι λογαριασμοί που καταγράφονται και παρακολουθούνται οι συναλλαγές μεταξύ των διαφορετικών οντοτήτων ενός ομίλου εταιρειών. Εμφανίζουν τις απαιτήσεις ή υποχρεώσεις της μιας εταιρείας προς την άλλη. Σύνηθες φαινόμενο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι α) η είσπραξη των ναύλων να μην γίνεται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλά από την Διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου ή από κάποια holding β) η πληρωμή των υποχρεώσεων του πλοίου από τραπεζικούς λογαριασμούς της διαχειρίστριας εταιρείας.

Η λογιστική κατάσταση της πλοιοκτήτριας εταιρείας S.LTD την 30/11/2017 έχει ως εξής:

**Λογιστική κατάσταση διαχειρίστριας εταιρείας “ S.LTD – M.V HECTOR ”**

Αξία πλοίου	800.000
Ναυλωτές	30.000
Ασφαλιστές	15.000
Ασφαλιστικές απαιτήσεις	5.000
Προμηθευτές	91.000
Πράκτορες	12.000
Λογ/σμος Πλοιάρχου (MGA)	15.000
Αποσβεσμένο πλοίο	164.000
Μετοχικό Κεφάλαιο	500.000
Τρόφιμα	10.000
Εφόδια Μηχανής	12.000
Ανταλλακτικά	4.000
Καύσιμα και Λιπαντικά	78.000
Ναύλοι και Μισθώματα	390.000
Σταλίες	24.000
Επισταλίες	4.000
Εξοδα Ταξιδίων	19.000
Εσοδα καθαρισμού αμπαριών	10.000
Εξοδα επισκευών και συντηρήσεως	18.000
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	102.000
Γενικά έξοδα πλοίου	13.000
Εκτακτες ζημιές	4.000
Διάφορα εφόδια πλοίου	2.000
Διεταιρικός Λογ.(Intercompany) M.SA	66.000

Κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου/2017 έγιναν οι παρακάτω πράξεις :

1. Εξοφλήθηκε (μετρητά) από τη διαχειρίστρια M.SA, με εντολή του πλοιάρχου, ο βοηθός μάγειρα Α που αποχώρησε από το πλοίο λόγω ατυχήματος. Υπόλοιπο πληρωτέο 1.000.
2. Δόθηκε προκαταβολή 500 (μετρητά) από τη διαχειρίστρια M.SA, στον βοηθό μάγειρα Β που αναχώρησε για το πλοίο Β προς αντικατάσταση του Α.
3. Με εντολή του πλοιάρχου προς τη διαχειρίστρια M.SA, πραγματοποιήθηκαν εμβάσματα, από τον τραπεζικό λογαριασμό όψεως, στις οικογένειες των μελών του πληρώματος του πλοίου 7.000.

4. Ο πράκτορας Π έστειλε την εκκαθάριση λογαριαμού για τις υπηρεσίες που του ζητήθηκαν να παρέχει στο πλοίο κατά την προσέγγισή του στο λιμάνι φόρτωσης ως εξής :

Έξοδα :	Αεροπορικά εισιτήρια επιστροφής μελών πληρώματος	1.000
	Λιμενικά δικαιώματα	4.000
	Αγορά τροφίμων που παραδόθηκαν στον πλοίαρχο	3.000
	Μετρητά στον πλοίαρχο	1.500
	Αμοιβή του	2.000

5. Ολοκληρώθηκε το ταξίδι του πλοίου και υπολογίστηκε ο ναύλος που οφείλει ο ναυλωτής N ως εξής:
- |   |        |
|---|--------|
| Ναύλος ταξιδιού 25 ημερών                       | 56.000 |
| Μείων προμήθεια ναύλου που δικαιούτε ο ναυλωτής | 2.000  |
| Καθαρός ναύλος                                  | 54.000 |

6. Παρελήφθη από την εταιρεία το τιμολόγιο του προμηθευτή Σ για τα ανταλλακτικά που παραδόθηκαν στο πλοίο 7.500 €. Η ισοτιμία του ευρώ με το δολλάριο την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου είναι 1.20.

7. Παρελήφθη από την εταιρεία το τιμολόγιο του προμηθευτή Β για αγορά καυσίμων που παραδόθηκαν στο πλοίο 15.500 \$.

8. Εξοφλείται από τη διαχειρίστρια, λογαριασμό όψεως, το τιμολόγιο του προμηθευτή Σ για τα ανταλλακτικά που παραδόθηκαν στο πλοίο 7.500 €. Η ισοτιμία του ευρώ με το δολλάριο την ημερομηνία εξόφλησης του τιμολογίου είναι 1.25.

9. Υπολογίστηκε η μισθοδοσία Δεκεμβρίου για το προσωπικό του γραφείου σύμφωνα με τη οποία έχουμε :

Καθαρές αποδοχές πληρωτέες	8.000
Ασφαλιστικά ταμεία ΙΚΑ/ΕΦΚΑ (Εργζ=1200 + Εργδ=2400)	3.600 <sup>25</sup>
ΦΜΥ	600

Οι αποδοχές του προσωπικού εξοφλούνται μέσα στο μήνα Δεκέμβριο, από το λογαριασμό όψεως.

10. Ο πλοίαρχος έδωσε εντολή στο γραφείο να εμβάσει στις οικογένειες των ναυτικών μηνιαία εμβάσματα 5.000. (από λογαριασμό όψεως).

11. Το γραφείο εισέπραξε 40.000 από το ναυλωτή έναντι του οφειλόμενου υπολοίπου.

<sup>25</sup> Εισφορές εργαζομένου = 1200, Εισφορές Εργοδότη = 2400

12. Το λογιστήριο παρέλαβε το λογαριασμό πλοιάρχου Δεκεμβρίου από τον οποίο προκύπτουν :

**Εισπράξεις**

Μηνιαία Εμβάσματα από τα κεντρικά γραφεία	5.000
Εκτακτα εμβάσματα	7.000
Εξόφληση μισθού β.μαγείρου Α	1.000
Προκαταβολή μισθού β.μαγείρου Β	500
Μετρητά από τον πράκτορα	1.500
Κρατήσεις μισθοδοσίας πληρώματος NAT	1.000
ΦΜΥ	225

**Πληρωμές**

Αγορά φρέσκων τροφίμων	2.000
Ακαθάριστες αμοιβές πληρώματος	16.000

**Τροφοδοσία**

Υπόλοιπο τροφίμων από προηγούμενο λογ/σμό	10.000
Αγορές τροφίμων από τον πλοίαρχο	2.000
Αγορές τροφίμων από τον πράκτορα	3.000
Σύνολο :	<b>15.000</b>
Αξία τροφίμων 31/12 (απογραφή)	4.000
Αναλωθέντα τρόφιμα μηνός Δεκεμβρίου	<b>11.000</b>

**Εισφορές πλοιοκτήτη NAT**

2.000

13. Η διαχειρίστρια εταιρεία "M.SA" εκδίδει χρεωστικό σημείωμα (Debit Note) προς την πλοιοκτήτρια " S.LTD – M.V HECTOR " για τις υπηρεσίες διαχείρισης (Management Fee) για το μήνα Δεκέμβριο 15.000.

14. Λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω γεγονότα να προσδιοριστεί η λογιστική κατάσταση την 31/12/2017 για την Διαχειρίστρια εταιρεία M.SA και την πλοιοκτήτρια S. LTD :

- Από την απογραφή των αποθεμάτων του πλοίου **προκύπτουν οι παρακάτω αναλώσεις** κατά τη διάρκεια της χρήσης :

Καύσιμα για την κίνηση του πλοίου	69.000
Εφόδια μηχανής	5.000

- Υπολογίζονται αποσβέσεις για τα πάγια της διαχειρίστριας 1.000
- Υπολογίστηκαν αποσβέσεις πλοίου 20.500

Η λογιστική κατάσταση της διαχειρίστριας εταιρείας “M.SA” για τη συμφωνία χρεωστικών και πιστωτικών υπολοίπων σύμφωνα με την ανάλυση του λογιστικού σχεδίου έχει ως εξής :

**Λογιστική Κατάσταση Διαχειρίστριας εταιρείας “M.SA” την 30/11/2017**

<u>Χρέωση</u>		<u>Πίστωση</u>	
Έπιπλα και Εξοπλισμός	10.000	Αποσβεσμένα έπιπλα/εξοπ	3.000
Γραφείου		Τόκοι πιστωτικοί	3.000
Καταθέσεις Όψεως	33.000	Intercompany S.LTD <sup>26</sup>	66.000
Ταμείο	15.000		
Έξοδα διοίκησης	14.000		
	<b><u>72.000</u></b>		<b><u>72.000</u></b>

**Ημερολογιακές Εγγραφές Διαχειρίστριας “M.SA”**

		1	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account “S.LTD”	1.000	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.00	Ταμείο		1.000
<i>Εξόφληση β. Μάγειρα Α, Απ. Πληρ ..... Μ/Ν HECTOR S.LTD</i>			

		2	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account “S.LTD”	500	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.00	Ταμείο		500
<i>Πορκαταβολή β. Μάγειρα Β, Αποδ. Πληρ ..... Μ/Ν HECTOR S.LTD</i>			

		3	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account “S.LTD”	7000	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.03	Καταθέσεις Όψεως		7000
<i>Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος, Σύμφωνα με κατάσταση εμβασμάτων του πλοίου.</i>			

<sup>26</sup> Διεταιρικός Λογαριασμός Πλοιοκτήτριας

8

33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "S.LTD"	9375	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.03	Καταθέσεις Όψεως <i>Εξόφληση τιμολογίου (προμηθ. Αρ.....) ανταλλακτικών 7500€ x 1,25 =9375\$ Αρ.απόδειξης πληρωμής ...</i>		9375

9

60	Εξοδα διοικήσεως (κεντρικών γραφείων)		
60.00	Αμοιβές και έξοδα προσωπικού διοίκησης	9800	
60.90	Εργοδοτικές Εισφορές	2400	
53	Πιστωτές Διάφοροι		
53.00	Αποδοχές πληρωτέες προσωπικού διοίκησης		8000
55	Ασφαλιστικοί οργανισμοί		
55.00	Ασφαλιστικοί οργανισμοί (ΙΚΑ/ΕΦΚΑ)		3600
54	Υποχρεώσεις από φόρους τέλη		
54.03	Παρακρατούμενοι φόροι (ΦΜΥ, Εισφορά Αλληλεγγύης) <i>Σύμφωνα με τη μισθοδοτική κατάσταση μηνός ..... Μικτές αποδοχές προσωπικού = καθ.αποδοχες + ασφαλιστικές εισφορες εργαζομένου + ΦΜΥ = 8000+1200+600)</i>		600

9a

53	Πιστωτές Διάφοροι		
53.00	Αποδοχές πληρωτέες προσωπικού διοίκησης	8000	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.03	Καταθέσεις Όψεως <i>Εξόφληση αποδοχών προσωπικού σύμφωνα με τη μισθοδοτική κατάσταση μηνός .....</i>		8000

10

33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "S.LTD"	5000	
38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.03	Καταθέσεις Όψεως <i>Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος, Σύμφωνα με την κατάσταση εμβασμάτων του πλοίου M/V HECTOR S.LTD</i>		5000

11

38	Χρηματικά Διαθέσιμα		
38.03	Καταθέσεις Όψεως	40000	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "S.LTD" <i>Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος, Σύμφωνα με την κατάσταση εμβασμάτων του πλοίου M/V HECTOR S.LTD</i>		40000

13

33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.01	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "S.LTD"	15000	
77	Έσοδα Διαχειρίστριας (κεντρικά γραφεία)		
77.01	Έσοδα Διαχειρίστριας (Management Fees) <i>Debit Note No ....., για υπηρεσίες διαχείρισης του πλοίου M/V HECTOR της εταιρείας S.LTD</i>		15000

14b

60	Έξοδα διοικήσεως (κεντρικών γραφείων)		
60.99	Αποσβέσεις παγίων διοίκησης (κεντρικών γραφείων)	1000	
14	Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός		
14.99	Αποσβεσμένα Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός <i>Αποσβέσεις παγίων στοιχείων κεντρικών γραφείων</i>		1000

### Καθολικό Διαχειρίστριας "M.SA"

38.00 Ταμείο			33.12.01 Intercompany S.LTD			
(ΛΚ <sup>27</sup> )	(1)	1000	(1)	1000	(ΛΚ)	66000
15.000					(11)	40000
	(2)	500	(2)	500		
			(3)	7000		
			(8)	9375		
			(10)	5000		
			(13)	15000		

<sup>27</sup> Λογιστική κατάσταση Διαχειρίστριας 30/11/17



14.00 Έπιπλα & Εξοπλισμός		38.03 Καταθέσεις Όψεως		60.04 Έξοδα Διοίκησης	
(ΛΚ <sup>4</sup> )	10.000	(ΛΚ <sup>4</sup> )	33.000	(8)	9375
		(11)	40000	(9a)	8000
				(10)	5000
				(3)	7000
14.99 Αποσβεσμένα έπιπλα		83.00.00 Τόκοι Πιστωτικοί		78.01 Έσοδα Διαχ. (Manag. Fees)	
	(ΛΚ <sup>4</sup> ) 3.000		(ΛΚ <sup>4</sup> ) 3.000		(13) 15000
	(14b) 1000				
60.00 Αμοιβές Προσωπ. Διοικ.		60.90 Εργοδ. Εισφορές Πρ. Διοικ		53.00 Αποδοχές πληρωτέες	
(9)	9800	(9)	2400	(9a)	8000
				(9)	8000
55.00 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί		54.03 Παρακρατούμενοι Φόροι		60.99 Αποσβέσεις Παγίων Διοικ.	
	(9) 3600		(9) 600	(14b)	1000

Λογιστική Κατάσταση Διαχειρίστριας εταιρείας "M. SA" την 31/12/2017

**Χρέωση**

**Πίστωση**

Έπιπλα και Εξοπλισμός Γραφείου	10.000	Αποσβεσμένα έπιπλα/εξοπ	4.000
Καταθέσεις Όψεως	43.625	Τόκοι πιστωτικοί	3.000
Ταμείο	13.500	Έσοδα Διαχειρίστριας	15.000
Έξοδα διοίκησης	14.000	Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	3.600
Αμοιβές Προσωπικου	9.800	Παρακρατούμενοι Φόροι	600
Εργοδοτικές Εισφορές	2.400		
Αποσβέσεις Παγίων	1.000	Intercompany S.LTD <sup>28</sup>	68.125
	<b><u>94.325</u></b>		<b><u>94.325</u></b>

<sup>28</sup> Διεταιρικός Λογαριασμός Πλοιοκτήτριας

Η λογιστική κατάσταση της διαχειρίστριας εταιρείας “S.LTD” για τη συμφωνία χρεωστικών και πιστωτικών υπολοίπων σύμφωνα με την ανάλυση του λογιστικού σχεδίου έχει ως εξής :

**Λογιστική Κατάσταση πλοιοκτήτριας εταιρείας “S.LTD ” Μ/Υ HECTOR την 30/11/2017**

<u>Χρέωση</u>		<u>Πίστωση</u>	
Αξία πλοίου	800.000	Ασφαλιστές	15.000
Ναυλωτές	30.000	Προμηθευτές	91.000
Ασφαλιστικές Απαιτήσεις	5.000	Αποσβεσμένο πλοίο	164.000
Πράκτορες	12.000	Μετοχικό Κεφάλαιο	500.000
Λογαριασμός Πλοιάρχου (MGA)	15.000	Ναύλοι και Μισθώματα	390.000
Τρόφιμα	10.000	Σταλίες / Demurrages	24.000
Εφόδια μηχανής	12.000	Εσοδα καθαρισμού αμπαριών	10.000
Ανταλλακτικά (Spare parts)	4.000		
Καύσιμα και λιπαντικά	78.000		
Επισταλίες / Dispatch	4.000		
Εξοδα Ταξιδίων	19.000		
Εξοδα επισκευών & συντήρησης	18.000		
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	102.000		
Γενικά έξοδα πλοίου	13.000		
Εκτακτες Ζημιές	4.000		
Διάφορα εφόδια πλοίου	2.000		
Intercompany M.SA	66.000		
	<b><u>1.194.000</u></b>		<b><u>1.194.000</u></b>

**Ημερολογιακές Εγγραφές Πλοιοκτήτριας “S.LTD”**

		1
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων	
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	1.000
33	Χρεώστες Διάφοροι	
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)	
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account “M.SA” Εξόφληση β. Μάγειρα Α, Αποδ. Πληρ ..... Ταμείο “M.SA”	1.000

2

35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων	
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	500
33	Χρεώστες Διάφοροι	
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)	
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA" <i>Προκαταβολή β. Μάγειρα Β, Αποδ. Πληρ ..... Ταμείο "M.SA"</i>	500

3

35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων	
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	7000
33	Χρεώστες Διάφοροι	
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)	
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA" <i>Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος, Σύμφωνα με την κατάσταση εμβασμάτων του πλοίου M/V HECTOR S.LTD</i>	7000

4

61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	
61.11	Έξοδα αποστολής και επαναπατρισμού πληρώματος	1000
64	Έξοδα Ταξιδίων	
64.00	Λιμενικά Δικαιώματα	4000
64.06	Πρακτορειακά Δικαιώματα	2000
23	Τρόφιμα	
23.00	Αγορές Τροφίμων	3000
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων	
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	1500
51	Πράκτορες	
51.00	Πράκτορας Π <i>Σύμφωνα με το λογαριασμό εκκαθάρισης του Πράκτορα Π</i>	11500

5

30	Ναυλωτές		
30.00	Ναυλωτής Ν	56000	
70	Ναύλοι και Μισθώματα		
70.00	Ναύλοι		56000
64	Εξοδα Ταξιδίων		
64.08	Προμήθειες Ναύλου	2000	
30	Ναυλωτές		
30.00	Ναυλωτής Ν		2000
<i>Ναύλος Ταξιδίου 25 ημερών του πλοίου M/V HECTOR της εταιρείας S.LTD μείον προμήθεια που δικαιούται ο Ναυλωτής του πλοίου M/V HECTOR S.LTD</i>			

6

26	Ανταλλακτικά		
26.00	Ανταλλακτικά	9000	
50	Προμηθευτές		
50.00	Προμηθευτής Σ		9000
<i>Αγορά ανταλλακτικών τιμ προμηθ. Αρ....., 7500€ x 1,2 =9000\$</i>			

7

25	Αναλώσιμα Υλικά		
25.05	Καύσιμα	15500	
50	Προμηθευτές		
50.00	Προμηθευτής Β		15500
<i>Αγορά καυσίμων τιμ προμηθ. Αρ.....,</i>			

8

50	Προμηθευτές		
50.00	Προμηθευτής Σ	9000	
82	Εκτακτα και Ανόργανα Έξοδα – έκτακτες ζημιές		
82.00	Εκτακτα και Ανόργανα Έξοδα		
82.00.01	Συναλλαγματικές διαφορές	375	
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA"		9375
<i>Εξόφληση τιμολογίου (προμηθ. Αρ.....) ανταλλακτικών 7500€ x 1,25 =9375\$ Αρ.απόδειξης πληρωμής ...</i>			

10

35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων		
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	5000	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA" <i>Εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος, Σύμφωνα με την κατάσταση εμβασμάτων του πλοίου M/V HECTOR S.LTD</i>		5000

11

33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA"	40000	
30	Ναυλωτές		
30.00	Ναυλωτής N <i>Έναντι ναύλο Ταξιδιού 25 ημερών του πλοίου M/V HECTOR της εταιρείας S.LTD</i>		40000

12

61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος		
61.00	Τακτικοί μισθοί	16000	
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων		
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων		16000
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων		
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	1000	
55	Ασφαλιστικοί οργανισμοί		
55.01	Ασφαλιστικοί οργανισμοί (NAT)		1000
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων		
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	225	
54	Υποχρεώσεις από φόρους τέλη		
54.03	Παρακρατούμενοι φόροι (ΦΜΥ, Εισφορά Αλληλεγγύης)		225
23	Τρόφιμα		
23.00	Αγορές Τροφίμων	2000	
35	Λογαριασμοί Διαχείρισης προκαταβολών & πιστώσεων		
35.90	Λογαριασμοί Πλοιάρχων <i>Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου Μηνός .....</i>		2000

<sup>29</sup> Για το λογιστικό γεγονός Νο-12, που αφορά το Γενικό Λογαριασμό του Πλοιάρχου του συγκεκριμένου μήνα, γίνεται έλεγχος από την πλευρά του γραφείου, και καταχωρούνται σαν λογιστικές εγγραφές στο ημερολόγιο όσες από αυτές δεν έχουν γίνει ήδη κατά την διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.

Η Φορολογική Νομοθεσία και η Λογιστική των Ναυτιλιακών Εταιρειών

12a

30

61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος		
61.08	Τροφοδοσία Πληρώματος	11000	
23	Τρόφιμα		
23.00	Αγορές Τροφίμων		11000
<i>Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου Μηνός .....</i>			

12b

61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος		
61.07	Εισφορές Πλοιοκτήτη (NAT)	2000	
55	Ασφαλιστικοί οργανισμοί		
55.01	Ασφαλιστικοί οργανισμοί (NAT)		2000
<i>Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου Μηνός .....</i>			

13

65	Γενικά Έξοδα Πλοίου		
65.09	Έξοδα Διαχείρισης (Management Fees)	15000	
33	Χρεώστες Διάφοροι		
33.12	Διεταιρικοί λογαριασμοί απαιτήσεων (Intercompany Account)		
33.12.02	Διεταιρικός λογαριασμός / Intercompany Account "M.SA" <i>Debit Note No ....., για υπηρεσίες διαχείρισης του πλοίου M/V HECTOR της εταιρείας S.LTD</i>		15000

14

64	Έξοδα Ταξιδίων		
64.10	Καύσιμα (Bunkers)	69000	
25	Αναλώσιμα Υλικά		
25.05	Καύσιμα (Bunkers)		69000
<i>Αναλωθέντα καύσιμα ταξιδίων M/V HECTOR</i>			

14a

63	Έξοδα Συντηρήσεων και επισκευών		
63.00	Έξοδα Συντήρησης κύριας μηχανής	5000	
25	Αναλώσιμα Υλικά		
25.00	Εφόδια Μηχανής (Engine Stores)		5000
<i>Αναλωθέντα Εφόδιαμηχανών M/V HECTOR</i>			

<sup>30</sup> Για το λογιστικό γεγονός Νο-12, που αφορά το Γενικό Λογαριασμό του Πλοιάρχου του συγκεκριμένου μήνα, γίνεται έλεγχος από την πλευρά του γραφείου, και καταχωρούνται σαν λογιστικές εγγραφές στο ημερολόγιο όσες από αυτές δεν έχουν γίνει ήδη κατά την διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.

66	Αποσβέσεις Πλοίων		
66.12	Αποσβέσεις αξίας κτήσης πλοίου	20500	14c
12	Πλοία		
12.99	Αποσβεσμένη Αξία πλοίου		20500
	<i>Αποσβέσεις αξίας κόστους πλοίου M/V HECTOR</i>		

### Καθολικό Πλοιοκτήτριας "S. LTD"

12.00 Αξία Πλοίου		33.12.02 Intercompany M.SA				30.00 Ναυλωτές			
(ΛΚ <sup>31</sup> )		(ΛΚ)	66000	(1)	1000	(ΛΚ)	30000	(11)	40000
800000		(11)	40000	(2)	500	(5)	56000	(5)	2000
				(3)	7000				
				(8)	9375				
				(10)	5000				
				(13)	15000				

32. Ασφαλιστικές Απαιτήσεις		35.90 Λογαριασμός Πλοιάρχου				23 Τρόφιμα			
(ΛΚ)	5000	(ΛΚ)	15000	(12)	16000	(ΛΚ)	10000	(12α)	11000
		(1)	1000	(12)	2000	(4)	3000		
		(2)	500			(12)	2000		
		(3)	7000						
		(4)	1500						
		(10)	5000						
		(12)	1000						
		(12)	225						

25.00 Εφόδια Μηχανής		25.05 Καύσιμα		26 Ανταλλακτικά	
(ΛΚ)	12000	(14α)	5000	(ΛΚ)	4000
		(ΛΚ)	78000	(6)	9000
		(7)	15500	(14)	69000

73. Επισταλίες (Despatch)		64 Έξοδα Ταξιδίων		63 Έξοδα Επισκευών & Συντήρησης	
(ΛΚ)	4000	(ΛΚ)	19000	(ΛΚ)	18000
		(4)	4000	(14α)	5000
		(4)	2000		
		(5)	2000		
		(14)	69000		

<sup>31</sup> Λογιστική Κατάσταση πλοιοκτήτριας εταιρείας 30/11/17

<b>61 Αμοιβές &amp; Έξοδα Πληρώματος</b>		<b>65 Γενικά Έξοδα Πλοίου</b>		<b>82 Έκτακτα έξοδα &amp; Ζημιές</b>		
(ΛΚ)	102000	(ΛΚ)	13000	(ΛΚ)	4000	
(4)	1000	(13)	15000	(8)	375	
(12)	16000					
(12α)	11000					
(12β)	2000					
<b>50 Προμηθευτές</b>		<b>55 Ασφαλιστικοί Οργανισμοί</b>		<b>12.99 Αποσβεσμένη Αξία Πλοίου</b>		
(8)	9000	(ΛΚ)	15000	(ΛΚ)	164000	
		(12)	1000	(14c)	20500	
		(12β)	2000			
		(6)	9000			
		(7)	15500			
<b>40 Μετοχικό Κεφάλαιο</b>		<b>70 Ναύλοι και Μισθώματα</b>		<b>71 Σταλίες (Demurrage)</b>		
	(ΛΚ)	500000	(ΛΚ)	390000	(ΛΚ)	24000
			(5)	56000		
<b>72 Έσοδα Καθαρισμού κυτών</b>		<b>51.00 Πράκτορες</b>				
	(ΛΚ)	10000	(ΛΚ)	12000	(4)	11500
<b>25.07 Διάφορα Εφόδια Πλοίου</b>		<b>54 Παρακρατούμενοι φόροι</b>		<b>66 Αποσβέσεις πλοίου</b>		
(ΛΚ)	2000	(12)	225	(14c)	20500	



Λογιστική Κατάσταση πλοιοκτήτριας εταιρείας "S.LTD " Μ/Υ HECTOR την 31/12/2017

<u>Χρέωση</u>		<u>Πίστωση</u>	
Αξία πλοίου	800.000	Ασφαλιστές	18.000
Ναυλωτές	44.000	Προμηθευτές	106.500
Ασφαλιστικές Απαιτήσεις	5.000	Αποσβεσμένο πλοίο	184.500
Πράκτορες	500	Μετοχικό Κεφάλαιο	500.000
Λογαριασμός Πλοιάρχου (MGA)	13.225	Ναύλοι και Μισθώματα	446.000
Τρόφιμα	4.000	Σταλίες / Demurrages	24.000
Εφόδια μηχανής	7.000	Εσοδα καθαρισμού αμπαριών	10.000
Ανταλλακτικά (Spare parts)	13.000	Παρακρατούμενοι Φόροι	225
Καύσιμα και λιπαντικά	24.500		
Επισταλίες / Dispatch	4.000		
Εξοδα Ταξιδίων	96.000		
Εξοδα επισκευών & συντήρησης	23.000		
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	132.000		
Γενικά έξοδα πλοίου	28.000		
Εκτακτες Ζημιές	4.375		
Διάφορα εφόδια πλοίου	2.000		
Intercompany M.SA	68.125		
Αποσβέσεις Πλοίου	20.500		
	<b><u>1.289.225</u></b>		<b><u>1.289.225</u></b>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο : Σύστημα φορολογίας και εισφοράς πλοίων

### 7.1 Θεσμικό και Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα

#### Ιστορική ανασκόπηση

Στά τέλη του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου (τέλη της δεκαετίας 1940) η Ελλάδα είναι πολλαπλά κατεστραμμένη και βρίσκεται σε αρκετά δυσμενή κατάσταση. Η Ελληνική ναυτιλία βρίσκεται και αυτή σε τραγική κατάσταση. Το μεγαλύτερο μέρος (80%) του Ελληνικού στόλου έχει καταστραφεί ολοσχερώς ή αχρηστευθεί, και πάρα πολλοί ναυτικοί (πάνω από 1500) έχουν χαθεί. Η εξεύρεση πόρων για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας ήταν ανύπαρκτη. Οι εύποροι πλοιοκτήτες δεν μπορούσαν πλέον να συμβάλλουν οικονομικά στην ανόρθωση της ελληνικής ναυτιλίας, χρηματοδοτώντας τους ασθενεστέρους όπως γινόταν παλιότερα. Η μόνη επιλογή για την ανανέωση του στόλου είναι ο τραπεζικός δανεισμός, από ξένες (κυρίως αμερικανικές - Citibank) τράπεζες. Η μετεμφυλιακή όμως, πολιτική και οικονομική κατάσταση της Ελλάδας είναι ασταθής με αποτέλεσμα οι τράπεζες του εξωτερικού να διστάζουν να χρηματοδοτήσουν πλοία υπό ελληνική σημαία και όσα πλοία αγοράζονται νηολογούνται υπό σημαίες ευκαιρίας (τότε Λιβερίας, Παναμά, Κостаρίκας και Ονδούρας).

### 7.2 Προσέλκυση κεφαλαίων εξωτερικού – ΝΔ 2687/53

Κάτω από αυτές τις δύσκολες συνθήκες, την ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων εξωτερικού, και της επίσπευσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, ο τότε νομοθέτης ψήφισε το ΝΔ<sup>32</sup> 2687/53 «**περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού**». Ο νόμος αυτός είχε στόχο την προσέλκυση και προστασία εξωτερικών κεφαλαίων και ξεχωρίζει για δύο βασικά χαρακτηριστικά:

1. Είναι νόμος αυξημένης τυπικής ισχύος, που σημαίνει ότι έχει την ίδια νομική ισχύ με το σύνταγμα, δεν μπορεί να καταργηθεί από κανέναν άλλο νόμο, παρά μόνο εάν συγκληθεί συντακτική βουλή και τροποποιήσει το Σύνταγμα. Αυτός μάλιστα είναι ο λόγος που δεν έχει τροποποιηθεί ή καταργηθεί έως σήμερα αλλά εξακολουθεί να ισχύει.

---

<sup>32</sup> Νομοθετικό Διάταγμα

2. Είναι «νόμος πλαίσιο». Έχει 17 μόνο άρθρα στα οποία ορίζει ότι μπορούν να δοθούν ορισμένου τύπου κίνητρα για την εισαγωγή κεφαλαίων για παραγωγικές επενδύσεις (όπως για παράδειγμα, ειδικό φορολογικό καθεστώς ή απαγόρευση απαλλοτρίωση από το Δημόσιο κλπ), αλλά αφήνει τις λεπτομέρειες να καθοριστούν σε κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Συντονισμού (τότε), Οικονομικών και του αρμοδίου καθ' ύλην Υπουργείου, που θα εκδίδεται κάθε φορά που θα εγκρίνεται εισαγωγή ενός συγκεκριμένου κεφαλαίου για συγκεκριμένη επένδυση.<sup>33</sup>

Το ΝΔ 2687/53 είναι ο πρώτος και ίσως σημαντικότερος νόμος πάνω στον οποίο οικοδομήθηκε η κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, και συνέβαλλε στην περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα τη ναυτιλία, αφορά το άρθρο 13 του νόμου αυτού, σύμφωνα με το οποίο, η ίδια προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνουν τα κεφάλαια του εξωτερικού, που προορίζονται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία. (“Κεφάλαια εξωτερικού, λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος του Ν.Δ, νηολογούμενα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 1.500 κόρων”).<sup>34</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 13, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά:

- Η ελεύθερη πώληση και/ή υποθήκευση χωρίς άδεια από τη διοίκηση προς αλλοδαπούς
- Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου
- Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό
- Η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς, και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων.

<sup>33</sup> Ι.Μαρκιανός-Δανιόλος. “Το θεσμικό Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας” [www.aya.com.gr/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/3markianos.pdf)

<sup>34</sup> Άρθρο 13, παράγραφος 1, Ν.Δ υπ’ αριθ. 2687

Ο νομοθέτης για να εξηγήσει ότι μπορεί να προβλεφθεί στις εγκριτικές πράξεις οτιδήποτε κρίνει η Διοίκηση ότι βοηθά στην προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, ένα χρόνο μετά, κατέθεσε και ψηφίστηκε το Ν.Δ. 2928/1954 «περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του ΝΔ 687/53» σύμφωνα με τον οποίο η φράση «επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις» σημαίνει ότι οι όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου ακόμα και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως.<sup>35</sup>

Με τους παραπάνω νόμους το ελληνικό κράτος προσπάθησε να παράσχει τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες, και μέσω των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954, ώστε να αρχίσει η χρηματοδότηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία.

Πέρα από τους όρους που αποσκοπούν στη δυνατότητα εξασφάλισης των τραπεζών, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων. Ενδεικτικά έχουν περιληφθεί όροι που αφορούν :

- τη φορολογία πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιρειών
- τη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών υπό προϋποθέσεις (κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων μόνο)
- Τη δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους (κατά παρέκκλιση του άρθρου 22 του Συντάγματος που ορίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι στην Ελλάδα, χωρίς διάκριση, δικαιούνται ίσης αμοιβής για ίσης αξίας εργασία).
- Τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρείας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου για το οποίο εκδόθηκε η εγκριτική πράξη, κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων του εταιρικού δικαίου (δημιουργείται με την

<sup>35</sup> Ι.Μαρκιανός-Δανιόλος, “Το θεσμικό Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας” [www.aya.com.gr/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/3markianos.pdf)

υπογραφή ενός δικηγόρου και δεν καταχωρείται ούτε το διοικητικό συμβούλιο, ούτε οι μέτοχοι, δεν προβαίνει σε κανενός τύπου δημοσιεύσεις κλπ)<sup>36</sup>.

Το Ν.Δ. 2687/53 έδωσε στο ελληνικό κράτος τη δυνατότητα να εισάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και είχε ως αποτέλεσμα την άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνταν υπό την ελληνική σημαία. Σημειωτέο είναι ότι μεταξύ των ετών 1953-1962 προσελκύνθηκαν 652 πλοία που νηολογήθηκαν στο Ελληνικό νηολόγιο ως κεφάλαια εξωτερικού, πράγμα το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα, καθώς κάθε ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην Ελληνική σημαία νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/53.

Στο σημείο αυτό θα ήταν σκόπιμο να αναφερθεί ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν επιλέξει διαφορετικό τρόπο αναφορικά με τη νηολόγηση των πλοίων τους, εφαρμόζοντας άλλους νομούς που διέπουν την διαχείριση και οργάνωση της Ελληνικής ναυτιλίας. Για παράδειγμα πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες χρησιμοποιούν νομούς περί ανωνύμων εταιρειών (Ν.2190/20) και περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ν 3190/55). Άλλες τον Ν.959/79 περί ναυτικής εταιρείας κτλ.

Ένας άλλος νόμος που έδωσε με τη σειρά του κίνητρα σταθερότητας για την ανάπτυξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας είναι ο Α.Ν<sup>37</sup> 89/1967.

### 7.3 Εγκατάσταση αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης στην Ελλάδα – Α.Ν 89/1967

Ο Α.Ν 89/1967 “περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών” παρείχε κίνητρα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες εκτός Ελλάδας χωρίς να φορολογούνται για τα έσοδα τους. Ο νόμος αυτός επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον αναγκαστικό νόμο Α.Ν.378/1968 και το νόμο **Ν.27/1975 (άρθρο 25)** συντελώντας στη δημιουργία ενός σταθερού καθεστώτος για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

<sup>36</sup> Ι.Μαρκιανός-Δανιόλος. “Το θεσμικό Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας” [www.aya.com.gr/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/3markianos.pdf)

<sup>37</sup> Αναγκαστικός Νόμος 89/1967

## 7.4 Ιστορική επισκόπηση

Η πρώτη νομοθετική διάταξη<sup>38</sup> για την φορολογία των πλοίων, που ίσχυσε στη χώρα μας, ήταν αυτή του Ν.1640/1919 με την οποία καθιερώθηκε ο φόρος που υπολογιζόταν με την εφαρμογή ειδικού συντελεστή επί των καθαρών κερδών που προέκυπταν από την εκμετάλλευση ελληνικών πλοίων, οπουδήποτε αν η εκμετάλλευση ελάμβανε χώρα. Οι συντελεστές που καθιερώθηκαν θεωρήθηκαν υψηλοί, από τους πλοιοκτήτες, με αποτέλεσμα να υπάρχει πληθώρα προστριβών.

Με το Ν.Δ. 18/1926 επιβλήθηκε φόρος επί της βάσης της χωρητικότητας στα μηχανοκίνητα πλοία, στις φορτηγίδες και τα ιστιοφόρα. Ο φόρος ήταν δέκα (10) δρχ. ανά κόρο για τους πρώτους εξήντα κόρους και πέντε (5) δρχ. για κάθε κόρο πάνω από τους εξήντα.

Με το Ν. 5117/1931 τροποποιήθηκε η φορολογική επιβάρυνση που έγινε έξι και μισό (6,5) δρχ. ανά κόρο για τους πρώτους εξήντα κόρους και τέσσερις και μισό (4,5) δρχ. για κάθε κόρο πάνω από τους εξήντα (60).

Με τον Α.Ν. 2075/1940 τροποποιήθηκε το καθεστώς φορολογίας πλοίων σε μια προσπάθεια του δημοσίου να φορολογήσει τα αυξημένα λόγω του πολέμου έσοδα των πλοικτητών. Ορίστηκαν έξι κλιμάκια ανα χίλιους κόρους ολικής χωρητικότητας και ο φόρος ορίστηκε ένα σελίνι ανά κόρο για τους πρώτους χίλιους, δύο σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, τρία σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, τέσσερα σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, πέντε σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, και τελικά έξι σελίνια ανά κόρο για τους πάνω από έξι χιλιάδες κόρους.

Το σύστημα αυτό τροποποιήθηκε από τον Α.Ν. 3074/1941 και καθορίστηκαν εννέα κλιμάκια χιλίων τόνων και πλέον. Ο φόρος ορίστηκε ένα σελίνι ανά τόνο για τους πρώτους χίλιους, αυξανόταν προοδευτικά ανά κλίμακα και κατέληγε στα εννέα σελίνια ανά τόνο για τους πάνω από εννέα χιλιάδες τόνους.

Με το Ν.567/1948 επιβλήθηκε φόρος στα καθαρά κέρδη των πλοίων πάνω από πεντακοσίους τόνους μεταφορικής ικανότητας. Στην πράξη δεν εφαρμόστηκε γιατί

---

<sup>38</sup> Ιωάννης Ν.Βουγιούκας, Νομικό και θεσμικό φορολογικό πλαίσιο κτήσης και εκμετάλλευσης πλοίου, Διπλωματική εργασία Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2011

ακυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας μετά από προσφυγή σε αυτό των εφοπλιστών.

Με το Ν.1880/1951 τα πλοία κατατάχθηκαν σε τρεις κατηγορίες :

**α) Πρώτη κατηγορία:** τα μηχανοκίνητα φορτηγά, δεξαμενόπλοια και ψυγεία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των τριακοσίων κόρων. Στην κατηγορία αυτή ο φόρος υπολογιζόταν επί των ακαθαρίστων εσόδων και ανάλογα με το είδος της ναύλωσης. Οι συντελεστές ήταν 2,5% στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, 4% στις χρονοναυλώσεις και 1,5% στα πλοία που εκτελούσαν πλόες στις τακτικές γραμμές. Για πλοία κάτω των 3000 κόρων υπήρχε μείωση φόρου 20%. Ακόμα 30% μείωση υπήρχε όταν το πλοίο είχε το γαιάνθρακα ως καύσιμη ύλη και όταν το πλοίο εκτελούσε πλόες σε τακτική γραμμή που συνέδεε το εσωτερικό με το εξωτερικό της χώρας. Ο φόρος υπολογιζόταν σε δολάρια ΗΠΑ.

**β) Δεύτερη κατηγορία:** επιβατικά πλοία που κάνουν δρομολόγια εσωτερικού εξωτερικού ή μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού. Καθιερώθηκαν πέντε κλιμάκια ολικής χωρητικότητας, το πρώτο και το δεύτερο κλιμάκιο ήταν από δυο χιλιάδες κόρους, το τρίτο και το τέταρτο από τρεις χιλιάδες κόρους, και το πέμπτο για τους πάνω από δέκα χιλιάδες κόρους. Ο φόρος υπολογιζόταν σε δολάρια ΗΠΑ και ήταν 0,15 δολάρια ανά κόρο για την πρώτη κλίμακα, 0,20 δολάρια ανά κόρο για την δεύτερη κλίμακα, 0,30 δολάρια ανά κόρο για την τρίτη κλίμακα, 0,40 δολάρια ανά κόρο για την τέταρτη κλίμακα και 0,70 δολάρια ανά κόρο για την πέμπτη κλίμακα.

**γ) Τρίτη κατηγορία:** τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία και ιστιοφόρα. Και εδώ υπήρχαν πέντε κλίμακες ολικής χωρητικότητας. Οι κλίμακες αυτές ήταν από 10 κόρους η πρώτη και η δεύτερη, 20 κόρους η τρίτη, και από 30 κόρους η τέταρτη και η πέμπτη. Ο φόρος υπολογιζόταν σε δραχμές και ήταν 10.000 δρχ. ανα κόρο για την πρώτη κλίμακα, 15.000 δρχ. ανα κόρο για την δεύτερη κλίμακα, 20.000 δρχ. ανα κόρο για την τρίτη κλίμακα, 25.000 δρχ. ανα κόρο για την τέταρτη κλίμακα και 30.000 δρχ. ανα κόρο για την πέμπτη κλίμακα. Για τους πάνω από 100 κόρους ο φόρος ήταν 35.000 δρχ. ανά κόρο.

Με το Ν.Δ 4419/1964 επήλθε σημαντική μεταβολή στο παραπάνω σύστημα φορολογίας, με το οποίο τροποποιήθηκε το καθεστώς φορολογίας των πλοίων τη πρώτης κατηγορίας. Για τον υπολογισμό του συντελεστή που θα εφαρμοζόταν στα ακαθάριστα έσοδα,

λαμβάνονταν υπόψιν το ύψος του ναυλάριθμου, όπως καθοριζόταν με υπουργική απόφαση.

Το Β.Δ<sup>39</sup>. 800/1970 για μια ακόμα φορά άλλαξε τον τρόπο φορολογίας κυρίως των πλοίων της πρώτης κατηγορίας. Τα πλοία της πρώτης κατηγορίας που ήταν ηλικίας μέχρι δέκα ετών δεν επιβαρύνονταν καθόλου με φόρο, τα πλοία μεταξύ δέκα και είκοσι ετών πλήρωναν φόρο 0,20 δολλάρια ανά κόρο, τα πλοία μεταξύ είκοσι και είκοσι πέντε ετών πλήρωναν φόρο 0,30 δολλάρια ανά κόρο, και πάνω από είκοσι πέντε ετών 0,40 δολλάρια ανα κόρο. Το σύστημα αυτό φορολογίας ίσχυσε μέχρι την ψήφιση του Ν. 27/1975.

---

<sup>39</sup> Βασιλικό Διάταγμα



## 7.5 Ο νόμος 27/1975 περί φορολογίας πλοίων και επιβολής εισφοράς

### Γενικές αρχές του Ν.27/1975

Βασική αρχή που τίθεται με το Ν. 27/1975 είναι ότι τα πλοία υπό ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση τη χωρητικότητά τους και την ηλικία τους και όχι με βάση τα καθαρά ή ακαθάριστα έσοδα βάση της εκμετάλλευσης του πλοίου. Τα πλοία λογίζονται υπό ελληνικήν σημαία από τη νηολόγησή τους σε ελληνικό λιμάνι (εγγραφή τους στα νηολόγια που τηρούνται στα λιμάνια), ή της εγγραφής τους σε νηολόγια που τηρούνται σε προξενικά λιμεναρχεία. Τα πλοία υπό ξένη σημαία γίνεται σαφές ότι δεν υπόκεινται στις διατάξεις αυτού του νόμου.

Ο νόμος αυτός δεν δίνει την έννοια των πλοίων και πλοιαρίων, αλλά για την εφαρμογή του υιοθετεί τον ορισμό όπως αυτός προκύπτει από τις διατάξεις του ναυτικού δικαίου. Κατά τη διάταξη<sup>40</sup> του άρθρου 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου (ΚΙΝΔ) “πλοίον είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα (10) κόρων, προορισμένος όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλλάση”.

Υποκείμενο του φόρου και της εισφοράς είναι ο κύριος του πλοίου, ο πλοιοκτήτης είτε αυτός είναι φυσικό πρόσωπο ανεξαρτήτως αν είναι κάτοικος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, είτε νομικό πρόσωπο, ανεξαρτήτως της νομικής του μορφής. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος νόμου, ο φόρος και η εισφορά επιβαρύνει αυτόν που εμφανίζεται ως κύριος του πλοίου, κατά την πρώτη ημέρα εκάστου ημερολογιακού έτους, στη μερίδα που τηρείται για κάθε πλοίο στο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένο.

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, τα πλοία έχουν χωριστεί σε δύο κατηγορίες<sup>41</sup>:

#### **A) Πρώτη κατηγορία:**

α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα (GROSS) 3.000 κόρων και άνω.

β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας. Τα πλοία αυτής της περίπτωσης εκτελούν πλόες

<sup>40</sup> Τότσης Χρήστος, Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις ΠΑΜΙΣΟΣ 2016.

<sup>41</sup> Τότσης Χρήστος, Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις ΠΑΜΙΣΟΣ 2016.

σε λιμάνια του εσωτερικού που τις επεκτείνουν σε λιμάνια τους εξωτερικού ή εκτελούν πλόες μόνο μεταξύ λιμένων εξωτερικού.

γ) Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες σε λιμάνια του εσωτερικού και τους επεκτείνουν σε λιμάνια του εξωτερικού η εκτελούνται πλόες μεταξύ λιμένων εξωτερικού, και

δ) επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων, που κατά το προηγούμενο έτος και χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών, εκτέλεσαν κατ' αποκλειστικότητα τακτικούς πλόες περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού η εξωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, για αναψυχήν των επιβαινόντων τους, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλών αυτών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια).

ε) Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος μεγαλύτερου των 5.000 τόννων, και πλωτά διυλιστήρια και πλωτές αποθήκες πετρελαίων, με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 15.000 κόρων, εφόσον έχουν κατασκευαστεί ή έχουν τροποποιηθεί για να χρησιμοποιούνται και όντως χρησιμοποιούνται για εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντληση από τη θάλασσα, διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

#### **B) Δεύτερη κατηγορία:**

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς. Ειδικότερα στην κατηγορία αυτήν κατατάσσονται :

α) Επιβατηγά πλοία που εκτελούν αποκλειστικά πλόες μεταξύ λιμανιών στο εσωτερικό, εκτός από αυτά που συμπεριλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία

β) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων

γ) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία, ολικής χωρητικότητας, άνω των 500 κόρων και μέχρι 3000 κόρων, που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού.

δ) Αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά, αξεξαρτήτου χωρητικότητας.

ε) Τα πλοιάρια γενικά.

Η παραπάνω κατάταξη των πλοίων σε κατηγορίες σε συνάρτηση με την ηλικία τους, εξαρτώμενη από το χρόνο νηολόγησης τους υπό ελληνική σημαία, καθορίζουν τον τρόπο υπολογισμού των επιβαρύνσεων που θα επιβληθούν στον ιδιοκτήτη του πλοίου. Συγκεκριμένα ο φόρος υπολογίζεται για κάθε μια από τις παρακάτω περιπτώσεις :

- Επιβάλλεται φόρος στα πλοία Α' κατηγορίας του νόμου αυτού, νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, **από** την ημερομηνία έναρξης (22/04/1975) του νόμου και μετά.
- Επιβάλλεται φόρος στα πλοία Α' κατηγορίας του νόμου αυτού, νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, **μέχρι** την ημερομηνία έναρξης (22/04/1975) του νόμου.
- Επιβάλλεται εισφορά στα πλοία Α' κατηγορίας του νόμου αυτού, νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, **μέχρι** την ημερομηνία έναρξης (22/04/1975) του νόμου.
- Επιβάλλεται φόρος στα πλοία Β' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί με ελληνική σημαία.

Από τις παραπάνω διαφορετικές περιπτώσεις φορολογικής αντιμετώπισης, προκύπτει ότι στα πλοία Α' κατηγορίας, νηολογημένα πριν την ημερομηνία ισχύος του νόμου, πέραν του φόρου, επιβάλλεται και εισφορά. Τα περισσότερα πλοία που είχαν νηολογηθεί μέχρι την 22/4/1975, πριν την ισχύ του νόμου αυτού, είχαν υπαχθεί στις ευνοϊκές διατάξεις του Ν.Δ 2687/1953 "Περί επενδύσεων και προστασίας ξένων κεφαλαίων εξωτερικού". Λόγω της συνταγματικής κατοχύρωσης των διατάξεων αυτών του Ν.Δ 2687/1953, ήταν αδύνατο να μεταβληθούν προς το δυσμενέστερο και γι' αυτό μεταφέρθηκαν αυτούσιες στο Ν.27/1975. Επειδή λοιπόν τα νηολογημένα πλοία πριν την ισχύ του Ν.27/1975 θα βρίσκονταν σε ευνοϊκότερο καθεστώς φορολογικής αντιμετώπισης σε σχέση με αυτά που θα νηολογούντο μετά την ισχύ του νόμου αυτού, ο νομοθέτης αποφάσισε να συμπεριλάβει στο νόμο, επιβολή εισφοράς για τα μέχρι την 22/4/75 νηολογημένα πλοία, την οποία δεν απαγόρευαν οι διατάξεις του Ν.Δ 2687/1953.

Ο φόρος και η εισφορά υπολογίζονται ξεχωριστά για κάθε πλοίο, και βαρύνουν αυτόν που εμφανίζεται ως κύριος του πλοίου στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη μέρα κάθε ημερολογιακού έτους (1<sup>η</sup> Ιανουαρίου), ανεξάρτητα από το που βρίσκεται η κατοικία αυτού, στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή. Αλληλέγγυα υπόχρεος προς την καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και οποιοσδήποτε κατ' εντολή του πλοιοκτήτη ή οιασδήποτε άλλης

αρχής, διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους από την εκμετάλλευση του πλοίου. Σε περίπτωση εκουσίας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης ευθύνεται εξ' ολοκλήρου για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς, που βαρύνουν το πλοίο κατά την ημέρα της μεταβίβασης.

Στην περίπτωση ύψωσης της Ελληνικής σημαίας σε πλοίο μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε ημερολογιακού έτους, οφείλεται φόρος (ΑΥΟ 11217/1997) από τον επόμενο μήνα της υψώσεως της ελληνικής σημαίας επί του πλοίου, και για τόσα δωδέκατα όσοι οι μήνες μέχρι τέλους τους έτους.

Σε περιπτώσεις αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου, λόγω επισκευών, ελλείψεως εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η εισφορά του παρόντος νόμου, μειώνονται αναλογικά ως προς τις ημέρες αργίας. Η μείωση αυτή χορηγείται με απόφαση του προϊσταμένου της οικείας ΔΟΥ, ύστερα από αίτηση που υποβάλλει ο πλοιοκτήτης μαζί με την υποβολή της δήλωσης ή κατόπιν της υποβολής αλλά μέσα στο έτος που επιβάλλεται ο φόρος και η εισφορά, και εφόσον ισχύουν οι εξής προϋποθέσεις : α) για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας η αργία να υπερβαίνει τους 2 μήνες κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας β) για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας η αργία να υπερβαίνει τις 20 μέρες κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας.

Σε περίπτωση βύθισης ή διάλυσης του πλοίου η φορολογική επιβάρυνση του πλοιοκτήτη σταματάει από τη στιγμή που πραγματοποιείται το γεγονός αυτό.

Η καταβολή του επιβαλλόμενου φόρου και της εισφοράς, εξαντλεί κάθε φορολογική υποχρέωση για τα καθαρά έσοδα που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου που υπάγεται στις διατάξεις του νόμου. Η εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης αφορά μόνο την εκμετάλλευση πλοίων με ελληνική σημαία. Κέρδη που προέρχονται από εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία ή άλλων δραστηριοτήτων υπόκεινται στη φορολογία σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις.

#### **7.6 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα μετά την 22/04/1975**

Ο υπολογισμός φόρου για τα πλοία της Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν ή νηολογούνται με ελληνική σημαία μετά την 22/04/1975 υπολογίζεται σε δολάρια ΗΠΑ, ανάλογα με την

ηλικία του πλοίου και την ολική χωρητικότητα του μετρούμενη σε κόρους. Για το 2016 ισχύουν οι συντελεστές ηλικίας του πλοίου ως ακολούθως :

<b>Φόρος πλοίου Α' κατηγ. νηολογηθέντων μετά την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975</b>	
<b>Έτη ηλικίας πλοίου</b>	<b>Συντελεστής Δολλάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.</b>
1. Από 0-4 ετών	1,399
2. Από 5-9 ετών	2,508
3. Από 10-19 ετών	2,455
4. Από 20-29 ετών	2,323
5. Από 30 και άνω	1,795

**Πίνακας 1.1**

Οι συντελεστές εμφανίζονται στον παραπάνω πίνακα σύμφωνα με την ΠΟΛ.1209/2015<sup>42</sup>. Τα ανωτέρω ποσά φόρου προσαυξάνονται<sup>43</sup> κατά 4% ετησίως και μπορούν να μεταβληθούν με ετήσια ποσοστά ανά πέντε έτη. “...Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των φορολογουμένων οι κατά τα παραπάνω νέοι ετήσιοι συντελεστές ανά κ.ο.χ. θα αποτυπώνονται στις αντίστοιχες δηλώσεις φορολογίας πλοίων κάθε έτους (2016-2020).” Οι παραπάνω συντελεστές ηλικίας του πλοίου πολλαπλασιάζονται κάθε φορά με τους συντελεστές βάση της παρακάτω κλίμακας χωρητικότητας του πλοίου :

<b>Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας</b>	
<b>Κόροι Χωρητικότητας</b>	<b>Συντελεστής</b>
1. 100 – 10.000	1,20
2. 10.001 – 20.000	1,10
3. 20.001 – 40.000	1,00
4. 40.001 – 80.000	0,90
5. 80.001 και άνω	0,80

**Πίνακας 1.2**

Για τον υπολογισμό του φόρου που οφείλεται για κάθε πλοίο πολλαπλασιάζονται οι κόροι ολικής χωρητικότητας του πλοίου με τους αντίστοιχους συντελεστές της κλίμακας βάση της

<sup>42</sup> [www.taxcoach.gr](http://www.taxcoach.gr)

<sup>43</sup> Η προσαύξηση θα υπολογίζεται στους αρχικούς συντελεστές του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του Ν.27/1975 και όχι επι του ποσού όπως αυτό θα διαμορφώνεται ετησίως (Υπ.Οικ.Εγκ. 32/1975)

κλιμακωτής προόδου (πίνακας 1.2) και το αποτέλεσμα πολλαπλασιάζεται με το συντελεστή των δολλαρίων ΗΠΑ (πίνακας 1.1) ανάλογα με την ηλικία του πλοίου .

Τα στοιχεία για την ηλικία του πλοίου και την ολική χωρητικότητα αναφέρονται στη μερίδα του πλοίου στο οικείο νηολόγιο. Στην περίπτωση πλωτών γεωτρυπάνων, γερανών κλπ, το εκτόπισμα τους σε τόνους εξομοιώνεται σε κόρους για τις ανάγκες του υπολογισμού, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

Η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του επόμενου έτους από αυτό που παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη από το ναυπηγείο έτοιμο προς εκμετάλλευση.

### Παράδειγμα 1<sup>ο</sup> υπολογισμού φόρου.

Το πλοίο “M/V HERMES” ολικής χωρητικότητας 60.0000 κόρων, παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη από ναυπηγείο της Κορέας έτοιμο προς εκμετάλλευση και νηολογήθηκε την 15/07/2013 στο λιμάνι του Πειραιά. Ο φόρος του πλοίου για το 2016 υπολογίζεται ως εξής:

Φορολογητέοι κόροι :	10.000	x	1,2	=	12.000
	10.000	x	1,1	=	11.000
	20.000	x	1	=	20.000
	20.000	x	0,9	=	18.000
			Σύνολο		<b>61.000</b>

Την 01/01/2016 η ηλικία του πλοίου είναι 2 ετών (συμπληρωμένα). Οπότε:

Αναλογούν φόρος σε δολάρια ΗΠΑ :

$$\begin{aligned} \text{Κόροι } 61.000 & \quad \times \quad 1,399 = 85.339 \text{ \$ ΗΠΑ.} \\ \text{Οφειλόμενος φόρος σε Ευρώ} & \quad = 85.339 / 1,15^{44} = \underline{\underline{74.207,83 \text{ €}}} \end{aligned}$$

Αν στο παραπάνω παράδειγμα το πλοίο είχε για παράδειγμα 90 μέρες αργίας, τότε μαζί με την δήλωση φόρου ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να συνυποβάλλει όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά που αποδεικνύουν τις μέρες αργίας, για να εκπέσει του οφειλόμενου φόρου κατά 90/365. (δηλ. Εκπιπτόμενος φόρος αργίας = οφειλόμενος φόρος x (90 / 365)). Οπότε στην περίπτωση αυτή ο καταβαλλόμενος φόρος = Οφειλόμενος φόρος – εκπιπτόμενος φόρος.

<sup>44</sup> Ισοτιμία Δολλαρίου Ευρώ

Για τα πλοία της Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν μετά την 22/04/1975, ημερομηνία ισχύος του παρόντος νόμου, αναγνωρίζονται οι παρακάτω απαλλαγές και μειώσεις.

- Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί και νηολογηθεί στην Ελλάδα (έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία), απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία έξι ετών.
- Πλοία ανεξαρτήτως από την ηλικία τους που εκτελούν πλόες σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο μεταξύ λιμανιών εξωτερικού, καθώς και τα κρουαζιερόπολοια βαρύνονται με το 50% του υπολογιζόμενου φόρου. Πλοία τακτικής γραμμής νοούνται εκείνα που εκτελούν δρομολόγια ανά σταθερά προκαθορισμένα διαστήματα για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου.
- Πλοία κάτω των 20 ετών στα οποία γίνεται μετασκευή ή επισκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, εφόσον οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες αυτές καλύπτονται από την εισαγωγή συναλλάγματος. Η απαλλαγή αυτή παρέχεται για μέχρι έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης. Σε κάθε έτος απαλλαγής πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον 100.000 δολάρια.

Οι παραπάνω απαλλαγές αφορούν πλοία που τίθενται υπό ελληνική σημαία για πρώτη φορά. Σε περίπτωση που ένα πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μια απαλλαγές, δικαιούται μόνο μία την οποία επιλέγει ο πλοιοκτήτης.

### 7.7 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, μέχρι ενάρξεως ισχύος του Ν.27/1975 (πριν από την 22/04/1975)

Το φορολογικό καθεστώς για τα πλοία της Α' κατηγορίας με ημερομηνία νηολόγησης πριν την 22/04/1975, μεταφέρθηκε αυτούσιο στον Ν.27/1975, όπως είχε θεσμοθετηθεί σε προηγούμενο νόμο.

Για να προσδιοριστεί η φορολογική επιβάρυνση γι' αυτά τα πλοία, οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη είναι η ηλικία του πλοίου και η καθαρή χωρητικότητα μετρούμενη σε κόρους. Αναλυτικότερα για το υπολογισμό του φόρου ισχύουν οι ακόλουθες περιπτώσεις :

- Τα πλοία με ηλικία μεγαλύτερη από 10 έτη και μικρότερη από 20 έτη, επιβαρύνονται με φόρο 0,20 δολλαρίων ΗΠΑ, ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία με ηλικία μεγαλύτερη από 20 έτη και μικρότερη από 25 έτη, επιβαρύνονται με φόρο 0,30 δολλαρίων ΗΠΑ, ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Τα πλοία με ηλικία μεγαλύτερη από 25 έτη, επιβαρύνονται με φόρο 0,40 δολλαρίων ΗΠΑ, ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

Αναφορικά με τον προσδιορισμό της ηλικίας των πλοίων, καθώς και τις περιπτώσεις πλωτών γεωτρυπάνων που ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία ισχύουν οι ίδιες ρυθμίσεις που έχουν αναφερθεί παραπάνω και για τα νηολογημένα μετά την 22/04/1975 πλοία της Α' κατηγορίας.

#### Παράδειγμα 2<sup>ο</sup> υπολογισμού φόρου.

Το πλοίο "M/V HERMES" κ.κ.χ.<sup>45</sup> 55.0000 κόρων, παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη από ναυπηγείο της Κορέας έτοιμο προς εκμετάλλευση και νηολογήθηκε την 15/07/1971 στο λιμάνι του Πειραιά.

Η ηλικία του πλοίου την 1/1/2016 είναι πάνω από 25 έτη (συμπληρωμένα). Οπότε:

Αναλογούν φόρος σε δολλάρια ΗΠΑ :

$$\begin{aligned} \text{Κόροι } 55.000 & \quad \times \quad 0,40 & = 22.000 \text{ \$ ΗΠΑ.} \\ \text{Οφειλόμενος φόρος σε Ευρώ} & = 22.000 / 1,15^{46} & = \underline{\underline{19.130,43 \text{ €}}} \end{aligned}$$

<sup>45</sup> Κόροι καθαρής χωρητικότητας

<sup>46</sup> Ισοτιμία Δολλαρίου Ευρώ



Για τα πλοία της Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν πριν την 22/04/1975, ημερομηνία ισχύος του παρόντος νόμου, αναγνωρίζονται οι παρακάτω απαλλαγές και μειώσεις.

- Απαλλάσσονται του φόρου τα πλοία αυτής της κατηγορίας μέχρι να συμπληρωθεί η ηλικία των 10 ετών.
- Απαλλάσσονται του φόρου τα πλοία αυτής της κατηγορίας εφόσον έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα, μέχρι να συμπληρωθεί η ηλικία των 12 ετών.
- Απαλλάσσονται του φόρου τα πλοία με ηλικία μικρότερης των 30 ετών, για 5 χρόνια από τη νηολόγησή τους υπό ελληνική σημαία, και για όσο διάστημα μέσα στην πενταετία αυτή δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ του εσωτερικού και του εξωτερικού ή μεταξύ των λιμανιών του εξωτερικού μόνο.
- Πλοία κάτω των 20 ετών στα οποία γίνεται μετασκευή ή επισκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, εφόσον οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες αυτές καλύπτονται από την εισαγωγή συναλλάγματος. Η απαλλαγή αυτή παρέχεται για μέχρι έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης. Σε κάθε έτος απαλλαγής πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον 100.000 δολάρια.

Οι παραπάνω απαλλαγές αφορούν πλοία που τίθενται υπο ελληνική σημαία για πρώτη φορά. Σε περίπτωση που ένα πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μια απαλλαγές, δικαιούται μόνο μία την οποία επιλέγει ο πλοιοκτήτης.

#### **Εισφορά πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία, μέχρι ενάρξεως ισχύος του Ν.27/1975 (πριν από την 22/04/1975)**

Για τα πλοία της Α' κατηγορίας με νηολόγηση πριν την 22/04/1975, επιβάλλεται επιπλέον εισφορά, ώστε να μην υπάρχει φορολογικό πλεονέκτημα σε σχέση με το φόρο που υπολογίζεται για τα πλοία Α' κατηγορίας με νηολόγηση μετά την 22/04/1975. Η εισφορά καταβάλλεται επιπροσθέτως του φόρου που επιβάλλεται στα πλοία αυτά. Στο άρθρο 10 του νόμου αναφέρεται ότι ο σκοπός ο οποίος επιβάλλεται η εισφορά είναι η κάλυψη των δαπανών για τις παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες προς την εμπορική ναυτιλία.

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της εισφοράς είναι η ηλικία του πλοίου και η ολική χωρητικότητα σε κόρους. Με την εφαρμογή των νέων διατάξεων<sup>47</sup> του νόμου 4336/2015 οι νεοι συντελεστές εισφοράς για σε δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ που επιβάλλονται στα πλοία, για το έτος 2016, διαμορφώνονται αντίστοιχα όπως ο παρακάτω πίνακας :

<b>Φόρος πλοίου Α' κατηγ. νηολογηθέντων πρίν την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975</b>	
<b>Έτη ηλικίας πλοίου</b>	<b>Συντελεστής Δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.</b>
1. Από 0-4 ετών	1,339
2. Από 5-9 ετών	2,508
3. Από 10-19 ετών	2,112
4. Από 20-29 ετών	1,980
5. Από 30 και άνω	1,320

**Πίνακας 2.1**

Τα ανωτέρω ποσά φόρου προσαυξάνονται<sup>48</sup> κατά 4% ετησίως και μπορούν να μεταβληθούν με ετήσια ποσοστά ανά πέντε έτη. Η παραπάνω προσαύξηση θα επιβληθεί αναλόγως και για τα επόμενα τέσσερα έτη μέχρι τη λήξη της πενταετίας (2016-2020), με την αναπροσαρμογή των παραπάνω συντελεστών σε δολάρια ανά Κ.Ο.Χ.

Τα κλιμάκια χωρητικότητας που πολλαπλασιάζονται με τους παραπάνω συντελεστές είναι:

<b>Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας</b>	
<b>Κόροι Χωρητικότητας</b>	<b>Συντελεστής</b>
6. 100 – 10.000	1,20
7. 10.001 – 20.000	1,10
8. 20.001 – 40.000	1,00
9. 40.001 – 80.000	0,90
10. 80.001 και άνω	0,80

**Πίνακας 2.2**

<sup>47</sup> ΠΟΛ.1209/17/09/2015

<sup>48</sup> Η προσαύξηση θα υπολογίζεται στους αρχικούς συντελεστές του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του Ν.27/1975 και όχι επι του ποσού όπως αυτό θα διαμορφώνεται ετησίως (Υπ.Οικ.Εγκ. 32/1975)

**Παράδειγμα 3<sup>ο</sup> υπολογισμού εισφοράς.**

Το πλοίο “M/V HECTOR” ολικής χωρητικότητας 55.0000 κ.ο.χ<sup>49</sup>, παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη από ναυπηγείο της Κορέας έτοιμο προς εκμετάλλευση και νηολογήθηκε την 15/07/1971 στο λιμάνι του Πειραιά υπό ελληνική σημαία. Η εισφορά του πλοίου για το 2016 υπολογίζεται ως εξής:

Φορολογητέοι κόροι :	10.000	x	1,2	=	12.000
	10.000	x	1,1	=	11.000
	20.000	x	1	=	20.000
	15.000	x	0,9	=	13.500
			Σύνολο		<b>56.500</b>

Η ηλικία του πλοίου την 01/01/2016 είναι πάνω από 30 έτη (συμπληρωμένα). Οπότε:

Αναλογούν φόρος σε δολάρια ΗΠΑ :

$$\text{Κόροι } 56.500 \quad \times \quad 1,320 = 74.580 \text{ \$ ΗΠΑ.}$$

$$\text{Οφειλόμενος φόρος σε Ευρώ} \quad = 74.580 / 1,15 = \underline{\underline{64.852,17 \text{ €}}}.$$

Οι απαλλαγές και μειώσεις της εισφοράς, που είναι δυνατόν να χορηγηθούν στα πλοία τα οποία αυτή επιβάλλεται αυτή, είναι οι ίδιες με τις απαλλαγές και μειώσεις από το φόρο που είναι δυνατόν να χορηγηθούν και στα νηολογημένα πλοία μετά την 22/4/1975, ημερομηνία ισχύος του Ν.27/1975.

<sup>49</sup> Κόροι ολικής χωρητικότητας

### 7.8 Δήλωση και καταβολή φόρου και εισφοράς πλοίων Α' Κατηγορίας

Μέχρι τέλους Φεβρουαρίου κάθε χρόνο υποβάλλεται η δήλωση στην αρμόδια Δ.Ο.Υ και καταβάλλεται το  $\frac{1}{4}$  του οφειλομένου φόρου και εισφοράς. Τα υπόλοιπα  $\frac{3}{4}$  του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις εντός των μηνών Ιουνίου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου του έτους υποβολής. Ο πλοιοκτήτης ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή ο διαχειριστής ή ο νόμιμος εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη είναι υπόχρεος για την υποβολή της δήλωσης καταβολής φόρου και εισφοράς.

Για τον υπολογισμό του φόρου ή της εισφοράς πλοίου εφοδιασμένου με πιστοποιητικό πολλαπλής ολικής και καθαρής χωρητικότητας, λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος των καταμετρήσεων ολικών ή καθαρών που αναγράφονται στο πιστοποιητικό.

Σε περίπτωση μη υποβολής δήλωσης ή υποβολής ανακριβούς δήλωσης ο προϊστάμενος της αρμόδιας Δ.Ο.Υ εκδίδει πράξη καταλογισμού φόρου και εισφοράς, καταλογίζοντας και τις οριζόμενες από το νόμο προσαυξήσεις.

### 7.9 Νόμισμα καταβολής φόρου και εισφοράς

Ο φόρος και η εισφορά καταβάλλεται σε δολάρια ΗΠΑ ή λίρες Αγγλίας κατόπιν επιλογής του υπόχρεου, τα οποία μετατρέπονται σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία κατά το προβλεπόμενο χρόνο υποβολής της δήλωσης.

### 7.10 Φορολογία πλοίων Δεύτερης κατηγορίας

Ο φόρος επί των πλοίων της Β' κατηγορίας υπολογίζεται ετησίως κατά κόρο ολικής χωρητικότητας (gross) του πλοίου και καταβάλλεται σε ευρώ με βάση την ακόλουθη κλίμακα :

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	Σύνολο	
			Χωρητικότητας σε κόρους (gross)	Ετησίου φόρου (σε ευρώ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

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

Ο φόρος της παραπάνω κλίμακας μειώνεται :

- Κατά 50% όταν πρόκειται για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών
- Κατά 60% όταν πρόκειται για για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα και ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους
- Κατά 75% όταν πρόκειται για αλιευτικά

Αν κάποιο πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μια των προηγούμενων περιπτώσεων μείωσης, ενεργείται μια μόνο μείωση του φόρου, η μάλλον συμφέρουσα για τον υπόχρεο πλοιοκτήτη.

#### Παράδειγμα 4<sup>ο</sup> υπολογισμού φόρου.

Έστω το φορτηγό πλοίο ολικής χωρητικότητας 500 κόρων είναι δρομολογημένο σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών.

Αναλογούν φόρος κλίμακας επί 100 κόρων	100 x 71	=	710 €
Αναλογούν φόρος κλίμακας υπολοίπων 400 κόρων x 1€		=	<u>400 €</u>
	Σύνολο φόρου	=	<b>1.110 €</b>
Μείωση φόρου κατά 50% σύμφωνα με τα παραπάνω		=	<u>555 €</u>
Συνολικός οφειλόμενος φόρος		=	<b><u>555 €</u></b>

### Παράδειγμα 5<sup>ο</sup> υπολογισμού φόρου.

Έστω το επιβατηγό πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων.

Αναλογούν φόρος κλίμακας επί 100 κόρων	100 x 71	=	710,00 €
Αναλογούν φόρος κλίμακας υπολοίπων 300 κόρων	x 1€	=	<u>300,00 €</u>
	Σύνολο φόρου	=	<b>1.010,00 €</b>
Μείωση φόρου κατά 65% σύμφωνα με τα παραπάνω		=	<u>656,50€</u>
Συνολικός οφειλόμενος φόρος		=	<b><u>353,50 €</u></b>

### Παράδειγμα 6<sup>ο</sup> υπολογισμού φόρου.

Έστω το αλιευτικό πλοίο ολικής χωρητικότητας 60 κόρων.

Αναλογούν φόρος κλίμακας επί 50 κόρων		=	33,00 €
Αναλογούν φόρος κλίμακας υπολοίπων 10 κόρων	x 0,76€	=	<u>7,60 €</u>
	Σύνολο φόρου	=	<b>40,60 €</b>
Μείωση φόρου κατά 75% σύμφωνα με τα παραπάνω		=	<u>30,45 €</u>
Συνολικός οφειλόμενος φόρος		=	<b><u>10,15 €</u></b>

### Απαλλαγές και μειώσεις φόρου για τα πλοία Β' κατηγορίας

- Τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια ή πλοία-ψυγεία ηλικίας μεγαλύτερης των 10 ετών και μικρότερης των 20 ετών, έχουν μείωση του φόρου στο μισό (1/2) για μια πενταετία την πρώτη φορά που τίθενται υπο ελληνική σημαία.
- Τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια ή πλοία-ψυγεία ηλικίας κάτω των 20 ετών στα οποία γίνεται μετασκευή ή επισκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, συνεπαγομένη δαπάνη μεγαλύτερη του διπλασίου της αγοραίας αξίας, την οποία είχαν κατά το αμέσως προηγούμενο της έναρξης των ανωτέρω εργασιών χρόνο, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου, μέχρι συμπλήρωσης 10 ετών από την ολοκλήρωση των παραπάνω εργασιών, εφόσον αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα.
- Πλοία ηλικίας δέκα (10) έως και δεκαπέντε (15) ετών, νηολογούμενα στο όνομα προσώπων ελληνικής ιθαγένειας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικό

νόμο, σε ποσοστό τουλάχιστον 50%, σε αντικατάσταση πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης των είκοσι (20) ετών, της αυτής πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητας ίσης ως προς τα 2/3 της αντικαθιστημένης, απαλλάσσονται για μια 5ετία των 2/3 του αναλογούντος φόρου, εφόσον κατά τη διάρκεια της 5ετίας παραμένει η κυριότητα ως προς το παραπάνω ποσοστό, στο όνομα προσώπων ελληνικής ιθαγένειας ή εταιρειών που δημιουργήθηκαν με βάση τον ελληνικό νόμο.

- Πλοία ηλικίας μικρότερης των δέκα ετών που για πρώτη φορά τέθηκαν υπό ελληνική σημαία, απαλλάσσονται από τη φορολογία μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 10 ετών<sup>50</sup>.
- Τα φορτηγά πλοία με ηλικία μικρότερη των τριάντα (30) ετών, την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία, απαλλάσσονται από το φόρο για πέντε χρόνια για όσο διάστημα αυτής της πενταετίας δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών<sup>51</sup>.
- Τα πλοία που ναυπηγούνται στην Ελλάδα απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας των δώδεκα (12) ετών.

Αν κάποιο πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μια των προηγούμενων περιπτώσεων μείωσης, ενεργείται μια μόνο μείωση του φόρου, η μάλλον συμφέρουσα για τον υπόχρεο πλοιοκτήτη.

---

<sup>50</sup> Ισχύουν και εδώ οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 9 του παρόντος νόμου 27/1975

<sup>51</sup> Ισχύουν και εδώ οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του παρόντος νόμου 27/1975

### **Βεβαίωση και καταβολή του φόρου**

Η βεβαίωση του φόρου στα πλοία της Β' κατηγορίας γίνεται από τον προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ., με βάση τα στοιχεία που αυτός διαθέτει για τη χωρητικότητα του πλοίου. Αν προκύψει μεταγενέστερα διαφορά, πλέον ή έλλειπον, για τη χωρητικότητα του πλοίου, δημιουργείται συμπληρωματική βεβαίωση ή έκπτωση του φόρου.

Ο φόρος καταβάλλεται σε τέσσερις τριμηνιαίες δόσεις εντός των μηνών Απριλίου, Ιουλίου, Οκτωβρίου και Ιανουαρίου εκάστου έτους.

Η αρμόδια εφορία είναι υποχρεωμένη να κοινοποιήσει στον πλοιοκτήτη ειδοποίηση με την οποία να τον καλεί να καταβάλει το φόρο.



## Ορολογία / Βιβλιογραφία

### Ορολογία

**Σελίνι** : αναφέρεται σε νομισματικές μονάδες που είτε είναι σε χρήση ή έχουν πλέον αποσυρθεί από την κυκλοφορία. Ονομαζόταν κάποτε το 1/20 της Αγγλικής λίρας καθώς και οι υποδιαίρεσεις πολλών άλλων νομισμάτων τα οποία έφεραν το όνομα λίρα ( αγγλ.: round) και ακολουθούσαν το σύστημα υποδιαίρεσεων της Αγγλικής λίρας (1 λίρα=20 σελίνια=240 πένες).

**Ναυλάριθμος** Χρηματοοικονομικό εργαλείο με το οποίο παρακολουθούνται οι συνθήκες και οι τάση της ναυλαγοράς.

**Νηολόγιο** (Registry, book of registry) είναι ένα δημόσιου χαρακτήρα βιβλίο που τηρείται στους λιμένες που πραγματοποιείται νηολόγηση, δηλαδή εγγράφονται τα πλοία (λιμένας νηολογίου).

**Χωρητικότητα** (tonnage, capacity) είναι ένας από τους σημαντικότερους όρους στη Ναυτιλία, αλλά και στοιχείο εξατομίκευσης ενός πλοίου. Αφορά τον εσωτερικό χώρο που προσδιορίζεται με συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης του όγκου, δηλαδή του κόρου. Με αυτή αποδίδονται οι πραγματικές διαστάσεις του πλοίου, που περιλαμβάνεται απαραίτητα στη νηολόγηση και σε όλα τα πιστοποιητικά του. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρά (τη συνολική μεταφορική ικανότητα σε όγκο) και σε φορτίου (τη συνολική μεταφορική ικανότητα φορτίου σε βάρος).

“**Κόρος**” είναι μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται η μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα. Στην αγγλική αποδίδεται με τον όρο register ton.

## Βιβλιογραφία

- Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας – Οικονομικών – Εμπορίου, “ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Β’ ΕΚΔΟΣΗ”, ΕΛΚΕΠΑ 1987
- Παζαρζή Γεωργία, “Ναυτιλιακή Λογιστική Θεωρία και Πρακτική”, Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ, 2016
- Λεκαράκου Νιζάμη Κατερίνα – Παπασπύρου Αγγελος, “ Ναυτιλιακή Λογιστική ”, Εκδόσεις ΚΛΕΙΝΙΑΣ, Πειραιάς 2001
- Πρωτοψάλτης Νικόλαος, “Γενική και Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων καρά το ΕΛΓΣ”, ,1992
- Πρωτοψάλτης Νικόλαος – Σαρακοστίδης Στέφανος, “Ελεγκτική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, Εκδόσεις Σταμούλης , Αθήνα 2003
- Πομόνης Νικόλαος, “Γενική Λογιστική ΙΙ”, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010
- Βαλσαμίδης Μιχαήλ, “Λογιστική Πλοιάρχου”, Εκδόσεις Ναυτικών και τεχνικών βιβλίων Σταυριδάκη,
- Τότσης Χρήστος, Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις ΠΑΜΙΣΟΣ 2016

## Πηγές

- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
- Ι.Μαρκιανός-Δανιόλος. “Το θεσμικό Νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας”  
[www.aya.com.gr/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/3markianos.pdf)
- Ιωάννης Ν.Βουγιούκας, Νομικό και θεσμικό φορολογικό πλαίσιο κτήσης και εκμετάλλευσης πλοίου, Διπλωματική εργασία Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2011

<http://www.et.gr/> , Εθνικό Τυπογραφείο

<http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

<http://epixeirisi.gr/BHMA-ΛΟΓΙΣΤΩΝ/3527/Ναυτική-Εταιρεία>

<http://www.forologikanea.gr/pages/view/cid/10117>

<https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/22433>

<http://www.ellop.gr>

<https://www.wikipedia.org/>

<http://www.isalos.net/greek-shipping/o-stolos-ton-ellinon/>

<http://www.coatch.gr>

<http://www.naftemporiki.gr/>