



Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

**ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΙΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΛΠ**



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΔΙΑΚΟΓΙΑΝΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

Α.Μ. : 16894

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΪΟΣ 2022

Practical adjustments of accounting transactions in shipping companies and their correspondence with the fitting of the Greek accounting standards.

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Αθήνα, 25/05/2022

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής

Διακομιχάλης Μιχαήλ

Καθηγητής

2. Μέλος επιτροπής

Τσιλιγιάννη Κωνσταντίνα,

Ε.ΔΙ.Π.

3. Μέλος επιτροπής

Παππάς Θεόδωρος ,

Ε.ΔΙ.Π.

© Διακογιάννη Αγγελική, 2022.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Διακογιάννη Αγγελική.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ

Η παρούσα εργασία αποτελεί πτυχιακή εργασία στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος του πρώην ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ τμήματος ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ.

Πριν την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παρούσας πτυχιακής εργασίας, αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω ορισμένους από τους ανθρώπους που γνώρισα, συνεργάστηκα μαζί τους και αποτέλεσαν πολύ σημαντικό ρόλο στην πραγματοποίησή της.

Πρώτο από όλους θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή της πτυχιακής εργασίας, Κο Διακομιχάλη Μιχαήλ όπου με το ήθος και τα πλούσια πνευματικά προσόντα συνέβαλε ουσιαστικά στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας και μου μετέδωσε την αγάπη του και τις γνώσεις του γύρω από τον κλάδο της ναυτιλίας.

Επίσης θα ήθελα να αναφέρω πως σημαντικοί παράγοντες των γνώσεων που απέκτησα μέχρι σήμερα είναι η Κα Τσιλιγιάννη Κωνσταντίνα, ο Κος Αναγνωστάκης Αριστείδης και ο εκλιπών Αρνής Νικόλαος που δυστυχώς δεν είναι πια κοντά μας, όπου οι συμβουλές και η βοήθεια τους θα μου μείνουν αξέχαστες.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τη μητέρα μου, Λαμπρινή, τα φιλικά, συγγενικά πρόσωπα και συναδέλφους που με υπομονή και κουράγιο προσέφεραν σε όλα τα ακαδημαϊκά μου έτη την απαραίτητη ηθική συμπαράσταση για την ολοκλήρωση των σπουδών μου αλλά και της πτυχιακής μου εργασίας.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	10
3.1. Ο ΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	10
3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	10
Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	13
4.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	14
4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	15
4.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ	15
4.4 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	16
4.5 ΤΟ TOP-10 ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟ 2021.....	18
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	20
ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ.....	20
1. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (TRAMPS)	21
2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINERS).....	22
4. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (TANKERS)	22
5. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ (PASSENGERS)	23
6. ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ (SPECIAL PURPOSE SHIPS)	24
7. ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	24
8. ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	25
9. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	26
9. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΤΟΥΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΣΕ D.W.T.....	26
ΣΗΜΑΙΕΣ.....	28
ΣΗΜΑΙΑ – ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ – ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΠΛΟΙΩΝ	29
ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	30
1. ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΕ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	31
2. ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	33
3. ΤΜΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	35
4. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ.....	40
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	40
1. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ Ν.959/79	40
2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ Ν.89/67	43
3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Ν.Ε.) ΤΟΥ Ν.959/79	48

4. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (Δ.Ο.Υ. ΠΛΟΙΩΝ) ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ	51
ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	52
1. ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	52
2.ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ	53
3. ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΛΠ (Ν.4308/2014).....	54
4.ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΕΣ	67
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΛΠ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	81

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο Ναυτιλιακή Λογιστική αναφερόμαστε στην επιστήμη της παρακολούθησης, καταγραφής, διοίκησης και ελέγχου της χρηματοοικονομικής κατάστασης των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι δυναμικός και έντονα ευμετάβλητος, πράγμα που έχει δημιουργήσει την ανάγκη για διαρκή παρακολούθηση των εξελίξεων και του του τρόπου με τον οποίο επηρεάζουν την οργάνωση, τη διοίκηση και τις στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η συμβολή της Ναυτιλίας στην εθνική οικονομία διαπιστώνεται από τη σημαντική εισροή συναλλάγματος στη χώρα είτε μέσω της φορολογίας των πλοίων είτε μέσω των εμβασμάτων που στέλνουν οι ναυτικοί στις οικογένειές τους. Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής οικονομίας. Πολυάριθμες είναι οι ελληνικές επιχειρήσεις που παρέχουν θαλάσσιες μεταφορές. Η ιστορία μας δείχνει ότι η παγκόσμια ναυτιλία συνέχισε να αναπτύσσεται ακόμη και σε μη ευνοϊκές συνθήκες.

Η πανίσχυρη παρουσία της μεγαλύτερης ναυτιλίας του πλανήτη της ελληνόκτητης ναυτιλίας και η ιστορική πλούσια ναυτική παράδοση τη χώρας, έχει διαμορφώσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τον Έλληνα νέο που θέλει να σταδιοδρομήσει στο ναυτικό η ναυτιλιακό επάγγελμα. Ο Έλληνας ξεχωρίζει αμέσως στο διεθνή ναυτιλιακό ανταγωνισμό όπως κατ' αναλογία ο Βραζιλιάνος ποδοσφαιριστής, ο οποίος θεωρείται κατά τεκμήριο ως ο καλύτερος μεταξύ των συναδέλφων του, άλλων εθνικοτήτων. Αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα του Έλληνα ναυτικού που έχει τη θάλασσα μέσα του θα πρέπει η χώρα μας όχι μόνο να το διατηρήσει αλλά να το ενισχύσει περαιτέρω και να οδηγήσει σε αύξηση της απασχόλησης στη ναυτιλία είτε στη θάλασσα είτε στη στεριά, με την προσέλκυση τη χώρα μας και άλλων ναυτιλιακών γραφείων και υπηρεσιών αλλά και πλοιοκτητριών εταιρειών.

Μόνο έτσι θα διατηρηθεί η ναυτική τεχνογνωσία και η ναυτιλιακή μας παράδοση και θα έχει μέλλον και η ελληνική ναυτιλία. Και για την υλοποίηση αυτού του στόχου θα πρέπει να καταθέσουν με σοβαρότητα τις προτάσεις τους όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και κόμματα γιατί η ναυτιλία είναι εθνικής υπόθεσης.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1. Ο ΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο άνθρωπος, αναζητώντας τί υπάρχει στο άγνωστο, δηλαδή πέρα από τον ορίζοντα, στράφηκε στη θάλασσα, ξεκινώντας έτσι τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα. Και μάλιστα αναφέρεται πως το αρχαιότερο ταξίδι για εμπορικούς σκοπούς στην ανοιχτή θάλασσα έγινε πριν 10.000 χρόνια και συγκεκριμένα στο Αιγαίο Πέλαγος, για τη μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στην Αργολίδα και τις Βόρειες Σποράδες.

Με τη λέξη «ναυτιλία», εννοούμε όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, καθώς επίσης οχήματα, ζώα κ.ά. σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης. Το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους αποτελούν το Εμπορικό Ναυτικό του κράτους αυτού.

Επίσης με τον όρο «ναυτιλία» αναφερόμαστε και στην ίδια τη λειτουργία του πλοίου, που είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης (γέφυρα) και της πρόωσης (μηχανής) αλλά και της φόρτωσης του, ώστε να πλέει με ασφάλεια από ένα σημείο σε άλλο.

Η λέξη «ναυτιλία» υποδηλώνει ακόμη και τη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας που είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Και φυσικά αποκαλούμε «παγκόσμια ναυτιλία» όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται μέσω ναυτιλιακής νομοθεσίας που θεσπίζεται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό-IMO (International Maritime Organization).

«Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων βρίσκεται εκεί που βρίσκονταν και στην εποχή του Οδυσσέα»

Ζακ Λακαριέρ

3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών που είναι η ίδια η πηγή ζωής του κόσμου, όπως αναφέρει και η Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης της HELMEPA που υπέγραψαν Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες το 1982 στον Πειραιά.

Τα πάνω από 60.000 εμπορικά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας μεταφέρουν το 99,6% των εμπορευμάτων με ασφάλεια στον προορισμό τους με πιο χαμηλό κόστος. Το εμπορικό πλοίο είναι το πλέον αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μεταφοράς που εξακολουθεί να διαθέτει η ανθρωπότητα. Αυτό όμως δεν έχει καθησυχάσει τους αρμόδιους και διαρκώς ανακοινώνονται νέοι τρόποι κίνησης όπως η ηλιακή και ηλεκτρική ενέργεια, μεθανόλη κ.α. Παλαιότερα όλα τα πλοία έμοιαζαν μεταξύ τους και ναυπηγούνταν για να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αύξηση των αναγκών, σήμερα τα πλοία κατασκευάζονται και εξοπλίζονται με συστήματα και μηχανισμούς ανάλογα με το είδος των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν.

Η Ελλάδα από παράδοση είναι ένα ναυτιλιακό έθνος, καθώς η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή απασχόλησης των Ελλήνων και αποτελεί βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα. Η θάλασσα ήταν ανέκαθεν για τους Έλληνες κίνητρο για δράση, μετακίνηση και περιπέτεια. Οι Έλληνες υπήρξαν ναυτικό έθνος από την αρχαιότητα, καθώς η γεωγραφική θέση της Ελληνικής χερσονήσου ευνοούσε την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας. Ήταν στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, τα νησιά και η καλή γειτονία με άλλους προηγμένους πολιτισμούς βοήθησαν επίσης. Στην Ελλάδα και στο ευρύτερο Αιγαίο, ανεπτυγμένο θαλάσσιο εμπόριο υπήρχε ήδη από την Εποχή του Χαλκού. Η παρουσία μετάλλων όπως χρυσός και χαλκός αλλά και κεραμικών μαρτυρεί την ύπαρξη δικτύων μεταφοράς και εμπορίου που υπήρχε μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των ελληνικών νησιών. Οι Έλληνες σύντομα άρχισαν να διευρύνουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα από τις ακτές της Μεσογείου έως την Αίγυπτο, τη Φοινίκη, τη Μικρά Ασία και τον Εύξεινο Πόντο, ιδρύοντας αποικίες. Τους επόμενους αιώνες, μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας πραγματοποιούταν από τους Έλληνες, ενώ συνέχισαν να συμμετέχουν και να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία κατά τη Βυζαντινή εποχή.

Κατά την Τουρκοκρατία, η συμμετοχή των Ελλήνων στο θαλάσσιο εμπόριο ήταν επίσης αξιόλογη, κυρίως στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ από τον 16ο αιώνα επεκτάθηκαν προς τη Δυτική Ευρώπη, εξάγοντας σιτηρά, παρόλα τα εμπόδια που έθεταν οι οθωμανικές αρχές στο εμπόριο. Αργότερα, οι Έλληνες έμποροι αύξησαν την επιρροή τους, καθώς προμήθευαν στα Βαλκάνια πρώτες ύλες, καταλήγοντας, εν τέλει, μεσάζοντες. Κατά τον 18ο αιώνα, η αύξηση της οικονομικής και πολιτικής δύναμης των Φαναριώτων στην Κωνσταντινούπολη βοήθησε στην περαιτέρω επέκταση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη Ευρώπη. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία ήταν επίσης σε θέση να συναγωνίζεται τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές αυτοκρατορίες λόγω της εξασθένισης της επιρροής τους από πολέμους και την προστασία του ελληνικού ναυτικού από τη Ρωσική Αυτοκρατορία με τη Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (10 Ιουλίου 1774: Η τσαρική Ρωσία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία υπογράφουν τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, που προβλέπει - μεταξύ άλλων- ελεύθερη ανά τη Μεσόγειο ναυσιπλοΐα για τους Ρώσους. Τη συνθήκη αυτή θα εκμεταλλευτούν οι Έλληνες, που θα αναπτύξουν τη ναυτιλία τους, κατασκευάζοντας σύγχρονα πλοία, στα οποία θα υψώσουν τη ρωσική σημαία).

Οι σημαντικότερες από τις ελληνικές πόλεις που εμφανίστηκαν ως ναυτικές δυνάμεις ήταν εκείνες από τη Δυτική Ελλάδα, κυρίως το Γαλαξίδι και το Μεσολόγγι, αλλά και πόλεις της Ηπείρου όπως η Άρτα και η Πρέβεζα, οι Παξοί και η Κέρκυρα, λόγω των εμπορικών τους δεσμών με ιταλικές πόλεις. Επιπλέον, τα νησιά του Αιγαίου είχαν μεγάλη δραστηριότητα στη ναυτιλία, όπου παραδοσιακά οι κάτοικοι ασχολούνταν

με το θαλάσσιο εμπόριο, ιδίως η Ύδρα, Σπέτσες, Άνδρος, Σύρος, Χίος, Κάσος, Ψαρά και Μύκονος.

Το 1792, η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία ιδρύθηκε στην Τεργέστη, η επόμενη ιδρύθηκε στην Οδησό το 1808. Η ύπαρξη εκπαιδευμένων ναυτικών επρόκειτο να αποδειχθεί πλεονέκτημα για την Επανάσταση.

Το 1857, ιδρύθηκε η Ελληνική Ατμοπλοΐα στη Σύρο και άρχισαν οι τακτικές γραμμές της ελληνικής ναυτιλίας με πλοία ατμού, τις οποίες ακολούθησαν δέκα ακόμη επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, η οποία συνέδεσε για πρώτη φορά τον Πειραιά με τη Νέα Υόρκη.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελληνική εμπορική ναυτιλία πλήρωσε βαρύ τίμημα της σε απώλεια ζωής αλλά και πλοίων (<http://museum.yen.gr/History.htm>) τα οποία στη λήξη του ήταν μόνο 157. Το 1947, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, σε Έλληνες εφοπλιστές 100 πλοία τύπου "Liberty", ως αντισταθμισμα των απωλειών κατά τον πόλεμο. Τα πλοία "Liberty" έχουν ιστορική αξία λόγω του ρόλου τους στον εφοδιασμό της Ευρώπης κατά τον πόλεμο. Σήμερα, υπάρχουν μόνο 3, από τα οποία το ένα βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά. Επισκευασμένο έτσι που θυμίζει το ένδοξο παρελθόν του, είναι από το 2008 πλωτό μουσείο του «Ομίλου των Φίλων του Liberty» και φιλοξενεί ναυτιλιακές εκδηλώσεις έτσι, οι Έλληνες έφτασαν μέσα από τους αιώνες να είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη θάλασσα. Άλλωστε, η ακτογραμμή της Ελλάδας αριθμεί σήμερα 16.000 χλμ. ενώ υπάρχουν 3.000 νησιά πάνω σε πολλά από τα οποία άκμασαν θαυμαστοί πολιτισμοί, αρχαιολογικά ευρήματα θαυμάζονται από τους επισκέπτες σε μουσεία στην Ελλάδα και άλλες χώρες.

Αναγνωρίζοταν πάντα ότι ο καλύτερος τρόπος για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών που ακολουθούνται από όλα τα ναυτιλιακά έθνη και από τα μέσα του 19ου αιώνα εγκρίθηκαν πολλές τέτοιες συνθήκες. Αρκετές χώρες πρότειναν τη σύσταση ενός μόνιμου διεθνούς φορέα για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, αλλά αυτές οι ελπίδες πραγματοποιήθηκαν μόνο μετά την ίδρυση των ίδιων των Ηνωμένων Εθνών. Το 1948 μια διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη υιοθέτησε μια σύμβαση για την επίσημη ίδρυση του IMO (το αρχικό όνομα ήταν ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός ή IMCO, αλλά το όνομα άλλαξε το 1982 σε IMO).

Η Διεθνής Οργάνωση Ναυτιλίας IMO ιδρύθηκε επίσημα όταν υιοθετήθηκε στη Γενεύη η Σύμβαση για τη Διεθνή Οργάνωση της Ναυτιλίας. Είναι η ειδικευμένη οργάνωση που είναι υπεύθυνη για μέτρα βελτίωσης της διεθνούς ναυτιλίας και της πρόληψης της θαλάσσιας μόλυνσης από πλοία.

Ο Οργανισμός είναι τεχνικός τομέας του ΟΗΕ, εδρεύει στο Λονδίνο και έχει μέλη του κράτη που ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Κανονισμούς σε τρεις κύριους τομείς:

- Εκπαίδευση και Πιστοποίηση ναυτικών,
- Ασφάλεια ανθρώπινης ζωής και Περιουσίας στη Θάλασσα (επιβαίνοντες-πλοίο-φορτίο),
- Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων.

Τα πολεμικά πλοία δεν υπόκεινται στη ναυτιλιακή νομοθεσία.

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της χώρας (αξίας 251,1 δισ. ευρώ το 2015). Αποτελεί το 6,5% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 290,000 ανθρώπους (7% του εργατικού δυναμικού) και τα εισιτήρια από τη ναυτιλία είναι περίπου

«Έχουμε γη και πατρίδα όταν έχουμε πλοία και θάλασσα.»

Ηρόδοτος

το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος του έθνους. Το 2015, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό χειρίστηκε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, από πλευράς χωρητικότητας, με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd's List. Η Ελλάδα κατατάσσεται επίσης στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια και τα bulk carrier.

Η ελληνική Ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από 4.065 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων περίπου 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, σύμφωνα με στοιχεία του IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia για το 2012. Σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς με 184 εκατ. τόνους (dwt), ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται η Ιαπωνία. Τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, όπως ισχύει και στις περισσότερες χώρες με σημαντικό στόλο, είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία. Επιπλέον ένδειξη της δύναμης της ελληνικής Ναυτιλίας αποτελεί το γεγονός ότι το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών στα δύο μεγαλύτερα (με βάση την κεφαλαιοποίηση) χρηματιστήρια στο κόσμο – NYSE και NASDAQ - έχει Έλληνες ιδιοκτήτες.

Σε επίπεδο διαχείρισης, οι ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα αμερικανικά χρηματιστήρια αποτελούν το 52% του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών, αντιπροσωπεύοντας και την πλειονότητα των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων. Ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σημαντικά κατά τη χρονική περίοδο 1990 – 2008, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Το 2008 το σύνολο του στόλου βρέθηκε στο υψηλότερο σημείο των τελευταίων 20 ετών (4.161 πλοία), με τον αυξητικό ρυθμό να ανακόπτεται στη συνέχεια. Αυτή η εξέλιξη αποτελεί ένδειξη μεγαλύτερης ευελιξίας εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι φαίνεται να αναπροσαρμόστηκαν γρηγορότερα στις νέες συνθήκες ζήτησης. Πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την έδρα τους είτε στην Αθήνα είτε στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, και διοικούνται από ελληνικές παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες που είναι αξιοσημείωτες για τον μεγάλο πλούτο και την επιρροή τους στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως οι Βαρδινογιάννης, Λάτσης, Λιβανός, Αγγελικούσης, Νιάρχος, Αγγελόπουλος Γουλανδρής. Ο 7ος Γενικός Γραμματέας (2003-2011) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας ήταν ο Ευθύμιος Μητρόπουλος.

Η καταγεγραμμένη συνολική συμβολή της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, καθώς σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα, ανέρχεται σε €13 δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Ακόμα μεγαλύτερα εκτιμώνται τα δυνητικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία στην υποθετική περίπτωση προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης της ποντοπόρου

ναυτιλίας ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος. Η συνολική προστιθέμενη αξία που δυνητικά μπορεί να δημιουργήσει ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9 δισεκ., ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα ξεπερνά τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ενώ παραδοσιακά η ελληνική ναυτιλία θεωρείται αξεπέραστη σε όλον.

Ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας είναι το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

4.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ελλάδας είναι γεγονός ότι έχει κεντρικό ρόλο στο παγκόσμιο γίγνεσθαι. Την ίδια στιγμή, πολλά είναι τα σενάρια, οι προβλέψεις και οι προσδοκίες για την εποχή μετά την πανδημία.

Από το 1967 που πραγματοποιήθηκε το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας μας παίζει κεντρικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή δραστηριότητα, καθώς ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει σήμερα περίπου το 20% του παγκόσμιου και το 50% της ΕΕ σε όρους χωρητικότητας.

Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία της Vessels Value από τα τέλη Απριλίου του 2020, ο ελληνόκτητος στόλος υπολογίζεται σήμερα στα 100,45 δισ. δολαρίων (από 101,99 δισ. δολαρίων. έναν χρόνο πριν) και καταλαμβάνει τη 2η θέση παγκοσμίως, πίσω από την Ιαπωνία, η αξία του στόλου της οποίας κυμαίνεται στα 108 δισ. δολαρίων αν και μειώθηκε κατά 9 δισ. δολαρίων το τελευταίο 12μηνο, αποτέλεσμα κυρίως της μείωσης των τιμών των φορτηγών πλοίων, κλάδου στον οποίο κυριαρχεί, αφού έχει τον ακριβότερο στόλο bulkers, αξίας 34,8 δισ. δολαρίων.

Η αξία του ελληνόκτητου στόλου από την άλλη πλευρά, μειώθηκε ελάχιστα το 2020, αποτέλεσμα της αύξησης της αξίας των δεξαμενοπλοίων, τομέα στο οποίο η ελληνόκτητη ναυτιλία κυριαρχεί, αφού ελέγχει το 26% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων.

Το 2020 η Ελλάδα βρέθηκε στην 1η θέση παγκοσμίως σε δύο κατηγορίες, τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στα LNG-πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, με αξία στόλου 41,3 δισ. δολαρίων έναντι 22,6 δισ. δολαρίων των Ιαπώνων οι οποίοι κατέχουν την 2^η θέση.

Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία της VesselsValue, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες από τον Μάρτιο του 2019 έως τον Απρίλιο του 2020 αγόρασαν συνολικά 320 πλοία, εκ των οποίων το 50% είναι bulkers.

Η Κίνα βρίσκεται στην 3η θέση παγκοσμίως με αξία στόλου 98,548 δισ. δολαρίων, υπερδιπλάσια δηλαδή της Σγκαπούρης που κατέχει την 4^η θέση και διαθέτει αξία στόλου

44 δισ. δολαρίων, κάτι που δείχνει την παγκόσμια κυριαρχία των τριών κορυφαίων χωρών στην παγκόσμια κατάταξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Στις αρχές του 2020 ο ελληνικός εμπορικός στόλος αριθμούσε 636 πλοία, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν στον έλεγχό τους έναν αριθμό περίπου 4.000 σκαφών διαφόρων κατηγοριών, με χωρητικότητα μεταφοράς άνω των 340 εκατομμυρίων dwt, κατανεμημένα σε δεκάδες διαφορετικές σημαίες ανά τον κόσμο.

Ο ελληνόκτητος στόλος κατατάσσεται πρώτος αντιπροσωπεύοντας το 21% και το 53% της παγκόσμιας και της ευρωπαϊκής dwt χωρητικότητας, αντίστοιχα. Σύμφωνα και με στοιχεία που παρουσίασε πρόσφατα ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιάννης Πλακιωτάκης, πάνω από 1.430 ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνταν στην υπερπόντια ναυτιλία και επιπλέον άλλες 3.674 ναυτιλιακές εταιρείες απασχολούνταν κυρίως στις ενδομεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Οι εταιρείες προσέφεραν άμεση απασχόληση σε περισσότερους από 16.000 εργαζομένους και αποτελούν την κινητήρια δύναμη για ολόκληρο το ναυτιλιακό σύμπλεγμα, απασχολώντας είτε άμεσα είτε έμμεσα σχεδόν 200.000 άτομα. Ο κλάδος αντιπροσωπεύει τα τελευταία χρόνια περίπου το 7% του εθνικού ΑΕΠ, ενώ η άμεση συνεισφορά του τομέα ανέρχεται σε 7,3 δισ. ευρώ και η έμμεση και επαγόμενη συνεισφορά σε 5,6 δισ. ευρώ.

4.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

Αποτέλεσμα της πανδημίας ήταν η ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία κατείχε το 90% του παγκοσμίου εμπορίου, να παρουσιάσει την μεγαλύτερη πτώση της εδώ και τριάντα πέντε χρόνια. Κατόπιν όμως από τα μέτρα στήριξης της παγκόσμιας οικονομίας, μέτρα στήριξης των περίπου 20 τρισ. Δολαρίων από τις κεντρικές τράπεζες και τις κυβερνήσεις, αρχίζουν να εμφανίζονται κάποιες ενδείξεις πως η επανεκκίνηση αλλά και η αύξηση της ζήτησης σε Ασία και Ευρώπη, θα βελτιώσει τις συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά από το β' εξάμηνο.

Το μέγεθος όμως της πτώσης του παγκοσμίου εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών, πάντως, συναινεί στην άποψη πως θα απαιτηθούν δύο και πλέον χρόνια για να επανέλθει η ναυτιλιακή αγορά στις συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί στις αρχές του 2020, εκτίμησε η Allied Shipbroking Inc.

Μετά την κλιματική αλλαγή και την πρόκληση της ψηφιοποίησης, η ναυτιλιακή βιομηχανία βρέθηκε αντιμέτωπη και με την κρίση του κορωνοϊού και το παγκόσμιο εμπόριο το οποίο είχε αρχίσει να υποχωρεί και πριν από την πανδημία και με την παγκοσμιοποίηση να χάνει έδαφος, περισσότερες ναυτιλιακές ξεκίνησαν δραστηριότητες και σε τοπικές αγορές αλλά και σε μικρότερες αποστάσεις, ενώ η πορεία ανάκαμψης του παγκοσμίου εμπορίου θα καθορίσει και τη ναυτιλιακή αγορά στη μετά την πανδημία εποχή.

Ο Πίτερ Σαντ, chief shipping economist της BIMCO, εκτίμησε πως το αισιόδοξο σενάριο της ταχείας ανάκαμψης σε σχήμα , τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών, έχει αφήσει τη θέση του σε μία αβέβαιη ανάκαμψη για μια σειρά από λόγους, όπως είναι ο κίνδυνος επανεμφάνισης ενός νέου κύματος της πανδημίας, η μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, η επανεμφάνιση του εμπορικού πολέμου ΗΠΑ-Κίνας, η όξυνση του προστατευτισμού, καθώς και η τάση επαναπατρισμού κρίσιμων για ορισμένες οικονομίες παραγωγικών μονάδων, προϊόντων και υλικών, μετά την κατάρρευση της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας λόγω του κορωνοϊού.

Η ευπάθεια των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού και η εξάρτησή τους από την κατασκευή εργοστασίων στην άλλη πλευρά του κόσμου, οδηγούν πολλές κυβερνήσεις στην παροχή κινήτρων για την ανάπτυξη παραγωγικών μονάδων στη χώρα τους. Η τάση αυτή σε κάποιες περιπτώσεις θα ωφελήσει τον ναυτιλιακό κλάδο, σε άλλες θα τον πλήξει, ενώ σε κάθε περίπτωση θα αλλάξει τα παγιωμένα ναυτιλιακά δρομολόγια του πλανήτη.

Σε έρευνα της BIMCO για τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, υποστηρίζεται πως ο συνδυασμός μειωμένης ζήτησης και υπερπροσφοράς πιέζει τους ναύλους, αν και μεσοπρόθεσμα, όπως εκτιμούν ορισμένοι αναλυτές, η επανεκκίνηση της παγκόσμιας οικονομίας, απόρροια και των μέτρων που λαμβάνουν κυβερνήσεις και κεντρικές τράπεζες, θα μπορούσε να βελτιώσει την εικόνα του τομέα από το δεύτερο εξάμηνο του 2020, καθώς η ζήτηση χύδην ξηρού φορτίου για τα τρία μεγάλα εμπορεύματα – σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτηρά – προβλέπεται να ξεπεράσει κατά περίπου 9% το πρώτο εξάμηνο.

Για την Boston Consulting Group, στον τομέα των τάνκερ η ελληνική ναυτιλία ξεχωρίζει, καθώς ευνοήθηκε από τις εξελίξεις στην αγορά πετρελαίου. Τα άφθονα αποθέματα του εμπορεύματος σε συνδυασμό με τη μεγάλη υποχώρηση της τιμής του δημιούργησαν την ανάγκη για αποθήκευση και καθώς τα περιθώρια στη στεριά περιορίστηκαν εκδηλώθηκε ζήτηση για μεγάλα τάνκερ που χρησιμοποιούνται για εν πλω αποθήκευση. Σε ύψη-ρεκόρ αυξήθηκε επίσης ο αδρανής στόλος των container ships, με τους αναλυτές να εκφράζουν την ελπίδα ότι τα αρνητικά νούμερα φθάνουν στην κορύφωσή τους.

4.4 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περισσότερα από 200 ναυλομεσιτικά γραφεία εκ των οποίων το 75% ασχολείται με τις ναυλώσεις και 25% με αγοραπωλησίες πλοίων.

«Μέγα της θαλάσσης κράτος.»

Περικλής

Ο στόλος που είναι εγγεγραμμένος στο ελληνικό νηολόγιο μειώθηκε από τα 671 πλοία στα 636 και από 68,2 εκ. τόνους dw στους 65,6 εκατ.

Το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκοσμίου στόλου κατά το 2019 και 2020 μέχρι τις αρχές Μαρτίου έχουν ως εξής:

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 26,9%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 26,6%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 26,2%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 26,6%

Η Ελλάδα παραμένει κυρίαρχη δύναμη στα δεξαμενόπλοια αφού μεταφέρει πάνω από το ¼ του μαύρου χρυσού παγκοσμίως, με αυτό το στατιστικό να έχει τη δική του σημασία.

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 6,9%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 6,4%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 11,9%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 11,5%

Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 10,5%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 10,4%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 12%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 12,2%

Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου (OBO)

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 15,5%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 14,7%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 17,4%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 16,4%

Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 6,3%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 7%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 6,7%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 7%

Επιβατηγά πλοία

- Ποσοστό πλοίων το 2019: 3,8%
- Ποσοστό πλοίων το 2020: 3,6%
- Ποσοστό σε DW το 2019: 3,1%
- Ποσοστό σε DW το 2020: 3%

Συνολικά ο ελληνόκτητος στόλος είναι μοιρασμένος σε 32 νηολόγια. Το 22% του ελληνόκτητου στόλου έχει σημαία Λιβερίας, το 21% Νήσων Μάρσαλ, το 17% σημαία Μάλτας και το 16% ελληνική σημαία. Την πρώτη 5άδα ολοκληρώνει η σημαία του Παναμά με 10%.

4.5 ΤΟ TOP-10 ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟ 2021

Τη λίστα των 10 μεγαλύτερων πλοιοκτητριών χωρών το έτος 2021, παρουσιάζει η VesselsValue, η οποία σπεύδει να υπολογίσει την αξία του ιδιόκτητου στόλου που αντιστοιχεί στις μεγάλες δυνάμεις του κλάδου.

Όπως είναι αναμενόμενο, από την εν λόγω λίστα δεν γίνεται να απουσιάζει η Ελλάδα, η οποία «φιγουράρει» στην 3η θέση, με τη συνολική αξία του στόλου να εκτινάσσεται στα 145 δις. δολάρια, καταγράφοντας «άλμα» πολλών δισεκατομμυρίων μέσα στο 2021 (στις αρχές του έτους ανερχόταν σε 93,2 δις. δολάρια). Μάλιστα, θεωρείται ως ο μεγαλύτερος ιδιοκτήτης τάνκερ, παρότι τα κέρδη του συγκεκριμένου τομέα υποχώρησαν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα μέσα στην πανδημική κρίση.

Την ίδια ώρα, όμως, η αξία των νέων πλοίων -και άρα η μεταπωλητική τους αξία- έχει αυξηθεί κατά 20% έως 30% σε μια σειρά κατηγοριών, όπως τα VLCCs, Suezmaxes και Aframaxes. Κι αυτό, μόνο μέσα στο 2021.

Η χώρα μας, παράλληλα, διαθέτει τον ακριβότερο στόλο LNG (υγροποιημένο φυσικό αέριο), ο οποίος από τις αρχές του έτους έχει εκτιναχθεί κατά 2 δις. δολάρια.

Σχεδόν διπλάσια είναι, τέλος, η αξία και του στόλου Bulker, ο οποίος υπολογίζεται πλέον σε 53 δις. δολάρια (από 28 δις. δολάρια στις αρχές του 2020).

Στην πρώτη θέση της λίστας της VesselsValue βρίσκεται η Κίνα (από 2η προηγουμένως), η οποία διαχειρίζεται έναν στόλο αξίας 191 δις. δολαρίων και η οποία διαθέτει τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων κοντέινερς. Αυτό -από μόνο του- καταδεικνύει τη δυναμική του κινεζικού στόλου, καθώς αυτή την στιγμή τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν το No.1 assets του παγκόσμιου εμπορίου.

Δεν είναι τυχαίο ότι από τον Ιανουάριο του 2021 έως σήμερα, η Κίνα έχει παραγγείλει συνολικά πάνω από 516 νέα πλοία κοντέινερ, σε μια προσπάθεια να καλύψει την τεράστια ζήτηση για μεταφορές αγαθών σε όλο τον κόσμο. Στη δεύτερη θέση περιορίζεται (από 1η προηγουμένως), από την πλευρά της, η Ιαπωνία, η οποία με στόλο 187 δις. δολαρίων, παραμένει μία από τις ηγέτιδες δυνάμεις της ναυτιλίας. Μέσα στο 2021, άλλωστε, η αξία του εκτοξεύθηκε κατά 70 δις. δολάρια.

Η πρώτη 10άδα

- 1. Κίνα 191 δις. δολάρια**
- 2. Ιαπωνία 187 δις. δολάρια**
- 3. Ελλάδα 145,8 δις. δολάρια**

4. ΗΠΑ 96,3 δισ. δολάρια
5. Σιγκαπούρη 78,4 δισ. δολάρια
6. Γερμανία 76,7 δισ. δολάρια
7. Νότια Κορέα 58,2 δισ. δολάρια
8. Ην. Βασίλειο 54,5 δισ. δολάρια
9. Ταϊβάν 47,8 δισ. δολάρια
10. Νορβηγία 43,1 δισ. δολάρια

Στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μελετούν το πλαίσιο μέσω του οποίου θα μπορέσει το ελληνικό νηολόγιο να προσελκύσει περισσότερα πλοία. Ο **πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Θεόδωρος Βενιάμης** δήλωσε πρόσφατα για το θέμα:

«Σε εθνικό επίπεδο, η ελληνόκτητη ναυτιλία αυταπόδεικτα έχει αναγορευθεί σε εθνικό κεφάλαιο υπερκομματικού χαρακτήρα για τη χώρα μας και παραμένει κοινός στόχος Πολιτείας και εφοπλισμού να διατηρηθούν οι στενοί δεσμοί της με τον τόπο. Η προϋπόθεση είναι μία: πρέπει να παραμείνει διεθνώς ανταγωνιστική και άρα βιώσιμη. Επιπλέον, η Πολιτεία δύναται να εκμεταλλευτεί τη δυναμική της ποντοπόρου ναυτιλίας και του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος καθώς και τις οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες στην Ευρώπη για να δημιουργήσει μία ευρύτερη, αναπτυξιακή πλατφόρμα, επιχειρηματικά ελκυστική, η οποία θα ισχυροποιήσει σημαντικά τη θέση της Ελλάδας ως διεθνούς»

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

A. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ

Οικονομία χρόνου εν πλω.

- ✚ Αύξηση ταχύτητας για μείωση του χρόνου ταξιδιού.
- ✚ Βελτίωση κατασκευής των πλοίων, έτσι ώστε αν διαπλέει από επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές, να μην αναγκάζεται σε μείωση ταχύτητας ή αλλαγή πορείας.
- ✚ Εξοπλισμός των πλοίων με ναυσιπλοϊκά όργανα ακρίβειας, έτσι ώστε να ακολουθεί με ακρίβεια την προκαθορισμένη πορεία.

Οικονομία χρόνου στο λιμάνι φορτοεκφόρτωσης.

- ✚ Η εσωτερική διάταξη των κυτών, του κυρίου καταστρώματος, των βοηθητικών και λοιπών μηχανημάτων να είναι τέτοια, ώστε να διευκολύνεται η φορτοεκφόρτωση και να αποφεύγεται η απώλεια χρόνου.
- ✚ Ο εξοπλισμός των πλοίων με φορτοεκφορτωτικά μέσα, ώστε οι εργασίες να εκπληρώνονται ανεξάρτητα αν το λιμάνι διαθέτει τις σχετικές ευκολίες

Οικονομία χώρου.

- ✚ Αύξηση του όγκου των πλοίων και του βάρους της μεταφορικής ικανότητας τους.
- ✚ Διάταξη των κυτών με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να διασφαλίζεται και να επιτυγχάνεται η καλύτερη εκμετάλλευση των διατεθειμένων χώρων.

B. ΤΕΧΝΙΚΟΙ

Οι νέες ποιότητες του χάλυβα που χρησιμοποιείται για τις ναυπηγήσεις, η χρησιμοποίηση νέων υλικών (κράματα ελαφριών μετάλλων) για την κατασκευή των υπερκατασκευών επιβατηγών πλοίων, οι υδροδυναμικές μελέτες των πλοίων, οδήγησαν σε παρέκκλιση από τις κλασσικές ναυπηγικές αντιλήψεις και κατέστησαν το έργο του σύγχρονου ναυπηγού δυσκολότερο.

Η επιτυχής επιλογή, από τον ναυπηγό, των διαστάσεων ενός υπό σχεδίαση πλοίου και την κατασκευή αυτού, εξαρτάται και επηρεάζεται από παράγοντες, που αποτελούν μία συνάρτηση του ολικού βάρους της κατασκευής, της απαιτούμενης ιπποδύναμης για την επιθυμητή ταχύτητα, την σε όγκο και βάρος μεταφορική ικανότητα του πλοίου, τις ελκτικές ικανότητες, τις εσωτερικές υποδιαιρέσεις κτλ.

Σημαντικό ρόλο επίσης παίζει και η διάταξη των βοηθητικών μηχανημάτων (μέσα φορτοεκφόρτωσης, βαρούλκα αγκύρων κτλ), τα συστήματα των σωληνώσεων, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εκμετάλλευση των διατιθεμένων χώρων, καθώς και η πρόσβαση σε αυτά, για εργασίες συντήρησης και επισκευής.

1. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (TRAMPS)

Τα tramps είναι φορτηγά πλοία, τα οποία κινούνται σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές του Πλανήτη και μεταφέρουν κατά κύριο λόγο ομοειδή φορτία.

Τα πλοία αυτά έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Είναι πλοία με όσο το δυνατόν απλούστερη κατασκευή και φέρουν το δικό τους φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό.
2. Το μέγεθος τους στην αρχή δεν υπερέβαινε τους 10.000 τόνους, ενώ στη συνέχεια εξελίχθηκε στους 14.000 – 20.000 τόνους.
3. Η μέση ταχύτητα τους είναι ίδια με αυτή των πλοίων τακτικών γραμμών.
4. Έχουν βύθισμα ανάλογο με τα βάθη των λιμένων που εξυπηρετούν.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των tramps, έχουν δημιουργηθεί σε ορισμένα σημεία της Γης ναυτιλιακά κέντρα, στα οποία συγκεντρώνονται όλες οι δραστηριότητες για τις ανάγκες των φορτίων που είναι για μεταφορά, με όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα (είδος φορτίου, τιμή ναύλου κτλ). Επίσης στα ίδια κέντρα συγκεντρώνονται τα στοιχεία των πλοίων που ζητούν απασχόληση και εύρεση φορτίου. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η μικρότερη δυνατή τιμή του ναύλου, με βάση τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης.

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε πλοία γενικών φορτίων και σε πλοία ομοειδών φορτίων. Μετά τον 2^ο Παγκόσμιο πόλεμο χρησιμοποιήθηκαν τα πλοία τύπου liberty. Οι διάφοροι λόγοι αντικατάστασης τους (κυρίως οικονομικοί), οδήγησαν στην κατασκευή νέων τύπων πλοίων, γνωστά ως “anti – libertys”, από τα οποία τη μεγαλύτερη επιτυχία γνώρισαν τα:

1. S. D. 14.
2. MK II.
3. Freedom.

Άλλοι τύποι πλοίων ελεύθερων φορτηγών ξηρού φορτίου είναι τα:

1. Concord.
2. Fortune.
3. Santa Fe.

4. Bulk carriers (Ore carriers – Grain carriers – Sugar carriers).
5. Friendship.
6. General purpose.

2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINERS).

Είναι φορτηγά πλοία, τα οποία εκτελούν τακτικά προκαθορισμένα δρομολόγια και λόγω της ειδικής κατασκευής τους και υψηλής ταχύτητας τους, προσφέρονται για τη μεταφορά γενικών κατά κύριο λόγο φορτίων.

Τα γενικά φορτία, τα οποία αποτελούν το αντικείμενο μεταφοράς των πλοίων αυτών, είναι βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα, είδη διατροφής κτλ. Επίσης δεν αποκλείεται και η μεταφορά ομοειδών φορτίων.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά των liners είναι:

1. Η ειδική κατασκευή, δηλαδή η κατάλληλη διαρρύθμιση των κυτών, για την παραλαβή, την καλή στοιβασία και τον σωστό διαχωρισμό των πολλών και διαφορετικών παρτίδων φορτίου.
2. Τα ισχυρά και γρήγορα μέσα φορτοεκφόρτωσης.
3. Την υψηλή ταχύτητα τους.

Τα πλοία τακτικών γραμμών είναι χωρισμένα σε διαφόρους τύπους, ανάλογα με την κατασκευή τους και το είδος του φορτίου που μεταφέρουν.

Οι πιο γνωστοί τύποι είναι:

1. Container ships.
2. Roll - on / Roll - off (Ro – Ro).
3. Φορτηγιδοφόρα πλοία (lash – seabees).
4. Mini carriers.
5. Fruit ships.
6. S. D. 14 liner.

4. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (TANKERS)

Τα tankers είναι φορτηγά πλοία, τα οποία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα να μεταφέρουν υγρά χύδην φορτία. Βασικό γνώρισμα τους είναι, ότι αντί για αμπάρια έχουν δεξαμενές, οι οποίες εξυπηρετούνται με πολλές σωληνώσεις για τη φορτοεκφόρτωση και τη θέρμανση του φορτίου.

Τα δεξαμενόπλοια διακρίνονται ανάλογα με το είδος του υγρού φορτίου, το οποίο μεταφέρουν. Υπάρχουν δηλαδή δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν υγρά καύσιμα, αυτά που μεταφέρουν υγρά χημικά προϊόντα, αυτά που μεταφέρουν αέρια χημικά προϊόντα, και τέλος αυτά που μεταφέρουν “οίνους” και διάφορα έλαια και είναι μικρής μεταφορικής ικανότητας. Οι κυριότεροι τύποι δεξαμενόπλοιων είναι:

1. Oil tankers.
 - ✚ Handy.
 - ✚ General purpose.
 - ✚ Panamax.
 - ✚ Aframax.
 - ✚ Suezmax.
 - ✚ Very Large Crude Carriers (VLCC).
 - ✚ Ultra Large Crude Carriers (ULCC).
2. Combined carriers.
 - ✚ Oil / Bulk / Ore carriers.
 - ✚ Oil / Ore carriers.
 - ✚ Bulk / Oil carriers.
3. Product carriers.
4. Chemical carriers.
5. Liquefied gas carriers.
 - ✚ Liquefied Petroleum Gas (LPG).
 - ✚ Liquefied Natural Gas (LNG).
 - ✚ Liquefied Ethylene Gas carriers.

5. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ (PASSENGERS)

Είναι τα ειδικής κατασκευής πλοία, τα οποία προορίζονται να μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες. Είναι υποχρεωμένα να καλύπτουν τις απαιτήσεις των κανόνων, που έχουν τεθεί για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

Οι βασικότεροι κανόνες ναυπήγησης αυτών είναι, να έχουν στεγανούς χώρους (έτσι ώστε να μη βυθίζονται εύκολα), να έχουν καλή ευστάθεια, να έχουν ικανοποιητικά μέσα καταπολέμησης πυρκαγιάς και να διαθέτουν άνετους και υγιεινούς χώρους, για τη μεταφορά και τη διαμονή επιβατών και πληρώματος.

Τα επιβατηγά πλοία αποτελούν την τελειότερη έκφραση της ναυπηγικής. Συγχρόνως αποτελούν χώρο επίδειξης καλλιτεχνικής δημιουργίας (διακόσμηση, έπιπλα κτλ). Βασικό χαρακτηριστικό της καλής εκμετάλλευσης των επιβατηγών είναι η υψηλή ταχύτητα. Για τους παραπάνω λόγους το κόστος κατασκευής των πλοίων αυτών είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Τα επιβατηγά πλοία, κατά την πλειοψηφία τους, στρέφονται πλέον σε τακτικές γραμμές, λόγω του ανταγωνισμού του αεροπλάνου, το οποίο έχει επικρατήσει σε όλες τις υπερωκεάνιες περιοχές.

Οι κατηγορίες και οι διάφοροι τύποι των επιβατηγών πλοίων είναι:

1. Αμιγή επιβατηγά πλοία.
 - ✚ Ωκεανοπόρα.
 - ✚ Περιορισμένης έκτασης πλόων.
 - ✚ Ακτοπλοϊκά (αερόστρωμα, υδροπτέρυγα).
2. Μικτά επιβατηγά πλοία.
3. Μεταναστευτικά
4. Επιβατηγά κυκλικών περιηγητικών πλόων.
5. Επιβατηγά / οχηματαγωγά (Catamaran).
6. Επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών.

6. ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ (SPECIAL PURPOSE SHIPS)

Τα special purpose ships είναι μία άλλη μεγάλη κατηγορία εμπορικών πλοίων. Την σχεδίαση και κατασκευή αυτών, την επέβαλαν οι εξής λόγοι:

1. Η τάση προς εξειδίκευση των μεταφορών.
2. Η ανάγκη για ασφαλή και γρήγορη διενέργεια των μεταφορών.
3. Η ανάγκη μεταφοράς και η εν πλω επεξεργασία φορτίων, που απαιτούν ιδιαίτερη μεταχείριση.

Οι κυριότεροι τύποι πλοίων ειδικών προορισμών είναι:

1. Πλοία – ψυγεία.
2. Αλιευτικά – φαλινοθηρικά.
3. Ωκεανογραφικών επιστημονικών παρατηρήσεων και ερευνών.
4. Μετεωρολογικών παρατηρήσεων.
5. Καλωδιακά πλοία.
6. Εκπαιδευτικά πλοία.
7. Πλοία αναψυχής.

7. ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς φορτίων πολλές φορές δεν είναι δυνατόν να προσεγγίσουν τους λιμένες φορτώσεως ή εκφορτώσεως, με πιο διαδεδομένη αιτία τον

περιορισμό βυθίσματος αυτών έναντι του βάθους της θάλασσας. Άλλες φορές η πορεία τους φράζεται από πάγους και άλλες φορές χρειάζονται τη βοήθεια ρυμουλκών για την προσέγγιση τους στο λιμένα. Όλες αυτές οι ανάγκες τους, εξυπηρετούνται από τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, οι οποίες είναι:

1. Τα πλοία Μεσογειακών υδάτων:
 - ✚ Ποταμόπλοια.
 - ✚ Λιμνόπλοια.
2. Της ανοιχτής θαλάσσης και παραλιμένων περιοχών:
 - ✚ Παγοθραυστικά.
 - ✚ Ναυαγοσωστικά.
 - ✚ Ρυμουλκά.
 - ✚ Πλοηγίδες.
3. Τα πλωτά ναυπηγήματα:
 - ✚ Φορτηγίδες.
 - ✚ Βυθοκόροι.
 - ✚ Πλωτές δεξαμενές.
 - ✚ Πλωτοί γερανοί

8. ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τα πολεμικά πλοία αποτελούν μία ιδιαίτερη κατηγορία πλωτών ναυπηγημάτων, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία εξαρτώνται από το σκοπό και τη χρήση του πλοίου, όπως υψηλή ταχύτητα, ευελιξία κτλ. Γι αυτό το λόγο θεώρησα πρέπων να γίνει μία μικρή αναφορά και σε αυτά παρόλο που δεν ανήκουν στην εμπορική ναυτιλία, επειδή συναντώνται πολύ συχνά στις θάλασσες, θα αναφερθούμε στη συνέχεια στους κυριότερους τύπους, οι οποίοι είναι:

1. Φρεγάτες – Αντιτορπικικά.
2. Ταχεία Περιπολικά Κατευθυνόμενων Βλημάτων.
3. Υποβρύχια.
4. Αποβατικά.
5. Κανονιοφόροι.
6. Ναρκαλιευτικά – Ναρκοθέτιδες.
7. Βοηθητικά πλοία.
8. Εκπαιδευτικά πλοία.

9. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τα πλοία, εκτός από το είδος φορτίου που μεταφέρουν και τις θαλάσσιες περιοχές απασχόλησης τους, διακρίνονται ανάλογα και με το υλικό κατασκευής τους σε:

1. Ξύλινα.
2. Μεταλλικά.
3. Μικτής κατασκευής (ξύλο – μέταλλο).
4. Τσιμεντένια.
5. Πλαστικά – συνθετικά υλικά (πολυεστερικά).

Επίσης μπορούν να διακριθούν ανάλογα των επιτρεπόμενων περιοχών πλεύσεως τους σε:

1. Panamax. Πλοία που, λόγω μεγέθους, μπορούν να διαπλεύσουν το κανάλι του Παναμά.
2. Aframax. Πλοία που, λόγω μεγέθους, είναι κατασκευασμένα να μεταφέρουν συγκεκριμένες ποσότητες από την Αφρική.
3. Cape size. Πλοία που, λόγω μεγέθους, μπορούν να διαπλεύσουν από την Ν. Αφρική.
4. Handy - max. Πλοία μεγέθους περίπου 50.000 dwt.

9. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΤΟΥΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΣΕ D.W.T.

Bulk Carrier – Φορτηγό πλοίο (ανήκει στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου)	
Κατηγορία	Μεταφορική ικανότητα σε DWT
Handysize	20.000 – 40.000
Handymax	40.000 – 60.000
Panamax	60.000 – 80.000
Capesize	80.000 -

Tanker -Δεξαμενόπλοιο (ανήκει στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου)	
Κατηγορία	Μεταφορική ικανότητα σε DWT
Product	10.000 – 30.000
Handysize Product	30.000 – 50.000
Panamax	50.000 – 80.000
Aframax	80.000 – 120.000
Suezmax	120.000 – 200.000
VLCC (Very Large Crude Carrier)	200.000 – 320.000
ULCC (Ultra Large Crude Carrier)	320.000 – 550.000

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι τα όρια της κατηγοριοποίησης που εμφανίζεται στους παραπάνω πίνακες δεν είναι αυστηρά καθορισμένα, όπως επίσης από το 2020 μπορεί να περάσει μέχρι και το Suezmax από τη διώρυγα του Παναμά, το πρώτο Suezmax που πέρασε από τη διώρυγα του Παναμά ήταν το Freedom).

Είδη χωρητικότητας των πλοίων

Σε κάθε πλοίο κατά την διάρκεια της ναυπήγησής τους γίνονται οι απαραίτητες μετρήσεις προκειμένου να καθοριστεί η χωρητικότητά του, το λεγόμενο τονάζ.

Ολική χωρητικότητα ή G.R.T.(Gross register tonnage)

Ο συνολικός εσωτερικός όγκος μετρούμενος σε κόρους, όλων των κλειστών και σκεπαστών χώρων του πλοίου, τόσο αυτών που χρησιμοποιούνται για την φόρτωση του φορτίου, όσο και αυτών που έχουν άλλες χρήσεις όπως μηχανοστάσιο, αποθήκευσης εφοδίων κ.τ.λ.. Η ολική χωρητικότητα εκφράζεται σε κόρους, οι οποίοι είναι μονάδα μέτρησης όγκου(1 κόρος =100 κυβικά πόδια= 2,83 κυβικά μέτρα).

Καθαρή χωρητικότητα ή N.R.T. (Net register tonnage)

Ο όγκος μετρούμενος σε κόρους που προκύπτει αν από την ολική χωρητικότητα (G.R.T.) αφαιρέσουμε τον όγκο των χώρων που δεν προορίζονται για την τοποθέτηση φορτίου δηλαδή το μηχανοστάσιο, οι δεξαμενές και οι αποθήκες εφοδίων, τα διαμερίσματα του πληρώματος, οι χώροι έρματος, η γέφυρα κ.τ.λ.. Επομένως η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου είναι η πλήρη μεταφορική του ικανότητα μετρούμενη σε όγκο (σε κόρους)

Χωρητικότητα εκτοπίσματος ή Νεκρό βάρος ή D.W.T.(Dead weight tonnage)

Το μέγιστο συνολικό βάρος σε τόνους φορτίου, των καυσίμων, των εφοδίων, του νερού, των επιβατών και του πληρώματος που μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια το πλοίο, διατηρώντας το βύθισμα-γραμμή φόρτωσης (load line) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς. (1 τόνος D.W.T. = 2.240 λίμπρες = 1.016 κιλά).

Χωρητικότητα φορτίου ή ικανότητα ωφέλιμου βάρους (Carrying capacity)

Η μεταφορική ικανότητα σε τόνους φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο. Αν δηλαδή από το D.W.T. αφαιρεθεί το βάρος των καυσίμων, των εφοδίων, του νερού, των επιβατών και του πληρώματος προκύπτει η μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων ή T.E.U.(Twenty-foot equivalent Unit)

Η μέγιστη μεταφορική ικανότητα σε μονάδες – κιβώτια των είκοσι ποδιών μήκους. Αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και εκφράζει τον αριθμό των containers που μπορούν να μεταφέρουν.

ΣΗΜΑΙΕΣ

Η Σημαία του πλοίου φέρεται είτε "εν όρμω" είτε "εν πλώ", στο πρυμναίο στιλίδιο, (και πάντα εντός των χωρικών υδάτων). Στα διεθνή ύδατα δεν συνηθίζεται για λόγους περισσότερο οικονομικούς. Σε ξένα χωρικά ύδατα υποχρεούνται τα πλοία να φέρουν, παράλληλα, στον κύριο ιστό την εθνική σημαία της Χώρας, τα ύδατα της οποίας και δια πλέουν. Σε περίπτωση διασταύρωσης πορείας εμπορικού πλοίου με πολεμικό πλοίο (ανεξαρτήτου εθνικότητας) το εμπορικό οφείλει να επιτρέψει προτεραιότητα και να αποδώσει πρώτο τον επιβεβλημένο ναυτικό χαιρετισμό υψώνοντας τη σημαία του στον κύριο ιστό.

Εκτός όμως της εθνικής σημαίας στα πλοία συνηθίζεται να επαίρεται και η σημαία της πλοιοκτήτριας εταιρείας (house flag) ή και άλλες σημαίες (διακριτικά) όπως Βασιλέων, Πατριαρχών, Προέδρων Χωρών, ή και ακόμα οι σημαίες του Διεθνή Κώδικα Σημάτων ή άλλων ιδιαίτερης σημασίας, π.χ. Ερυθρού Σταυρού ή Ερυθράς Ημισελήνου κλπ.

- ✚ Την Ελληνική Σημαία (Greek flag) κατά το άρθρο 10 του Κ.Δ.Ν.Δ. μπορούν να φέρουν μόνο:
 - Κάθε πλοίο ή σκάφος που έχει εγγραφεί σε ελληνικό νηολόγιο και απέκτησε συνεπώς ελληνική εθνικότητα, και
 - Κάθε πλοίο ή ναυπήγημα στο οποίο έχει χορηγηθεί από επίσημη ελληνική Αρχή προσωρινό έγγραφο εθνικότητας.
- ✚ Η σημαία του πλοίου λαμβάνεται ιδιαίτερα υπ' όψη στις εσωτερικές νομοθεσίες των Χωρών (περίπτωση προστατευτισμού π.χ. στις εσωτερικές συγκοινωνίες, ρυμουλκήσεις, αλιεία, καταβολή τελών, κλπ.) και όχι μόνο, όταν πρόκειται για εφαρμογή κυβερνητικών μέτρων υπαγομένων και από συμμαχίες π.χ. σε αποκλεισμούς λιμένων κλπ. Πολλές φορές κατά το παρελθόν Έλληνες εφοπλιστές άλλαζαν την σημαία των πλοίων τους, μεταγράφοντάς τα σε ξένα νηολόγια προκειμένου ν' αντιπαρέλθουν εθνικές δεσμεύσεις, όπως σε περιπτώσεις αποκλεισμών, π.χ. στη Κούβα παλαιότερα, μετέπειτα στο Βιετνάμ, αργότερα στη Διβύη και νεότερα στο Ιράν, στο Ιράκ κ.ά.
- ✚ Η προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο αποτελεί πάγια προτεραιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζεται ένα πλέγμα μέτρων που αποσκοπούν στην ανταγωνιστικότητα και τον εκσυγχρονισμό του Ελληνικού νηολογίου. Η ελληνική σημαία χαρακτηρίζεται ως «ποιοτική σημαία» η οποία συγκροτείται από δυναμικό στόλο σύγχρονης τεχνολογίας. Προσφέρει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και ποιοτικά χαρακτηριστικά που την καθιστούν ανταγωνιστική στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Σημαία

Η σημαία του πλοίου προσδιορίζει την εθνικότητά του, δηλαδή την χώρα στο νηολογίο της οποίας είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του, γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμά του και συνδέεται με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του.

Το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα εδάφους της χώρας της σημαίας που έχει. Η νομοθεσία κάθε κράτους καθορίζει τις προϋποθέσεις εκείνες με τις οποίες μπορεί ένα πλοίο να φέρει την σημαία του.

Εθνικότητα

Κάθε πλοίο υποχρεούται να έχει μία εθνικότητα από την οποία προκύπτει η θέση του απέναντι τόσο στο δίκαιο της χώρας του όσο και στο διεθνές δίκαιο.

Καθορίζεται έτσι η συμπεριφορά των ξένων χωρών απέναντί του, αλλά προσδιορίζονται ταυτόχρονα τα προνόμια και η προστασία που απολαμβάνει από τη χώρα της σημαίας του.

Νηολόγιο

Το νηολόγιο είναι δημοσίου χαρακτήρα βιβλίο που τηρούν οι λιμενικές αρχές κάθε λιμανιού και στο οποίο εγγράφονται τα πλοία (νηολόγηση).

Σε αυτό καταχωρείται η πράξη της νηολόγησης, στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, το όνομα πλοίου, το διεθνές διακριτικό σήμα του, οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του, χαρακτηριστικά της μηχανής του, υποθήκη του, κατάσχεση κτλ.

Μετά τη νηολόγηση χορηγείται στο πλοίο έγγραφο εθνικότητας.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί τους συντελεστές της παραγωγής για την παραγωγή και παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον Μεταξά (1988) ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η εταιρεία, το άτομο ή μια μικρή ομάδα ατόμων που παίρνει τις αποφάσεις για την απασχόληση των συντελεστών παραγωγής στον ναυτιλιακό χώρο. Τα άτομα που λαμβάνουν τις αποφάσεις δηλαδή, οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες καλούνται να επιλέξουν τις αγορές-τομείς στις οποίες θα δραστηριοποιηθούν, τους τύπους των πλοίων που απαιτούνται για αυτό και τη χρονική στιγμή κατά την οποία θα υλοποιηθεί η επένδυση. Παράλληλα καλούνται να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το είδος της χρηματοδότησης που θα επιλεγεί, τα κεφάλαια που θα αντληθούν, την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και το είδος της διαχείρισης που απαιτείται για την λειτουργία του.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Ως οικονομική μονάδα προσπαθεί να συνδυάσει, με τον ορθό τρόπο, το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό το κέρδος. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν περιορίζεται από σύνορα και η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Οι δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσονται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης και οι χρήστες των υπηρεσιών της εναλλάσσονται μεταξύ των κρατών.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, όπως οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και από έκτακτα γεγονότα, όπως πολέμους, αποκλεισμούς, κακή παραγωγή, κ.λπ. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, επειδή ακριβώς επηρεάζεται από καταστάσεις που είναι απρόβλεπτες και που λαμβάνουν χώρα στο διεθνή χώρο, πρέπει να διακρίνεται για την καλή οργάνωση και λειτουργία της. Βεβαίως η οργάνωση της επιχείρησης, δηλαδή το πλοίο είναι σε πολύ μεγάλη απόσταση από το επιτελικό γραφείο. Αυτό δημιουργεί προβλήματα συντονισμού. Με το πέρασμα των χρόνων άρχισαν να δημιουργούνται προβλήματα συντονισμού επικοινωνίας και ελέγχου αλλά και κόστος για την επικοινωνία λόγω της απόστασης, η οποία για το λόγο αυτό δεν μπορεί να είναι συχνή. Η παραπάνω διαπίστωση οδηγεί στη μεγάλη σημασία που έχουν τα στελέχη των πλοίων και ειδικότερα ο πλοίαρχος, ο οποίος λόγω της απόστασης και το η ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού τόσο των πλοίων όσο και των γραφείων είναι ζωτικής σημασίας σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Αποτέλεσμα αυτών των προβλημάτων ήταν να παρθούν αποφάσεις για την οργάνωση της επιχείρησης διεθνώς. Η τεχνολογία έχει μεταμορφώσει το γραφείο σε τέλειο εξοπλισμένο και άριστα οργανωμένο κέντρο επιχειρήσεων, από όπου το επιτελείο έχει τη δυνατότητα να ελέγχει, να καθοδηγεί, να υποστηρίζει και να διευκολύνει κάθε δραστηριότητα των «μάχιμων μονάδων» δηλαδή των πλοίων και των πληρωμάτων τους.

Για να επιτευχθεί ο καλύτερος δυνατός συντονισμός, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει οργανωθεί σε διάφορα τμήματα που το καθένα έχει αναλάβει και διαφορετικό σημαντικό έργο. Ο αριθμός και η επάνδρωση των τμημάτων εξαρτάται βεβαίως τόσο

από το μέγεθος της Εταιρείας, όσο και από τις επιλογές της να αναθέτει κάποιες λειτουργίες της σε εξωτερικούς συνεργάτες (managers, πράκτορες).

Στην Ελλάδα ο όρος ναυτιλιακή εταιρεία σημαίνει, μία αλλοδαπή εταιρεία που έχει εγκατασταθεί στην Ελλάδα με τον Ν.89/67 και Ν.378/68 και διαχειρίζεται πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού. **Αυτό που σήμερα ονομάζουμε ναυτιλιακή εταιρεία του Ν. 89/67 είναι** (σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν.3427/2005) **μία ναυτιλιακή επιχείρηση που διέπετε αποκλειστικά από τις διατάξεις του Ν.27/75** (όπως αντικαταστάθηκε και τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 του Ν.2234/94, με το άρθρο 4 του Ν.3752/09, και με το άρθρο 31 του Ν.4150/13) **και του Ν.378/68**. Σχετικά με τα τηρούμενα βιβλία και στοιχεία καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις του Ν.4093/2012 και από την παροχή οδηγιών για την εφαρμογή αυτών των διατάξεων με την ΠΟΛ 1004/04.01.13.

1. ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΕ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Ναυτιλιακή Εταιρεία Ν959/79 (Αυτοδιαχειριζόμενη) (η οποία έχει Α.Φ.Μ.)

Πλοιοκτήτρια πλοίου με ελληνική σημαία.

1^η περίπτωση

- ✚ Το πλοίο το διαχειρίζεται η ίδια η εταιρεία του Ν.959/79 και μπορεί να κάνει πλόες εσωτερικού, εξωτερικού και μικτές.
- ✚ Η περίπτωση αυτή, επιλέγεται από τους πλοιοκτήτες όταν το πλοίο προορίζεται να κάνει κατά κύριο λόγο πλόες εσωτερικού (εμπορικές πράξεις εντός Ελλάδος), σπάνια να κάνει μικτές πλόες και πάρα πολύ σπάνια (σχεδόν ποτέ) πλόες εξωτερικού.

2^η περίπτωση

- ✚ Το πλοίο το διαχειρίζεται Ναυτιλιακή εταιρεία του ΑΝ.89/67 και μπορεί να κάνει πλόες εξωτερικού και μικτές. Η Ναυτική εταιρεία του Ν.959/79 εξακολουθεί να υπάρχει σαν διαχειρίστρια έχοντας ενεργό το Α.Φ.Μ. της, αλλά χωρίς να έχει πλοία υπό διαχείριση γιατί όπως σημειώσαμε παραπάνω το πλοίο της το έχει δώσει για διαχείριση σε Ναυτιλιακή εταιρεία του ΑΝ.89/67.

Ναυτιλιακή Εταιρεία Ν. 89/67 και σχέσεις με πλοιοκτήτριες

Μία εταιρεία
Λιβερίας, Παναμά,
Μπαχάμες, Νήσοι
Μάρσαλ κ.ο.κ.

Εγκαθιστά γραφείο-υποκατάστημα στην Ελλάδα με βάση τις διατάξεις του Ν.89/67 και σήμερα πλέον σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/75 και παίρνει ΑΦΜ ώστε να διαχειρίζεται πλοία.

Ναυτιλιακή εταιρεία του Ν. 89/67

Διαχειρίστρια πλοίων

Μπορεί να διαχειρίζεται πλοία και να έχει σχέσεις ανάλογες, με τις παρακάτω περιπτώσεις πλοιοκτητριών εταιρειών

1^η Περίπτωση

Μία εταιρεία π.χ. Λιβερίας η οποία **δεν έχει ΑΦΜ** και είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου, που έχει σημαία Λιβερίας και **κάνει πλόες εξωτερικού ή μικτές**

2^η Περίπτωση

Μία εταιρεία π.χ. Λιβερίας η οποία **δεν έχει ΑΦΜ** και είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου, που έχει σημαία Παναμά και **κάνει πλόες εξωτερικού ή μικτές**

3^η Περίπτωση

Μία εταιρεία π.χ. Λιβερίας η οποία **δεν έχει ΑΦΜ** και είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου, που έχει σημαία Ελληνική και **κάνει πλόες εξωτερικού ή μικτές**

4^η Περίπτωση

Μία Ειδική Ναυτική Εταιρεία(Ε.Ν.Ε.) Ν.959/79, Η οποία **έχει ΑΦΜ που βρίσκεται σε αδράνεια** και είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου που έχει **σημαία Ελληνική και κάνει πλόες εξωτερικού ή μικτές**

5^η Περίπτωση (Πολύ σπάνια περίπτωση)

Μία Ναυτική Εταιρεία Ν. 959/79, η οποία **έχει ΑΦΜ που δεν βρίσκεται σε αδράνεια** και είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου που έχει **σημαία Ελληνική και κάνει πλόες εξωτερικού ή μικτές**

Οι πλοιοκτήτες επιλέγουν ανάμεσα στις περιπτώσεις αυτές των πλοιοκτητριών εταιρειών

(με διαχειρίστριά μια ναυτιλιακή εταιρεία του ΑΝ 89/97) ανάλογα με το :

- α) εάν θέλουν να έχουν τα πλοία τους Ελληνική σημαία,
- β) εάν θέλουν οι πλοιοκτήτριές τους να είναι Ελληνικές εταιρείες
- γ) τι γνωρίζουν σχετικά με τις επιλογές που έχουν.

Ειδική Ναυτική Εταιρεία (Ε.Ν.Ε.) Ν.959/79
(η οποία έχει Α.Φ.Μ.)

Πλοιοκτήτρια πλοίου με Ελληνική σημαία.

1η περίπτωση

- ✚ Το πλοίο το διαχειρίζεται η ίδια η Ειδική Ναυτική επιχείρηση του Ν.959/79 σαν αυτοδιαχειριζόμενη και μπορεί να κάνει πλόες εσωτερικού, εξωτερικού και μικτές έχοντας ενεργό το Α.Φ.Μ. της
- ✚ Η περίπτωση αυτή, επιλέγεται από τους πλοιοκτήτες όταν αναμένεται οι πλόες του πλοίου να εναλλάσσονται μεταξύ εσωτερικού, μικτές και εξωτερικού.

2^η περίπτωση

- ✚ Το πλοίο το διαχειρίζεται Ναυτιλιακή εταιρεία του ΑΝ.89/67 και μπορεί να κάνει πλόες εξωτερικού και μικτές. Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση του Ν.959/79 καθιστά το Α.Φ.Μ. της ανενεργό, γιατί όπως σημειώσαμε παραπάνω, το πλοίο της το έχει δώσει για διαχείριση σε Ναυτιλιακή εταιρεία του ΑΝ.89/67.

Η περίπτωση αυτή επιλέγεται όταν το πλοίο προορίζεται να κάνει πλόες εξωτερικού αποκλειστικά και ο πλοιοκτήτης θέλει τα πλοία του να έχουν Ελληνική σημαία και παράλληλα θέλει να αποφύγει να έχει πλοιοκτήτριες εταιρείες με έδρα κράτη, με ιδιαίτερα καθεστώτα οικονομικά, φορολογικά, νομικά και πολιτικά.

2. ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ)

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μία ιδιαίτερη δομή και οργάνωση, που τις κάνει να διαφέρουν κατά πολύ σε σχέση με τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους άλλους επιχειρηματικούς χώρους. Έχουν μία δομή ομίλου εταιρειών, όπου για κάθε πλοίο υπάρχει (ανήκει σε) μία πλοιοκτήτρια εταιρεία (Owner company) και η διαχείριση όλων των εταιρειών γίνεται από μία εταιρεία.

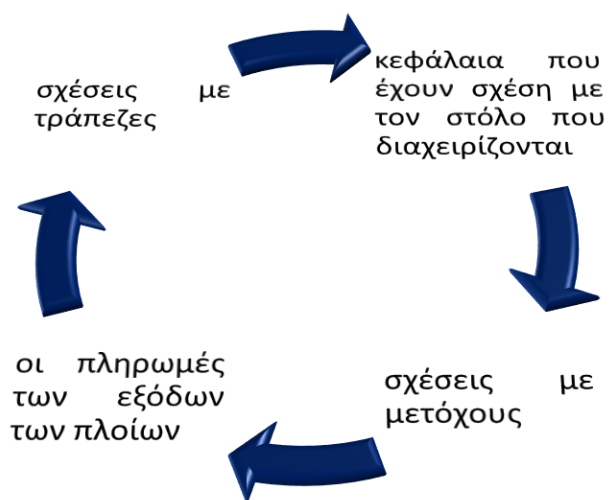
Οι διαχειρίστριες εταιρείες είναι αυτές που παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες διαχείρισης στις πλοιοκτήτριες. Διαθέτουν όλα τα απαραίτητα τμήματα και το κατάλληλο προσωπικό για την επίτευξη του σκοπού και των στόχων των πλοίων που διαχειρίζονται. Οι εταιρείες αυτές ενεργούν για λογαριασμό των πλοιοκτητριών εταιρειών και δεν έχουν κανενός είδος δεσμεύσεις και ευθύνες απέναντι στις υποχρεώσεις των πλοιοκτητριών εταιρειών.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν διαθέτουν προσωπικό γραφείου, δεν ασχολούνται με εργασίες διαχείρισης και δεν έχουν επομένως και έξοδα διαχείρισης (εκτός βέβαια από την αμοιβή διαχείρισης).

Σε αυτές κατά κύριο λόγο παρακολουθούνται και καταγράφονται τα λειτουργικά έσοδα και έξοδα του πλοίου που τους ανήκει, καθώς και τα αποκλειστικά περιουσιακά στοιχεία.

Υπάρχουν όμως θέματα που καθορίζουν σημαντικά την οργάνωση και την δομή μίας ναυτιλιακής εταιρείας (διαχειρίστριας) και διαφέρουν από εταιρεία σε εταιρεία, αυτά είναι:



Ο τρόπος με τον οποίο οργανώνονται και συντονίζονται τέτοιου είδους θέματα εξαρτάται από:

- ✚ Το μέγεθος της εταιρείας
- ✚ Την σχέση των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιρειών με την διαχειρίστριά τους
- ✚ Πως έχουν αποφασίσει – συμφωνήσει να συνεργάζονται οι εταιρείες μεταξύ τους

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

- ✚ Βασικός στόχος του προσωπικού κάθε ναυτιλιακής εταιρείας είναι η εύρυθμη λειτουργία του στόλου που διαχειρίζεται,
- ✚ Η επίτευξη πλήρους απασχόλησης του στόλου της,
- ✚ Ο καλύτερος δυνατός συντονισμός και συνεργασία με τους ναυλωτές,
- ✚ Η ναύλωση των πλοίων με το μέγιστο δυνατό ναύλο,
- ✚ Ο καλύτερος δυνατός συντονισμός και συνεργασία με τους προμηθευτές,
- ✚ Η εξασφάλιση των καλύτερων τιμών εφοδιασμού των πλοίων της με προϊόντα και υπηρεσίες,

- ✚ Ο καλύτερος δυνατός συντονισμός και συνεργασία μεταξύ του προσωπικού των γραφείων με τα πλοία.

3. ΤΜΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Για να παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες στα πλοία που διαχειρίζονται, δημιουργούν τα παρακάτω τμήματα με συγκεκριμένες αρμοδιότητες το κάθε ένα από αυτά. Τα τμήματα δημιουργούνται πάντα με βάση τις ανάγκες μίας εταιρείας, έτσι στις ναυτιλιακές εταιρείες μπορούμε να διακρίνουμε κάποιες διαφορές με άλλες επιχειρήσεις ως προς την ποσότητα των τμημάτων και ως προς τις δραστηριότητες αυτών.

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (General Department)

- Αποτελεί το κέντρο των επιχειρησιακών και στρατηγικών αποφάσεων της ναυτιλιακής εταιρείας.
- Κατευθύνει, συντονίζει, ελέγχει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης.
- Διαμορφώνει και καθορίζει τη σχέση της εταιρείας με τους συνεργάτες της.
- Επικεφαλής είναι συνήθως ένα στέλεχος με μεγάλη εμπειρία στον ναυτιλιακό χώρο, μπορεί να είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης.

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ (Chartering department)

- Ασχολείται με την παρακολούθηση της διεθνούς ναυλαγοράς. Κύριος στόχος του είναι η αναζήτηση των πιο επικερδών ναύλων για τα πλοία, σε συνδυασμό πάντα με την ανεύρεση του καλύτερου δυνατού επόμενου ναύλου.
- Βρίσκεται σε συνεχή επαφή με τους ναυλομεσίτες (Ship brokers) που ασχολούνται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις πλοίων διαφόρων εταιρειών, οι οποίοι με τη σειρά τους είναι σε επαφή και διαπραγματεύονται με τους ναυλωτές.
- Στις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες το τμήμα ναυλώσεων δεν υπάρχει και υποκαθίσταται από τη γενική διεύθυνση (η οποία βρίσκεται σε άμεση συνεργασία με τους ναυλομεσίτες).
- Επικεφαλής είναι συνήθως στέλεχος με μεγάλη εμπειρία στον ναυτιλιακό χώρο, μπορεί και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης.

ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (Operation Department)

- Ασχολείται με την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία.
- Δίνει εντολές στον πλοίαρχο για την κίνηση του πλοίου, για θέματα που έχουν σχέση με την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου και τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί, οι οποίες απορρέουν από τις συμβατικές υποχρεώσεις απέναντι στους ναυλωτές αλλά και από την ομαλή και ασφαλή κίνηση του πλοίου.
- Η διεύθυνση του τμήματος γίνεται από έμπειρο στέλεχος σε θέματα επιχειρησιακής λειτουργίας πλοίων, είναι συνήθως έμπειροι πλοίαρχοι του εμπορικού ναυτικού.
- Στελεχώνεται κυρίως από πλοίαρχους του εμπορικού ναυτικού.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ (Technical Department)

- Ασχολείται κυρίως με την συντήρηση, τις επισκευές, τις ειδικές επιθεωρήσεις (Special surveys) και τους δεξαμενισμούς (Dry docking) των πλοίων ώστε να βρίσκονται σε επιχειρησιακή ετοιμότητα.
- Με τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων αλλά και με την οργάνωση απόσυρσης κάποιου παλιού.
- Προγραμματίζει εργασίες (σαν αυτές που προαναφέραμε), προσδιορίζοντας τις προδιαγραφές των επισκευών που πρέπει να πραγματοποιηθούν, παίρνοντας προσφορές από επισκευαστές και ναυπηγεία, παράλληλα πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα να αντιμετωπίζει αιφνίδια γεγονότα υψηλής επικινδυνότητας, η φύση των οποίων απαιτεί γρήγορες αποφάσεις και προσεκτικούς χειρισμούς.
- Επικεφαλής του τμήματος είναι συνήθως έμπειροι ναυπηγοί ή μηχανικοί του εμπορικού ναυτικού με θαλάσσια υπηρεσία.
- Στελεχώνεται από ναυπηγούς, τεχνίτες και μηχανικούς του εμπορικού ναυτικού διαφόρων ειδικοτήτων αλλά και πλοίαρχους του εμπορικού ναυτικού.

ΤΜΗΜΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ (Purchasing Department)

- Σκοπός του τμήματος αυτού είναι ο εφοδιασμός των πλοίων με εφόδια (Stores), τρόφιμα (Victuals), και ανταλλακτικά (Spare parts) στον κατάλληλο χρόνο και στην καλύτερη τιμή.
- Για τον εφοδιασμό του πλοίου τα στελέχη του τμήματος βρίσκονται σε επικοινωνία – συνεννόηση από μία πλευρά με τον πλοίαρχο και τον μηχανικό του πλοίου και από την άλλη με τους διάφορους προμηθευτές σε όλο τον κόσμο.

- Τη διεύθυνση του τμήματος αναλαμβάνει συνήθως έμπειρος πλοίαρχος ή μηχανικός του εμπορικού ναυτικού ή στέλεχος από τον χώρο των προμηθειών υλικών.
- Σε μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, οι εργασίες αυτού του τμήματος εκτελούνται από το τμήμα επιχειρησιακής λειτουργίας του στόλου ή από το τεχνικό τμήμα.

ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (Crew Department)

- Από το τμήμα αυτό γίνεται η επιλογή αξιωματικών και κατώτερου πληρώματος για την επάνδρωση των πλοίων.
- Το μέγεθος και η ύπαρξη του τμήματος αυτού, εξαρτάται άμεσα από τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, από την σημαία που υπόκειται ο στόλος της εταιρείας και από την απόφαση της εταιρείας για το εάν θα διαχειρίζεται η ίδια τα πληρώματά της ή αν τα δώσει να τα διαχειριστούν άλλες εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με αυτό το αντικείμενο.
- Επικεφαλής είναι συνήθως πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού

ΤΜΗΜΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Quality and Safety Department)

- Άρχισε να καθιερώνεται στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες από το τέλος της δεκαετίας του '90.
- Σκοπός του είναι η τήρηση – εφαρμογή των κανόνων και των διαδικασιών ποιότητας που προβλέπει ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (International Safety Management code) τόσο για τα πλοία, όσο και για τα γραφεία.
- Διευθύνεται από έμπειρο πλοίαρχο ή μηχανικό του εμπορικού ναυτικού με γνώσεις σε όλες τις δραστηριότητες μιας διαχειρίστριας εταιρείας αλλά και των πλοίων.
- Σε μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, οι εργασίες του τμήματος αυτού καλύπτονται από το τεχνικό τμήμα.

ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ (Insurance and Claims Department)

- Το τμήμα αυτό ασχολείται με θέματα που σχετίζονται με την επίτευξη χαμηλότερων ασφαλιστρών με τους ευνοϊκότερους δυνατούς όρους, με την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων και των ναυτικών γενικότερα, με την διεκπεραίωση υποθέσεων που έχουν σχέση με διεκδικήσεις – απαιτήσεις από και προς τρίτους.
- Σε μικρές ναυτιλιακές εταιρείες το τμήμα αυτό δεν υπάρχει και για θέματα ασφάλισης και απαιτήσεων οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες

συνεργάζονται με άλλες, που παρέχουν αποκλειστικά τέτοιου είδους υπηρεσίες.

- Στελεχώνεται από νομικούς συμβούλους, εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων.

NOMIKO TMHMA (Legal Department)

- Το τμήμα αυτό ασχολείται με νομικά θέματα (ίδρυση, εγκατάσταση, δικαιώματα, υποχρεώσεις) εταιρειών των νόμων 89/67, 378/68, 27/75, 959/79, και off shore εταιριών.
- Στελεχώνεται από δικηγόρους που έχουν γνώση του νομικού πλαισίου του κάθε κράτους (Ελλάδας) και γενικά της ναυτιλιακής νομοθεσίας, με τα οποία ιδρύονται και λειτουργούν ναυτιλιακές εταιρείες.
- Νομικό τμήμα δημιουργούν μόνο μεγάλες εταιρείες, οι μικρότερες για την κάλυψη των νομικών του αναγκών απευθύνονται σε δικηγορικά γραφεία που μπορούν να παρέχουν τις ανάλογες υπηρεσίες που ενδιαφέρεται μία ναυτιλιακή εταιρεία.

TMHMA OIKONOMIKΩN ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (Finance Department)

- Ασχολείται με τις οικονομικές δραστηριότητες της διαχειρίστριας εταιρείας, του προσωπικού της, των πλοιοκτητριών εταιρειών, των πλοίων τους και των πληρωμάτων τους.
- Η διεύθυνση οικονομικών υπηρεσιών έχει συνήθως τα παρακάτω επιμέρους τμήματα (ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας).



Τμήμα Λογιστηρίου (Accounting Department)

- ✓ Εφαρμογή των λογιστικών αρχών σε όλες τις οικονομικές δοσοληψίες.
- ✓ Σύνταξη καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης και ισολογισμού.
- ✓ Εφαρμογή των φορολογικών κανόνων και υποχρεώσεων που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία για ναυτιλιακές εταιρείες.



Τμήμα Πληρωμών (Treasury Department)

- ✓ Παρακολούθηση της κίνησης του ταμείου και των τραπεζικών λογαριασμών των εταιρειών (πλοιοκτητριών και διαχειριστριών).
- ✓ Λογιστική καταγραφή αυτών των κινήσεων.



Οικονομικό τμήμα (Financial Department)

- ✓ Οικονομικό προγραμματισμό
- ✓ Ανάλυση των οικονομικών της εταιρείας και παρουσίασή τους, στους διευθυντές των άλλων τμημάτων και στους μετόχους των εταιρειών.

- Ανεξάρτητα με το εάν υπάρχουν διακριτά τα επιμέρους τμήματα που αναφέραμε, σε μία ναυτιλιακή εταιρεία, το τμήμα οικονομικών υπηρεσιών πρέπει να ασχολείται με τις δραστηριότητες και των τριών επιμέρους τμημάτων, ώστε να καλύπτει τις απαιτήσεις των άλλων τμημάτων αλλά και των μετόχων.
- Το προσωπικό που εργάζεται στο τμήμα αυτό, πρέπει να έχει οικονομικές γνώσεις και γνώσεις λογιστικής, (να είναι δηλαδή απόφοιτος οικονομικού πανεπιστημίου ή λογιστικής σχολής) και να έχει εμπειρία στη ναυτιλιακή λογιστική, λόγω του ότι το λογιστήριο μιας ναυτιλιακής εταιρείας δεν λειτουργεί όπως το λογιστήριο μίας εμπορικής ή βιομηχανικής εταιρείας.
- Το τμήμα οικονομικών υπηρεσιών διευθύνεται συνήθως από οικονομολόγους με μεγάλη εμπειρία στον χώρο της ναυτιλίας ή από στελέχη του τραπεζικού χώρου με εμπειρία σε τμήματα ναυτιλιακών δανειακών χορηγήσεων.
- Θέματα δανείων, διαπραγματεύσεων με τις τράπεζες και γενικά θέματα που έχουν σχέση με την θέση της εταιρείας στις κεφαλαιαγορές και τις χρηματαγορές, είναι θέματα που διαχειρίζεται αποκλειστικά και είναι αρμοδιότητα του οικονομικού διευθυντή.

4. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Η εγκατάσταση του υποκαταστήματος (γραφείου) στην Ελλάδα

Γίνεται με υπουργική απόφαση των αντιστοίχων υπουργείων ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας (μετά από σχετική αίτηση που υποβάλει η αλλοδαπή εταιρεία στο υπουργείο ναυτιλίας)

η οποία δημοσιεύεται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως (ΦΕΚ)

Το υποκατάστημα (γραφείο) στην Ελλάδα

Πρέπει σε δύο μήνες από την δημοσίευση του ΦΕΚ

Να καταθέσει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στην διεύθυνση κεφαλαίων εξωτερικού, τραπεζική εγγυητική επιστολή ποσού 10.000 δολαρίων ΗΠΑ.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

1. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ Ν.959/79

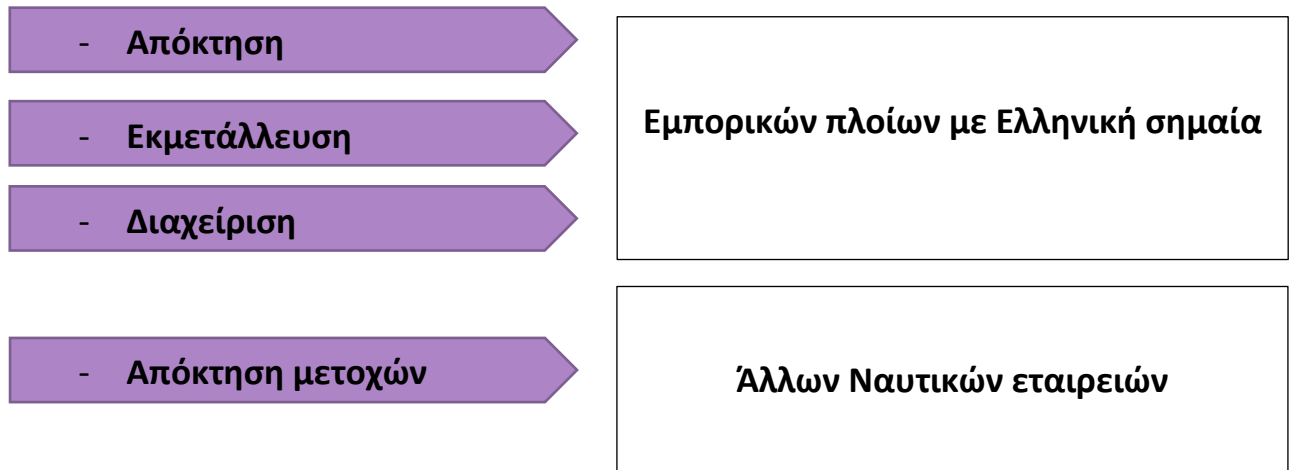
Πρόκειται για Ελληνική εταιρεία, η οποία είναι ιδιοκτήτρια συνήθως ενός πλοίου (αλλά μπορεί και περισσότερων) και ταυτόχρονα είναι και η ίδια διαχειρίστρια αυτού του πλοίου. Γι αυτό τις Ναυτιλιακές του Ν.959/79 τις λέμε και αυτοδιαχειριζόμενες. Πρόκειται για εμπορική εταιρεία. Η εταιρική σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρείται στο μητρώο Ναυτιλιακών εταιρειών του εκάστοτε Υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας. Με την καταχώριση αυτή, η Ναυτική εταιρεία αποκτά νομική υπόσταση.

Η σύμβαση της Ναυτικής εταιρείας πρέπει να περιλαμβάνει και να καθορίζει τα εξής θέματα:

- ✚ Την επωνυμία, την έδρα (Δήμο ή κοινότητα στην Ελληνική επικράτεια), τον σκοπό, την διάρκεια της εταιρείας (συνίσταται για ορισμένο χρόνο).
- ✚ Το εταιρικό κεφάλαιο, τις μετοχές, τους μετόχους.
- ✚ Περί του Διοικητικού συμβουλίου.
- ✚ Περί της Γενικής συνέλευσης.
- ✚ Τα δικαιώματα των μετόχων.

- ✚ Περί διάλυσης και εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.
- ✚ Τα μέλη του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου.

Αντικείμενα με τα οποία κυρίως απασχολούνται είναι η:



Τα εμπορικά πλοία (δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά πλοία, ναυταθλητικά σκάφη και πλοία αναψυχής) που ανήκουν σε εταιρείες του Ν.959/79 μπορούν να διενεργούν εμπορικές πράξεις εντός και εκτός Ελλάδος, δηλαδή, πλόες εσωτερικού, πλόες εξωτερικού, και μικτές πλόες. Κατά κύριο λόγο όμως διενεργούν εμπορικές πράξεις εντός Ελλάδος (πλόες εσωτερικού).

ΜΟΡΦΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

- ✚ Η επωνυμία της Ναυτιλιακής εταιρείας, πρέπει να περιλαμβάνει τέτοιο διακριτικό τίτλο, ο οποίος να αποκλείει την σύγχυση με τις άλλες Ναυτιλιακές εταιρείες και να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική εταιρεία» ή απλώς τα αρχικά «Ν.Ε.»
- ✚ Πρόκειται για ειδικής μορφής ανώνυμη εταιρεία με το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο να ορίζεται στο ποσό των 5.000€ (ή ισάξιο σε άλλο νόμισμα) και η ονομαστική αξία της μετοχής δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 1,00€ (ή ισάξιού του σε άλλο νόμισμα).
- ✚ Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών που κατέχει. Οι μετοχές της Ναυτικής εταιρείας του Ν.959/79 μπορεί να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες.
- ✚ Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί των μετοχών των ναυτικών εταιρειών. Κατ' εξαίρεση τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο, μπορούν να αποκτούν μετοχές σε ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου.

Είναι Ελληνική εταιρεία, στην οποία ανήκουν αλλά και διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία που εκτελούν κατά κύριο λόγο πλόες εσωτερικού, δηλαδή κάνουν εμπορικές πράξεις εντός Ελλάδος. Όσον αφορά τα βιβλία και τα στοιχεία της διαφέρει σε σχέση με τις ναυτιλιακές εταιρείες του ΑΝ.89/67.

Τηρούν φορολογικά βιβλία απλογραφικά (Β' Κατηγορίας, Εσόδων – Εξόδων)

- ✚ Στην πλευρά των εξόδων, σε μία σειρά από στήλες, καταχωρούνται τα ποσά των τιμολογίων των εξόδων της εταιρείας (διαχειρίστριας) και σε διπλανή σειρά από στήλες, τα ποσά των τιμολογίων των εξόδων του πλοίου που διαχειρίζεται. Λέγοντας εδώ τιμολόγια εξόδων, εννοούμε **όλα τα επίσημα τιμολόγια – παραστατικά – δαπάνες ελληνικά και ξένα σε οποιοδήποτε νόμισμα και αν έχουν εκδοθεί.**
- ✚ Στην πλευρά των εσόδων, καταχωρούνται οι φορτωτικές που εκδίδει η εταιρεία για την μεταφορά του φορτίου, που είναι ουσιαστικά ο ναύλος που εισπράττει.

Έχουν τις ίδιες φορολογικές υποχρεώσεις, με τις υπόλοιπες εταιρείες που τηρούν απλογραφικά βιβλία (Β' Κατηγορίας), σε θέματα που αφορούν τον Φ.Π.Α., τον Φ.Μ.Υ., τις συγκεντρωτικές καταστάσεις, την δήλωση φορολογίας εισοδήματος την οποία υποβάλουν, αλλά με μηδενικό φόρο. Χρειάζεται να έχουν **φορτωτικές** για να τιμολογήσουν την δραστηριότητά τους, **τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών** το οποίο θα πρέπει να εκδίδουν προς τον ναυλωτή σε περίπτωση που θα πρέπει να εισπράξουν αμοιβή από σταλίες (Demurrage), **πιστωτικό τιμολόγιο** σε περίπτωση διόρθωσης (μείωσης) του ναύλου ή των σταλιών, ή απαλλαγή του Φ.Π.Α. της φορτωτικής.

Οι αγορές αγαθών για τα πλοία (με ελληνικά παραστατικά)

- Δεν απαλλάσσονται από τι Φ.Π.Α. εκτός, από τα καύσιμα και τα λιπαντικά τα οποία απαλλάσσονται.

Στην παροχή υπηρεσιών στα πλοία (με ελληνικά παραστατικά)

- Υπάρχει απαλλαγή του Φ.Π.Α., με δικαιολογητικά σε αυτή την περίπτωση, το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου και μία δήλωση της διαχειρίστριας εταιρείας, που θα αναφέρει ότι οι υπηρεσίες αυτές παρασχέθηκαν στο πλοίο που διαχειρίζεται.

Οι αγορές αγαθών και η παροχή υπηρεσιών (με ελληνικά παραστατικά) που αφορούν το γραφείο της εταιρείας.

- Εμφανίζεται στα βιβλία της, εκπίπτει, συμψηφίζεται με το Φ.Π.Α. των εσόδων (από τις φορτωτικές) και ή επιστρέφεται ή πληρώνουμε τη διαφορά.

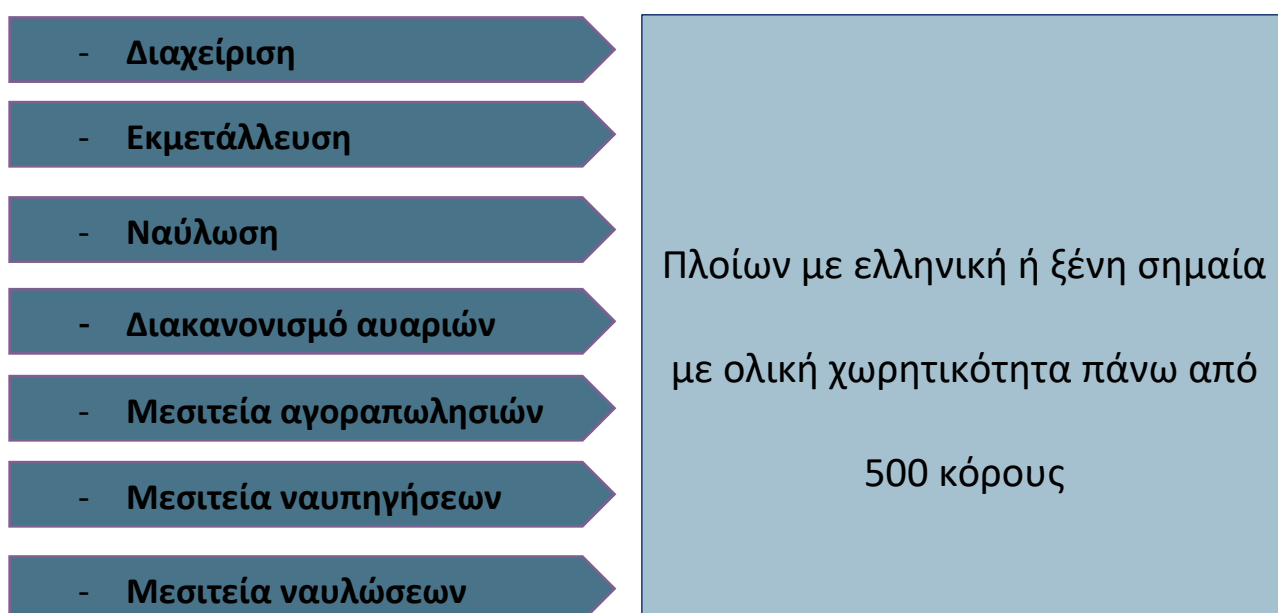
Φορολογικά:

- οι ναυτικές εταιρείες του Ν.959/79 απαλλάσσονται από το Φόρο Εισοδήματος των κερδών τους
- οι υπηρεσίες τους μπορούν να υπόκεινται σε Φ.Π.Α. ανάλογα με τις πλόμες που εκτελούν.
- Διαθέτουν τα κέρδη τους με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης ελεύθερα και χωρίς την υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.
- Η Διαχείριση και η διάθεση των εσόδων και των κερδών των πλοίων που ανήκουν στις Ναυτικές εταιρείες του Ν.959/79 διενεργούνται ελεύθερα και δεν υπόκεινται σε κανένα περιορισμό από τους Ελληνικούς νόμους.

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ Ν.89/67

Πρόκειται για εταιρείες με έδρα σε αλλοδαπή χώρα (οι ονομαζόμενες εξωχώριες – υπεράκτιες – offshore εταιρείες) ώστε να έχουν ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση. Οι αλλοδαπές αυτές εταιρείες με εγκαθιστούν γραφείο (υποκατάστημα) στην Ελλάδα με βάση τους Ν.89/67 και Ν. 27/75 για να δραστηριοποιηθούν στον χώρο της ναυτιλίας.

Αντικείμενα με τα οποία μπορούν να ασχοληθούν είναι η:



Τηρούν φορολογικά βιβλία απλογραφικά (Β' Κατηγορίας, Εσόδων – Εξόδων)

- ✚ Στην πλευρά των εξόδων, σε μία σειρά από στήλες, καταχωρούνται τα ποσά των τιμολογίων των εξόδων της διαχειρίστριας και σε διπλανή σειρά από στήλες, τα ποσά των τιμολογίων των εξόδων των πλοίων που διαχειρίζεται.
Λέγοντας εδώ τιμολόγια εξόδων, εννοούμε **μόνο τα ελληνικά επίσημα τιμολόγια – παραστατικά – δαπάνες**. Τα τιμολόγια εξωτερικού δεν εμφανίζονται στα βιβλία, σε οποιοδήποτε νόμισμα και αν έχουν εκδοθεί.
- ✚ Στην πλευρά των εσόδων, καταχωρούνται τα ποσά του εισαχθέντος συναλλάγματος που χρησιμοποίησε η εταιρεία για την κάλυψη των εσόδων της στην Ελλάδα αλλά και των πλοίων που διαχειρίζεται.

Έχουν τις ίδιες φορολογικές υποχρεώσεις, με τις υπόλοιπες εταιρείες που τηρούν απλογραφικά βιβλία (Β' Κατηγορίας), σε θέματα που αφορούν τον Φ.Π.Α, τον Φ.Μ.Υ, τις συγκεντρωτικές καταστάσεις εκτός βέβαια από την δήλωση φορολογίας εισοδήματος την οποία δεν υποβάλουν. Λόγο του σκοπού τους δεν χρειάζεται να έχουν κάποιου είδους φορολογικά στοιχεία για να τιμολογήσουν την δραστηριότητά τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις βέβαια είναι υποχρεωμένες να εκδίδουν τιμολόγιο πώλησης αγαθών και δελτίο αποστολής, αυτό σημαίνει όταν θα πρέπει να πωλήσουν κάποιο πάγιο περιουσιακό τους στοιχείο (π.χ. έπιπλα, αυτοκίνητα κτλ.) ή εάν θα πρέπει να κάνουν κάποια μεταφορά των παγίων τους σε άλλη διεύθυνση.

Οι αγορές αγαθών για τα πλοία (με ελληνικά παραστατικά)

- Απαλλάσσονται από τον Φ.Π.Α. εφόσον τα εφόδια αυτά εκτελωνιστούν και πάρουν όλες τις απαραίτητες βεβαιώσεις από το τελωνείο, που μαζί με το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου αποτελούν τα δικαιολογητικά για τη μη απόδοση Φ.Π.Α. στο κράτος από την πλευρά του εφοδιαστή και άρα την απαλλαγή από Φ.Π.Α. των εφοδίων αυτών από την πλευρά της ναυτιλιακής εταιρείας.
- Αν σε εφόδια τα οποία προορίζονται για το πλοίο δεν γίνουν οι απαραίτητες διαδικασίες εκτελωνισμού, τότε ο Φ.Π.Α. δεν εκπίπτει.

Στην παροχή υπηρεσιών στα πλοία (με ελληνικά παραστατικά)

- Υπάρχει απαλλαγή του Φ.Π.Α., με δικαιολογητικά σε αυτή την περίπτωση, το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου και μία δήλωση της διαχειρίστριας εταιρείας, που θα αναφέρει ότι οι υπηρεσίες αυτές παρασχέθηκαν στο πλοίο που διαχειρίζεται..

Οι αγορές αγαθών και η παροχή υπηρεσιών (με ελληνικά παραστατικά) που αφορά το γραφείο της εταιρείας.

- Εμφανίζεται στα βιβλία της, εκπίπτει και επιστρέφεται (μετά γίνεται έλεγχος από τη ΔΥΟ για την ορθότητα του ποσού).

Απόσπασμα από παρ.2 & 3 του άρθρου 1, από ΦΕΚ εγκατάστασης εταιρείας Ν.89/67

Ειδικότερα επιτρέπεται από το γραφείο ή υποκατάστημα της εταιρείας να γίνονται στην Ελλάδα οι παρακάτω εργασίες:

α. Η επιμέλεια θεμάτων που αφορούν αποκλειστικά και μόνο τα πλοία τα οποία ανήκουν σ' αυτή ή τα πλοία που διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται ή τα πλοία των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και έχουν σχέση με:

- (1) Την εξεύρεση πληρωμάτων από την Ελλάδα ή το εξωτερικό για την επάνδρωση των πιο πάνω πλοίων, την υπογραφή συμβάσεων ναυτικής εργασίας με τα πληρώματα των πλοίων αυτών, καθώς και τις διατυπώσεις με την αποστολή και μετάβαση των πληρωμάτων σ' αυτά τα πλοία. Για την εξεύρεση και επάνδρωση των πιο πάνω πλοίων με Ελληνικά πληρώματα, πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας που ισχύουν κάθε φορά.
- (2) την εκκαθάριση και εξόφληση στην Ελλάδα ή στο Εξωτερικό κάθε οφειλόμενης παροχής, για τα πληρώματα των πιο πάνω πλοίων καθώς και μισθών, αποζημιώσεων κάθε είδους, που οφείλονται σ' αυτούς ή τις οικογένειές τους, νοσηλίων, αντιτίμων τροφοδοσίας, εξόδων μεταβάσεως για ναυτολόγηση ή επαναπατρισμό και εμβασμάτων στις οικογένειες των ναυτικών.
- (3) Την ασθένεια ή εργατικό ατύχημα οποιουδήποτε μέλους πληρώματος των παραπάνω πλοίων όπως π.χ. καταβολή μισθών ασθενείας, αποζημιώσεων για ατυχήματα ή για ψυχική οδύνη, εξόφληση νοσηλίων, αμοιβών γιατρών και λοιπών εξόδων νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.
- (4) Την φορολογία των παραπάνω πλοίων μαζί με την εξόφληση των σχετικών φόρων και τελών και την αμφισβήτηση με κάθε νόμιμο μέσο της νομιμότητας των τυχών φόρων, τελών, προστίμων κ.λπ. που τους έχουν επιβληθεί.
- (5) Τον διορισμό και την ανάκληση πρακτόρων σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου, την αποστολή εμβασμάτων εξόδων και αμοιβών των παραπάνω διοριζομένων πρακτόρων και τον έλεγχο των σχετικών λογαριασμών τους που αποστέλλονται.
- (6) Την συντήρηση, τις επισκευές, τις μετασκευές, τον εφοδιασμό, την κλάση των παραπάνω πλοίων, είτε οι σχετικές συμβάσεις και εργασίες συνάπτονται και εκτελούνται στην Ελλάδα είτε στο Εξωτερικό.
- (7) Τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις των παραπάνω πλοίων από οποιαδήποτε συμβατική ή εξωσυμβατική αιτία όπως π.χ. αβαρίες, συγκρούσεις, επιθαλάσσιες αρωγές κ.λπ. και την ενέργεια κάθε άλλης πράξης στην Ελλάδα ή στο Εξωτερικό σχετικής με την διαχείρισή και εκμετάλλευση πλοίων. Εξαιρούνται απαιτήσεις και υποχρεώσεις που αφορούν μεταφορές μεταξύ Ελληνικών λιμανιών.
- (8) Τη σύναψη συμβάσεων για την προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών για τα παραπάνω πλοία, καθώς επίσης και συμβάσεων που αφορούν την προμήθεια ανταλλακτικών και εφοδίων καταστρώματος μηχανοστασίου και θαλαμηπόλου.

β. Η επιμέλεια θεμάτων σχετικά με τον ΝΑΤ και γενικά την κοινωνική ασφάλιση του προσωπικού των πλοίων, που διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται ή των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και την εξόφληση των σχετικών οφειλών.

γ. Η τήρηση λογιστικών βιβλίων των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και διαχειρίζεται το Γραφείο ή Υποκατάστημα, ο έλεγχος των λογαριασμών τους, η διενέργεια εισπράξεων και πληρωμών για λογαριασμό τούτων καθώς και η τήρηση λογαριασμών στις Τράπεζες της Ελλάδος ή του Εξωτερικού στο όνομά τους σε συνάλλαγμα του Εξωτερικού. Επίσης η σύγκληση στην Ελλάδα των Διοικητικών Συμβουλίων και Γενικών Συνελεύσεων των ξένων αυτών ναυτιλιακών εταιρειών και η σύνταξη των Ισολογισμών και λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης.

δ. Η σύναξη συμβάσεων ναύλωσης, εκμίσθωσης και γενικά κάθε είδους συμβάσεως που αναφέρεται στην εκμετάλλευση πλοίων όπως στον αριθμό 1 της παρούσης, η επιμέλεια κάθε θέματος σχετικού με τις συμβάσεις αυτές όπως π.χ. η εκκαθάριση και είσπραξη ναύλων, μισθωμάτων, σταλιών και επισταλιών, αποζημιώσεων και η καταβολή αποζημιώσεων σχετικά με τις συμβάσεις αυτές.

ε. Η επιμέλεια σχετικά με την ασφάλιση των πλοίων που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται σε ασφαλιστές ή ασφαλιστικές εταιρείες, η πληρωμή των σχετικών ασφαλιστρών στην Ελλάδα ή στο Εξωτερικό καθώς επίσης και η εγγραφή και διατήρηση των πλοίων σε συνεταιρισμούς ασφαλίσεων αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη (CLUBS).

στ. Η διαπραγμάτευση και σύναψη με προμήθεια συμβάσεων ναυπηγήσεων μετασκευών ή επισκευών με Ναυπηγεία ή αγοραπωλησιών, πλοίων για λογαριασμό ξένων Ναυτιλιακών εταιρειών εφόσον τηρούνται οι σχετικές με την φορολογία των πλοίων διατάξεις, καθώς και η διαμεσολάβηση για την σύναψη συμβάσεων χρηματοδότησης των παραπάνω ναυπηγήσεων.

ζ. Η μεσιτεία για την ναύλωση πλοίων που αναφέρονται στην παρ. 1 τού άρθρου αυτού και η επιμέλεια κάθε θέματος σχετικά με την εργασία αυτή.

Απαγορεύεται στο Γραφείο ή Υποκατάστημα που θα εγκατασταθεί να πρακτορεύει πλοία σε Ελληνικά λιμάνια καθώς και να αναπτύξει κάθε άλλη δραστηριότητα που δεν αναφέρεται στην απόφαση αυτή.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες Ν. 89/67	
πρέπει να ασχολούνται με την εκτέλεση των παραπάνω εργασιών για πλοία που δεν διενεργούν εμπορικές πράξεις αποκλειστικά και μόνο εκτός Ελλάδος.	
	πλόες εξωτερικού
ή	
	μικτές πλόες

Στις εταιρείες που έχουν την δυνατότητα να δραστηριοποιούνται με βάση τις διατάξεις του Ν.89/67 και Ν.378/68 συμπεριλαμβάνονται κατ' εξαίρεση ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίστριες ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιαδήποτε χωρητικότητας.

Απόσπασμα από παρ.2 του άρθρου 2, από ΦΕΚ εγκατάστασης εταιρείας Ν.89/67.

Η εταιρεία έχει υποχρέωση:

- Όταν εγκαταστήσει Γραφείο ή Υποκατάστημα στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 1, να γνωρίσει τούτο στα Υπουργεία Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής (Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας) Οικονομίας και Τουρισμού (Διεύθυνση Κεφαλαίων Εξωτερικού) και Οικονομικών (Διεύθυνση Εφαρμογής Άμεσης Φορολογίας).
- Να ενημερώνει μέσα στον μήνα Ιανουάριο κάθε χρόνο τα παραπάνω Υπουργεία σχετικά με τη Διεύθυνση του Γραφείου ή Υποκαταστήματός της στην Ελλάδα, το αντικείμενο των εργασιών του, τον αριθμό, τα στοιχεία ταυτότητας και την ακριβή διεύθυνση διαμονής του ξένου και Ελληνικού προσωπικού που απασχολείται σ' αυτό και το ποσό που εισάγεται κάθε χρόνο σε συνάλλαγμα, το οποίο μετατρέπεται σε εθνικό νόμισμα ή και σε Ευρώ. Το ποσό που εισάγεται κάθε χρόνο σε συνάλλαγμα, το οποίο μετατρέπεται σε εθνικό νόμισμα ή και σε Ευρώ πιστοποιείται με την προσκόμιση στα Υπουργεία Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής (Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας), Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Διεύθυνση Κεφαλαίων Εξωτερικού) και Οικονομικών (Διεύθυνση Εφαρμογής Άμεσης Φορολογίας) των ακολούθων εγγράφων:
 - ✚ Βεβαίωση Τράπεζας ή Τραπεζών που λειτουργού στην Ελλάδα, από τις οποίες θα προκύπτει το συνάλλαγμα που εισήχθη και μετετράπη σε εθνικό νόμισμα καθώς και τα ποσά σε ευρώ, που εισήχθησαν κατά το παρελθόν έτος για την κάλυψη όλων των πληρωμών της εταιρείας στην Ελλάδα. Το σύνολο των ποσών αυτών δεν δύναται να είναι κατώτερο του ισόποσου των 50.000 δολαρίων ΗΠΑ.
 - ✚ Υπεύθυνης δήλωσης του Ν. 1599/86 με την οποία ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας θα βεβαιώνει:
 - 1) το συνολικό συνάλλαγμα που εισήχθη και μετατράπηκε σε εθνικό νόμισμα καθώς επίσης το ποσό σε ευρώ που εισήχθη από την εταιρεία κατά το παρελθόν έτος.
 - 2) τα ποσά εισαχθέντος συναλλάγματος ή ευρώ που χρησιμοποίησε η εταιρεία για κάλυψη των πάσης φύσεως δαπανών λειτουργίας του γραφείου τους στην Ελλάδα, το οποίο δεν δύναται να είναι κατώτερο του ισόποσου των 50.000 δολ. ΗΠΑ.
 - 3) τα ποσά εισαχθέντος συναλλάγματος ή ευρώ που χρησιμοποίησε η εταιρεία για την κάλυψη άλλων πληρωμών για λογαριασμό της ή λογαριασμό τρίτων. Στην ίδια υπεύθυνη δήλωση όλα τα ποσά σε ευρώ που αναφέρονται παραπάνω, πρέπει να εκφράζονται και σε δολάρια και να εμφανίζονται και στα τηρούμενα από την εταιρεία λογιστικά βιβλία, μαζί με τα αντίστοιχα παραστατικά.
- Να γνωστοποιεί κάθε μεταβολή της ιθαγένειας της εταιρείας του τύπου υπό τον οποίο λειτουργεί αυτή, της έδρας, της επωνυμίας της, του αντικειμένου της, καθώς και του Διευθυντού και εκπροσώπου αυτής στην Ελλάδα, στα υπουργεία ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής (Διεύθυνση ποντοπόρου ναυτιλίας), Οικονομίας, Ανάπτυξης και τουρισμού (Διεύθυνση κεφαλαίων εξωτερικού) και Οικονομικών (Διεύθυνση εφαρμογής άμεσης φορολογίας) μέσα σε δεκαπέντε μέρες από την μεταβολή που έγινε.
- Εφόσον απασχολεί αλλοδαπό προσωπικό, να γνωστοποιεί στα κατά τόπο γραφεία αλλοδαπών και μετανάστευσης του Υπουργείου Εξωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης με κοινοποίηση στα υπουργεία Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Διεύθυνση ποντοπόρο Ναυτιλίας), Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Διεύθυνση κεφαλαίων εξωτερικού) και στα κατά τόπο τμήματα

αλλοδαπών του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης κάθε μεταβολή σχετικά με την πρόσληψη, απόλυση, διεύθυνση κατοικίας του προσωπικού αυτού εντός δεκαήμερου από της συντελέσεώς της.

- Να τακτοποιεί μέσα σε δύο μήνες όλες τις προς το δημόσιο υποχρεώσεις της σε περίπτωση διαλύσεώς της ή καταργήσεως του γραφείου ή υποκαταστήματος που θα εγκατασταθεί στην Ελλάδα.
- Απαγορεύεται οποιαδήποτε ανάμιξη ή προσφορά υπηρεσιών από μέρους του ξένου προσωπικού, που απασχολείται στο γραφείο ή υποκατάστημα της παραπάνω εταιρείας, σε άλλες δραστηριότητες μέσα στην Ελληνική επικράτεια.

Φορολογικά:

- Οι διαχειρίστριες Ναυτιλιακές εταιρείες του Ν.89/67, δεν έχουν (δεν εμφανίσουν) κέρδος από τη διαχείριση και εκμετάλλευση των πλοίων.
- Κέρδος έχουν τα πλοία και επομένως οι Πλοιοκτήτριες εταιρείες στις οποίες αυτά ανήκουν.
- Για το υποκατάστημα (γραφείο) στην Ελλάδα, δεν υπάρχει η έννοια του Φόρου Εισοδήματος των κερδών που αποκτά από τις υπηρεσίες που παρέχει (έτσι όπως την ξέρουμε).
- Η Διαχειρίστρια Ναυτιλιακή εταιρεία του Ν.89/67 δηλαδή το υποκατάστημα (γραφείο) στην Ελλάδα, δεν έχει κέρδος από την διαχείριση των πλοίων.
- Οι υπηρεσίες που παρέχουν (προς τις Πλοιοκτήτριες εταιρείες, δηλαδή κυρίως στο εξωτερικό) δεν υπόκειται σε ΦΠΑ
- Σχετικά με το Φ.Π.Α. που πληρώνουν για τα Ελληνικά τιμολόγια που λαμβάνουν για τη λειτουργία του υποκαταστήματος (γραφείο) τους στην Ελλάδα, ζητούν την επιστροφή του από τη Δ.Ο.Υ. αφού δεν μπορούν να το συμψηφίσουν.
- Οι μετοχές τους είναι ανώνυμες, μεταβιβάζονται χωρίς φορολογία (με απλή παράδοση των τίτλων)

Η διακίνηση των κεφαλαίων τους είναι ελεύθερη χωρίς περιορισμούς και πόθεν έσχες εφόσον δικαιολογούνται από το αντικείμενο των ναυτιλιακών εργασιών και την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά μέσα στην οποία δραστηριοποιούνται.

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Ν.Ε.) ΤΟΥ Ν.959/79

Ο όρος ειδική Ναυτική επιχείρηση πρωτοεμφανίστηκε το 1996 στην παρ.16 των εγκριτικών πράξεων. Σε αυτές τις επιχειρήσεις δόθηκε η δυνατότητα πλοιοκτησίας εμπορικών πλοίων που νηολογούνται σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ.2687/53 καθώς επίσης η απόκτηση μετοχών άλλων πλοιοκτητριών εταιρειών που έχουν πλοία νηολογημένα βάση του Ν.Δ.2687/53.

Ελληνική εταιρεία που παίρνει Α.Φ.Μ. και έχει τη δυνατότητα να:

- Λειτουργεί (εφόσον εκτελεί πλόες εξωτερικού) όπως οι ξένες πλοιοκτήτριες εταιρείες (Λιβερίας, Παναμά κτλ.) δίνοντας την διαχείριση του πλοίου που τους ανήκει, σε μία Ναυτιλιακή εταιρεία του Ν.89/67, χωρίς να έχουν καμία υποχρέωση για τήρηση ελληνικών φορολογικών βιβλίων και στοιχείων, βάζοντας σε αδράνεια το Α.Φ.Μ. της.
- Λειτουργεί (εφόσον εκτελεί πλόες εσωτερικού) όπως ακριβώς οι ελληνικές ναυτικές εταιρείες του Ν.959/79, κάνοντας χρήση του Α.Φ.Μ. τους και έχοντας όλες τις υποχρεώσεις που αναφέραμε για τις Ναυτικές εταιρείες του Ν.959/79.

Στους μετόχους της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης παραχωρήθηκαν όλα τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν οι μέτοχοι των υπεράκτιων εταιρειών. Η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση αποτελεί νομικό πρόσωπο που διέπεται από τους όρους της εγκριτικής της πράξης και από τις διατάξεις του Ν.959/79.

Οι ουσιαστικές αλλά και οι τυπικές προϋποθέσεις που έχουν καθοριστεί από κάθε κράτος για να μπορεί ένα πλοίο να νηολογηθεί στα νηολόγιά του, αλλά και οι διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχουν τα κράτη στους πλοιοκτήτες έχουν διαμορφώσει τον χάρτη των νηολογίων της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Οι χώρες που είναι ανταγωνιστικότερες, πιο ελκυστικές και οι πλοιοκτήτες προτιμούν να υψώσουν της σημαία τους στα πλοία, είναι αυτές που:

- ✚ Δημιουργούν το κατάλληλο οικονομικό περιβάλλον με αποφυγή επιβαρύνσεων και φόρων επί των εσόδων και των κερδών των πλοίων.
- ✚ Δίνουν τη δυνατότητα σε πλοιοκτήτες και διαχειριστές να είναι πολίτες και κάτοικοι άλλης χώρας.
- ✚ Επιτρέπουν τη ναυτολόγηση ναυτικών οποιασδήποτε χώρας χωρίς περιορισμούς για τους αξιωματικούς και ταυτόχρονα δυνατότητα για εύκολη έκδοση των πτυχίων και των διπλωμάτων τους.
- ✚ Εξασφαλίζουν τέτοιες διαδικασίες ώστε να είναι εύκολη και γρήγορη η εγγραφή στα νηολόγιά τους ή η διαγραφή από αυτά, χωρίς γραφειοκρατία.

- Αν έχει αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου της σε Ναυτιλιακή εταιρεία του Ν.89/67, τότε τα θέματα του Φ.Π.Α. δεν την αφορούν. Η εταιρεία του Ν.89/67 σαν διαχειρίστρια θα κάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες στις αρμόδιες φορολογικές αρχές στην Ελλάδα.
- Αν λειτουργεί ως αυτοδιαχειριζόμενη Ναυτική εταιρεία του Ν.959/79, τότε θα πρέπει να εφαρμόζει αυτά που αναφέραμε παραπάνω για τις ναυτικές εταιρείες του Ν.959/79.

Απόσπασμα από παρ.16, από ΦΕΚ νηολόγησης πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Α. 2687/53.

- Ε. Η διάρκεια της ειδικής Ναυτικής επιχείρησης μπορεί να είναι και αορίστου χρόνου. Η διάρκειά της σε καμία περίπτωση δεν επεκτείνεται πέραν της πενταετίας από την ημέρα που η επιχείρηση παύει να έχει στην κυριότητα της πλοίο νηολογημένο κατά το Ν.Δ2687/53.
- Στ. Το κεφάλαιο της εταιρείας εκφράζεται σε ξένο νόμισμα.
- Ζ. Τις μετοχές της ειδικής Ναυτικής επιχείρησης μπορεί να αναλάβει, στο σύνολό τους, κατά τη σύστασή της ή να τις αποκτήσει μεταγενέστερα ένα μόνο πρόσωπο. Οι μετοχές μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός των ονομαστικών για τις οποίες ισχύουν οι περιορισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 7 του Ν.959/79 και στο καταστατικό της εταιρείας. Το σύνολο των μετοχών της ειδικής ναυτικής επιχείρησης, είναι δυνατό να ανήκουν σε αλλοδαπό ή αλλοδαπά νομικά πρόσωπα με την προϋπόθεση ότι κάθε ένα από αυτά ελέγχεται κατά πλειοψηφία από Ελληνικά συμφέροντα. Για τη μεταβίβαση των μετοχών της ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης δεν απαιτείται η υποβολή οποιασδήποτε δηλώσεως έστω και αρνητικής ούτε καταβάλετε οποιοσδήποτε φόρος, τέλος ή εισφορά ή συναλλακτικό τέλος.
- Η. Η γενική συνέλευση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης συνέρχεται είτε στην έδρα της επιχείρησης είτε σε άλλο τόπο, εντός ή εκτός της Ελλάδος με τη διαδικασία που ορίζει ελευθέρως το καταστατικό. Εάν το καταστατικό δεν ορίζει τέτοια διαδικασία, ισχύουν οι διατάξεις του Ν.959/79, όπως τροποποιούνται με την παρούσα πράξη.
- Θ. Μέχρις ότου γίνει η διανομή των τίτλων μετοχών στους μετόχους, ως μέτοχοι λογίζονται πριν οριστεί το πρώτο Δ.Σ. οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του συντάξαντος το καταστατικό δικηγόρου, μετά δε τον ορισμό Δ.Σ. οι εφοδιασμένοι με βεβαίωση του προέδρου, που προσυπογράφεται στην περίπτωση αυτή κι από το γραμματέα του Δ.Σ.
- Ι. Το γνήσιο της υπογραφής του συντάξαντος πιο πάνω δικηγόρου και των μελών του Δ.Σ. και των μελών της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων, βεβαιώνει δημόσια αρχή, δικηγόρος ή συμβολαιογράφος.
 - ✚ α. Η καταχώριση στο μητρώο Ναυτικών εταιρειών των εκάστοτε μελών του Δ.Σ. και των προσώπων που εκπροσωπούν και δεσμεύουν την ειδική ναυτική επιχείρηση είναι προαιρετικοί. Απαγορεύεται η παροχή σε τρίτους στοιχείων της επιχείρησης που δεν είναι καταχωρημένα στο μητρώο.
 - ✚ β. Το καταστατικό της Ειδικής Ναυτικής επιχείρησης μπορεί να προβλέπει ότι:
 1. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας θα καταβάλλεται, κατά τη σύσταση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης εν όλο ή εν μέρει ή και θα αυξάνεται απεριόριστα μόνο με απόφαση του Δ.Σ. ή της Γ.Σ. και χωρίς να απαιτείται τροποποίηση του καταστατικού.
 2. Η απόκτηση από την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση περιουσιακών στοιχείων αξίας μεγαλύτερης από το μετοχικό της κεφάλαιο θα τεκμαίρεται ως αύξηση τούτου.
 3. Για την τροποποίηση όρου του καταστατικού που επιβάλλει περιορισμούς στις μεταβιβάσεις ονομαστικών μετοχών καθώς και στην κτήση μετοχών από αλλοδαπούς κατά το άρθρο 10 παρ. 2 του Ν.959/79, απαιτείται πλειοψηφία τα 2/3 του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.

4. Η Ειδική Ναυτική επιχείρηση με ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ. δύναται να εγγυάται δάνεια που παρέχονται σε άλλες πλοιοκτήτριες εταιρείες ή διαχειρίστριες πλοίων (Holdings Companies).
- ✚ γ. Στην επωνυμία του Νομικού προσώπου που θα συσταθεί με τις διατάξεις του παρόντος προστίθενται υποχρεωτικά οι λέξεις «Ειδική Ναυτική Επιχείρηση» και αντίστοιχα τα αρχικά γράμματα Ε.Ν.Ε..
 - ✚ ε. Όπου στο Ν.959/79 αναφέρεται ποσοστό μετόχων 1/20, για την Ειδική Ναυτική επιχείρηση το ποσοστό αυτό γίνεται 1/5 και όπου αναφέρεται η προθεσμία 20 ή 30 ημερών, η προθεσμία αυτή γίνεται 10 ημέρες. Όπου στο Ν.959/79 αναφέρεται η λέξη «Σύμβαση», στην περίπτωση της Ειδικής Ναυτικής Επιχείρησης νοείται το καταστατικό της.
 - ✚ δ. η ειδική Ναυτική Επιχείρηση τηρεί «Βιβλίο Εσόδων και Εξόδων» στην Ελληνική γλώσσα, σε οποιοδήποτε νόμισμα. Εάν η διαχείριση του πλοίου έχει ανατεθεί σε άλλη επιχείρηση που έχει υπαχθεί στις διατάξεις του ΑΝ.89/67 του Ν.27/75 και Ν.814/78, η τήρηση του βιβλίου αυτού δεν απαιτείται.
- Η τήρηση άλλων λογιστικών βιβλίων, η σύνταξη ισολογισμού ή λογιστικών καταστάσεων δεν είναι υποχρεωτική.

4. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (Δ.Ο.Υ. ΠΛΟΙΩΝ) ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ

Οι σχέσεις με τις φορολογικές αρχές και τα αρμόδια υπουργία αποτελούν θέμα υψίστης σημασίας για το οικονομικό και το νομικό τμήμα των Ναυτιλιακών εταιρειών.

Λόγω της μη φορολογίας των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών και των απαλλαγών του Φ.Π.Α. που προβλέπεται για τις ναυτιλιακές εταιρείες (άρθρο 27 του κώδικα Φ.Π.Α.), ο φορολογικός έλεγχος από τις φορολογικές αρχές επικεντρώνεται σχεδόν αποκλειστικά στα θέματα του Φ.Π.Α. στη ναυτιλία όταν μιλάμε για έλεγχο από φορολογικές αρχές, εννοούμε σχεδόν πάντα, τον έλεγχο του ποσού του Φ.Π.Α. που θα πρέπει να επιστρέψει το κράτος σε κάποια ναυτιλιακή εταιρεία. Το αν όντως οι δαπάνες από τις οποίες προκύπτει η επιστροφή του Φ.Π.Α. είναι εκπιπτόμενες και αν υπάρχουν όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την απαλλαγή του Φ.Π.Α. των δαπανών μίας ναυτιλιακής εταιρείας, είναι από τα σημαντικότερα φορολογικά θέματα των λογιστών αυτών των εταιρειών.

Βέβαια υπάρχουν διαφορές μεταξύ των τριών επικρατέστερων μορφών ναυτιλιακών εταιρειών όπως διαφορές υπάρχουν και στο θέμα των βιβλίων και των στοιχείων τους, τις οποίες θα αναλύσουμε παρακάτω.

ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

1. ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

Το λογιστήριο κάθε ναυτιλιακής εταιρείας προσπαθεί να δημιουργήσει και να εφαρμόσει τη ναυτιλιακή λογιστική πάνω σε ένα σχέδιο λογαριασμών όπου θα καλύπτει τις ανάγκες και θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τα λογιστικά προβλήματα.

Το λογιστικό σχέδιο εμφανίζει πολλές ιδιαιτερότητες, οι ναυτιλιακές εταιρείες ακολουθούν διαφορετικά λογιστικά σχέδια που άλλοτε ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με το ΕΓΛΣ & τα ΕΛΠ και άλλοτε διαφέρουν τελείως.

Οι διαφορές αυτές οφείλονται κυρίως:

- + Στις διαφορετικές μορφές ναυτιλιακών εταιρειών,
- + Στο είδος του πλοίου που εκμεταλλεύονται,
- + Στη μη υποχρεωτική εφαρμογή ενός ενιαίου λογιστικού σχεδίου.

Οι ομάδες λογαριασμών και το σχέδιο των λογιστικών λογαριασμών που αναλύονται παρακάτω είναι προσαρμοσμένα σύμφωνα με το ΕΓΛΣ. Η προσαρμογή είναι σημαντική για να υπάρχει συνεννόηση μεταξύ των στελεχών των οικονομικών διευθύνσεων των ναυτιλιακών εταιρειών μεταξύ τους αλλά και με τους ορκωτούς ελεγκτές.

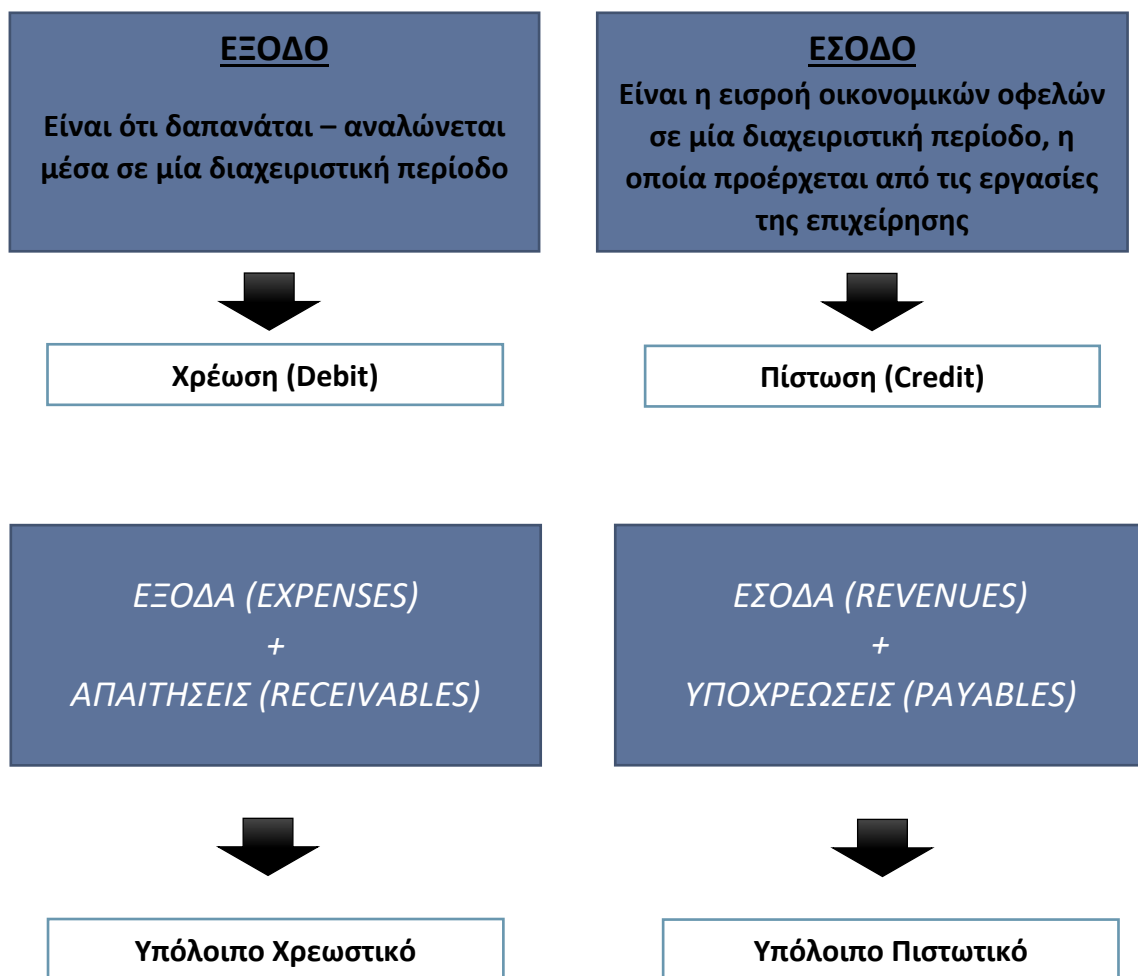
Λογαριασμοί ισολογισμού

- Λογαριασμοί ενεργητικού: 1^η, 2^η και 3^η ομάδα
- Λογαριασμοί παθητικού και καθαρής θέσης: 4^η και 5^η ομάδα.

Λογαριασμοί αποτελεσμάτων

- Λογαριασμοί εξόδων: 6^η ομάδα
- Λογαριασμοί εσόδων: 7^η ομάδα
- Λογαριασμοί αποτελεσμάτων: 8^η ομάδα

2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ



ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ

Παραστατικό που έχει εκδόσει οπρωμηθευτής προς τη ναυτιλιακή εταιρεία, με το οποίο απαιτεί χρήματα (πληρωμή) για τα εφόδια ή τις υπηρεσίες που παρείχε προς αυτήν ή τα πλοία που διαχειρίζεται.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ - ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣ ΝΑΥΛΩΤΗ

Παραστατικό που εκδίδει η Ναυτιλιακή Εταιρεία (Πλοιοκτήτρια ή Διαχειρίστρια) προς το Ναυλωτή, με το οποίο απαιτεί από αυτόν χρήματα (είσπραξη) για τις υπηρεσίες μεταφοράς (ναύλο) που του παρείχε.

3. ΣΧΕΔΙΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΛΠ (Ν.4308/2014)

Ομάδα 1^η: Ενσώματα και Άυλα μη Κυκλοφορούντα (Πάγια) Περιουσιακά Στοιχεία

10	Γη
10.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) γης
10.02	Σωρευμένες απομειώσεις γης
11	Διαμορφώσεις γης υποκείμενες σε απόσβεση
11.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) διαμορφώσεων γης
11.01	Σωρευμένες αποσβέσεις διαμορφώσεων γης
11.03	Σωρευμένες απομειώσεις διαμορφώσεων γης
12	Κτήρια - τεχνικά έργα
12.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) κτηρίων - τεχνικών έργων
12.02	Σωρευμένες αποσβέσεις κτηρίων - τεχνικών έργων
12.03	Σωρευμένες απομειώσεις κτηρίων - τεχνικών έργων
13	Μηχανολογικός εξοπλισμός
13.01	Αξία κτήσης μηχανολογικού εξοπλισμού
13.02	Σωρευμένες αποσβέσεις μηχανολογικού εξοπλισμού
13.03	Σωρευμένες απομειώσεις μηχανολογικού εξοπλισμού
14	Μεταφορικά μέσα
14.01	Μικτή αξία κτήσης μεταφορικών μέσων
14.02	Σωρευμένες αποσβέσεις μεταφορικών μέσων
14.03	Σωρευμένες απομειώσεις μεταφορικών μέσων
15	Λοιπός εξοπλισμός
15.01	Μικτή αξία κτήσης εξοπλισμού
15.02	Σωρευμένες αποσβέσεις εξοπλισμού
15.03	Σωρευμένες απομειώσεις εξοπλισμού
16	Επενδύσεις σε ακίνητα
16.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) επενδύσεων σε ακίνητα
16.02	Σωρευμένες αποσβέσεις επενδύσεων σε ακίνητα
16.03	Σωρευμένες απομειώσεις επενδύσεων σε ακίνητα
17	Πάγια βιολογικά περιουσιακά στοιχεία
17.01	Ζώντα ζώα
17.01.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) ζώντων ζώων
17.01.02	Σωρευμένες αποσβέσεις ζώντων ζώων
17.01.03	Σωρευμένες απομειώσεις ζώντων ζώων
17.02	Δένδρα και φυτά
17.02.01	Μικτή αξία (κόστος ή αναπροσαρμοσμένη) δένδρων και φυτών
17.02.02	Σωρευμένες αποσβέσεις δένδρων και φυτών
17.02.03	Σωρευμένες απομειώσεις δένδρων και φυτών

18	Άυλα
18.01	Δαπάνες ανάπτυξης
18.01.01	Μικτή αξία κτήσης δαπανών ανάπτυξης
18.01.02	Σωρευμένες αποσβέσεις δαπανών ανάπτυξης
18.01.03	Σωρευμένες απομειώσεις δαπανών ανάπτυξης
18.02	Υπεραξία
18.02.01	Μικτή αξία κτήσης υπεραξίας
18.02.02	Σωρευμένες αποσβέσεις υπεραξίας
18.02.03	Σωρευμένες απομειώσεις υπεραξίας
18.03	Λοιπά άυλα
18.03.01	Μικτή αξία κτήσης λοιπών άυλων
18.03.02	Σωρευμένες αποσβέσεις λοιπών άυλων
18.03.03	Σωρευμένες απομειώσεις λοιπών άυλων

Ομάδα 2η: Αποθέματα

20	Εμπορεύματα
20.01	Εμπορεύματα έναρξης
20.02	Αγορές εμπορευμάτων χρήσης
20.03	Εκπτώσεις αγορών εμπορευμάτων
20.04	Επιστροφές αγορών εμπορευμάτων
20.05	Απομείωση εμπορευμάτων
20.06	Εμπορεύματα λήξης
21	Προϊόντα
21.01	Προϊόντα έναρξης
21.02	Παραγωγή χρήσης
21.03	Απομείωση προϊόντων
21.04	Προϊόντα λήξης
22	Βιολογικά περιουσιακά στοιχεία (κυκλοφορούντα)
22.01	Ζώντα ζώα
22.01.01	Ζώντα ζώα έναρξης
22.01.02	Αγορές ζώντων ζώων
22.01.03	Εκπτώσεις αγορών ζώντων ζώων
22.01.04	Επιστροφές αγορών ζώντων ζώων
22.01.05	Απομείωση ζώντων ζώων
22.01.06	Διαφορές επιμέτρησης εύλογης αξίας ζώντων ζώων
22.01.07	Ζώντα ζώα λήξης
22.02	Δένδρα και φυτά
22.02.01	Δένδρα και φυτά έναρξης

22.02.02	Αγορές δένδρων και φυτών
22.02.03	Εκπτώσεις αγορών δένδρων και φυτών
22.02.04	Επιστροφές αγορών δένδρων και φυτών
22.02.05	Απομείωση δένδρων και φυτών
22.02.06	Διαφορές επιμέτρησης εύλογης αξίας δένδρων και φυτών
22.02.07	Δένδρα και φυτά λήξης
23	Παραγωγή σε εξέλιξη
23.01	Παραγωγή σε εξέλιξη έναρξης
23.02	Παραγωγή σε εξέλιξη λήξης
24	Πρώτες ύλες και υλικά
24.01	Πρώτες ύλες και υλικά έναρξης
24.02	Αγορές πρώτων υλών και υλικών χρήσης
24.03	Εκπτώσεις αγορών πρώτων υλών και υλικών
24.04	Επιστροφές αγορών πρώτων υλών και υλικών
24.05	Απομείωση πρώτων υλών και υλικών
24.06	Αποθέματα λήξης πρώτων υλών και υλικών
25	Υλικά συσκευασίας
25.01	Υλικά συσκευασίας έναρξης
25.02	Αγορές υλικών συσκευασίας
25.03	Εκπτώσεις αγορών υλικών συσκευασίας
25.04	Επιστροφές αγορών υλικών συσκευασίας
25.05	Απομείωση υλικών συσκευασίας
25.06	Υλικά συσκευασίας λήξης
26	Ανταλλακτικά παγίων
26.01	Ανταλλακτικά παγίων έναρξης
26.02	Αγορές ανταλλακτικών παγίων
26.03	Εκπτώσεις αγορών ανταλλακτικών παγίων
26.04	Επιστροφές αγορών ανταλλακτικών παγίων
26.05	Απομείωση ανταλλακτικών
26.06	Ανταλλακτικά παγίων λήξης
27	Λοιπά αποθέματα
27.01	Λοιπά αποθέματα έναρξης
27.02	Αγορές λοιπών αποθεμάτων
27.03	Εκπτώσεις αγορών λοιπών αποθεμάτων
27.04	Επιστροφές αγορών λοιπών αποθεμάτων
27.05	Απομείωση λοιπών αποθεμάτων
27.06	Λοιπά αποθέματα λήξης

Ομάδα 3^η: Χρηματοοικονομικά και λοιπά περιουσιακά στοιχεία

30	Πελάτες
30.01	Πελάτες - μη συνδεδεμένες οντότητες
30.01.01	Πελάτες μη συνδεδεμένες οντότητες - ονομαστικό ποσό
30.01.02	Μη δουλευμένοι τόκοι μη συνδεδεμένων πελατών
30.01.03	Προκαταβολές μη συνδεδεμένων πελατών
30.01.04	Απομείωση μη συνδεδεμένων πελατών
30.02	Πελάτες - συνδεδεμένες οντότητες
30.02.01	Συνδεδεμένοι πελάτες - ονομαστικό ποσό
30.02.02	Μη δουλευμένοι τόκοι συνδεδεμένων πελατών
30.02.03	Προκαταβολές συνδεδεμένων πελατών
30.02.04	Απομείωση συνδεδεμένων πελατών
31	Αξιόγραφα εμπορικών απαιτήσεων
31.01	Αξιόγραφα εμπορικών απαιτήσεων - μη συνδεδεμένες οντότητες
31.01.01	Αξιόγραφα εμπορικών απαιτήσεων μη συνδεδεμένων οντοτήτων - ονομαστικό ποσό
31.01.02	Μη δουλευμένοι τόκοι αξιογράφων εμπορικών απαιτήσεων μη συνδεδεμένων οντοτήτων
31.01.03	Απομείωση αξιογράφων εμπορικών απαιτήσεων μη συνδεδεμένων οντοτήτων
31.02	Αξιόγραφα εμπορικών απαιτήσεων - συνδεδεμένες οντότητες
31.02.01	Αξιόγραφα εμπορικών απαιτήσεων συνδεδεμένων οντοτήτων - ονομαστικό ποσό
31.02.02	Μη δουλευμένοι τόκοι αξιογράφων εμπορικών απαιτήσεων συνδεδεμένων οντοτήτων
31.02.03	Απομείωση αξιογράφων εμπορικών απαιτήσεων συνδεδεμένων οντοτήτων
32	Χορηγηθέντα δάνεια
32.01	Δάνεια χορηγηθέντα σε συνδεδεμένες οντότητες
32.02	Δάνεια χορηγηθέντα στο προσωπικό και στη διοίκηση
32.03	Λοιπά χορηγηθέντα δάνεια
32.04	Απομείωση χορηγηθέντων δανείων
33	Λοιπές απαιτήσεις
33.01	Έσοδα από πάσης φύσεως συμμετοχές εισπρακτέα
33.01.01	Έσοδα από πάσης φύσεως συμμετοχές εισπρακτέα - ονομαστικό ποσό
33.01.02	Απομείωση - έσοδα από πάσης φύσεως συμμετοχές εισπρακτέα
33.02	Άλλες απαιτήσεις από συνδεδεμένες οντότητες
33.02.01	Άλλες απαιτήσεις από συνδεδεμένες οντότητες - ονομαστικό ποσό
33.02.02	Απομείωση - άλλες απαιτήσεις από συνδεδεμένες οντότητες
33.03	Άλλες απαιτήσεις από μη συνδεδεμένες οντότητες
33.03.01	Άλλες απαιτήσεις από μη συνδεδεμένες οντότητες - ονομαστικό ποσό
33.03.02	Απομείωση - άλλες απαιτήσεις από μη συνδεδεμένες οντότητες
33.04	Εγγυήσεις
34	Επενδύσεις
34.01	Διακρατούμενες έως τη λήξη επενδύσεις

34.01.01	Διακρατούμενες έως τη λήξη επενδύσεις - ονομαστική αξία
34.01.02	Διακρατούμενες έως τη λήξη επενδύσεις - συμπληρωματικά ποσά
34.01.03	Απομείωση διακρατούμενων έως τη λήξη επενδύσεων
34.02	Διαθέσιμα για πώληση
34.02.01	Διαθέσιμα για πώληση
34.02.02	Απομείωση διαθέσιμων για πώληση
34.03	Εμπορικό χαρτοφυλάκιο
35	Χρηματοοικονομικά στοιχεία για αντιστάθμιση
35.01	Χρηματοοικονομικά στοιχεία για αντιστάθμιση εύλογης αξίας
35.02	Χρηματοοικονομικά στοιχεία για αντιστάθμιση ταμειακών ροών
36	Συμμετοχές
36.01	Συμμετοχές σε θυγατρικές
36.01.01	Συμμετοχές σε θυγατρικές
36.01.02	Απομείωση συμμετοχών σε θυγατρικές
36.02	Συμμετοχές σε συγγενείς
36.02.01	Συμμετοχές σε συγγενείς
36.02.02	Απομείωση συμμετοχών σε συγγενείς
36.03	Συμμετοχές σε κοινοπραξίες
36.03.01	Συμμετοχές σε κοινοπραξίες
36.03.02	Απομείωσης συμμετοχών σε κοινοπραξίες
37	Προπληρωμένα έξοδα και δουλευμένα έσοδα περιόδου
37.01	Προπληρωμένα έξοδα
37.01.01	Προπληρωμένα έξοδα σε μη συνδεδεμένες οντότητες
37.01.02	Προπληρωμένα έξοδα σε συνδεδεμένες οντότητες
37.02	Δουλευμένα έσοδα περιόδου
37.02.01	Δουλευμένα έσοδα περιόδου από μη συνδεδεμένες οντότητες
37.02.02	Δουλευμένα έσοδα περιόδου από συνδεδεμένες οντότητες
38	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα
38.01	Ταμείο
38.02	Καταθέσεις όψεως
38.03	Καταθέσεις προθεσμίας
38.04	Λοιπά ταμειακά ισοδύναμα
39	Αναβαλλόμενοι φόροι ενεργητικού

Ομάδα 4^η: Καθαρή θέση

40	Κεφάλαιο
41	Υπέρ το άρτιο
42	Καταθέσεις ιδιοκτητών

43	Ίδιοι τίτλοι
43.01	Αξία κτήσης ίδιων τίτλων
43.02	Αποτέλεσμα (κέρδος/ζημία) από τη διάθεση ίδιων τίτλων
44	Διαφορές εύλογης αξίας
44.01	Διαφορές εύλογης αξίας ενσώματων παγίων
44.02	Διαφορές εύλογης αξίας διαθέσιμων για πώληση
44.03	Διαφορές εύλογης αξίας στοιχείων αντιστάθμισης ταμειακών ροών
45	Συναλλαγματικές διαφορές
46	Αποθεματικά νόμων
47	Αφορολόγητα αποθεματικά
48	Αποθεματικά καταστατικού και λοιπά αποθεματικά
48.01	Αποθεματικά καταστατικού
48.02	Προαιρετικά αποθεματικά αποφάσεων γενικής συνέλευσης ιδιοκτητών
49	Αποτελέσματα εις νέο

Ομάδα 5^η: Υποχρεώσεις

50	Προμηθευτές
50.01	Προμηθευτές - μη συνδεδεμένες οντότητες
50.02	Προμηθευτές - συνδεδεμένες οντότητες
50.03	Προκαταβολές σε προμηθευτές - μη συνδεδεμένες οντότητες
50.03.01	Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούντα στοιχεία - μη συνδεδεμένες οντότητες
50.03.02	Προκαταβολές σε προμηθευτές για αποθέματα - μη συνδεδεμένες οντότητες
50.03.03	Λοιπές προκαταβολές σε προμηθευτές - μη συνδεδεμένες οντότητες
50.04	Προκαταβολές σε προμηθευτές - συνδεδεμένες οντότητες
50.04.01	Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούντα στοιχεία - συνδεδεμένες οντότητες
50.04.02	Προκαταβολές σε προμηθευτές για αποθέματα - συνδεδεμένες οντότητες
50.04.03	Λοιπές προκαταβολές σε προμηθευτές - συνδεδεμένες οντότητες
51	Αξιόγραφα εμπορικών υποχρεώσεων
51.01	Αξιόγραφα εμπορικών υποχρεώσεων - μη συνδεδεμένες οντότητες
51.02	Αξιόγραφα εμπορικών υποχρεώσεων - συνδεδεμένες οντότητες
52	Τραπεζικά δάνεια
52.01	Τραπεζικά δάνεια - μη συνδεδεμένες οντότητες
52.02	Τραπεζικά δάνεια - συνδεδεμένες οντότητες
53	Λοιπές υποχρεώσεις
53.01	Δάνεια από μη συνδεδεμένες οντότητες
53.02	Δάνεια από συνδεδεμένες οντότητες
53.03	Αποδοχές προσωπικού πληρωτέες
53.04	Υποχρεώσεις προς ιδιοκτήτες και διευθυντικό προσωπικό

53.05	Μερίσματα, προμερίσματα και άλλα ποσά συναφούς φύσης πληρωτέα
53.06	Άλλες υποχρεώσεις προς μη συνδεδεμένες οντότητες
53.07	Άλλες υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες οντότητες
54	Υποχρεώσεις από φόρους και τέλη
54.01	Φόρος εισοδήματος πληρωτέος
54.01.01	Φόρος εισοδήματος ετήσιας δήλωσης
54.01.02	Παρακρατούμενος φόρος εισοδήματος της οντότητας (αντίθετος)
54.01.03	Προκαταβολή φόρου εισοδήματος (αντίθετος)
54.02	Φόρος προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)
54.02.01	ΦΠΑ εκροών
54.02.02	ΦΠΑ εισροών
54.02.03	Καταβληθείς ΦΠΑ
54.03	Παρακρατούμενοι φόροι εισοδήματος τρίτων
54.03.01	Παρακρατούμενος φόρος από μισθωτή εργασία και συντάξεις
54.03.02	Παρακρατούμενος φόρος από επιχειρηματική δραστηριότητα
54.03.03	Παρακρατούμενος φόρος διανεμομένων μερισμάτων
54.03.04	Λοιποί παρακρατούμενοι φόροι εισοδήματος
54.04	Τέλη χαρτοσήμου
54.05	Λοιποί φόροι, τέλη και εισφορές
	2597 ΕΞ 16.12.2015 Εκπτώσεις από εφάπαξ πληρωμή φόρων
55	Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς
55.01	Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ασφάλισης
55.02	Υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς επικουρικής ασφάλισης
56	Δουλευμένα έξοδα και έσοδα επομένων χρήσεων
56.01	Έξοδα χρήσεως δουλευμένα
56.01.01	Έξοδα χρήσεως δουλευμένα - μη συνδεδεμένες οντότητες
56.01.02	Έξοδα χρήσεως δουλευμένα - συνδεδεμένες οντότητες
56.02	Έσοδα επόμενων χρήσεων
56.02.01	Έσοδα επόμενων χρήσεων - μη συνδεδεμένες οντότητες
56.02.02	Έσοδα επόμενων χρήσεων - συνδεδεμένες οντότητες
57	Προβλέψεις
57.01	Προβλέψεις για παροχές σε εργαζομένους
57.02	Λοιπές προβλέψεις
57.02.01	Προβλέψεις για εκκρεμοδικίες
57.02.02	Προβλέψεις για δοσμένες εγγυήσεις
57.02.03	Προβλέψεις για αποκατάσταση περιβάλλοντος
57.02.04	Προβλέψεις για διαφορές φορολογικού ελέγχου
57.02.05	Άλλες προβλέψεις
57.03	Προβλέψεις για συνδεδεμένες οντότητες
58	Κρατικές επιχορηγήσεις

59	Αναβαλλόμενοι φόροι παθητικού
----	-------------------------------

Ομάδα 6η: Έξοδα και ζημιές

60	Παροχές σε εργαζόμενους
60.01	Μικτές αποδοχές
60.02	Εργοδοτικές εισφορές
60.03	Λοιπές παροχές
60.04	Προβλέψεις για παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία (καθαρό ποσό)
60.05	Παροχές σε εργαζόμενους σε συνδεδεμένες οντότητες
	1178 ΕΕ 27.7.2015 Λογιστική εγγραφή διατακτικών σίτισης
61	Ζημιές επιμέτρησης περιουσιακών στοιχείων
61.01	Απομείωση ενσώματων παγίων (πλην βιολογικών)
61.02	Απομείωση βιολογικών περιουσιακών στοιχείων
61.03	Απομείωση άυλων παγίων
61.04	Απομείωση αποθεμάτων
61.05	Απομείωση χρηματοοικονομικών στοιχείων
61.05.01	Απομείωση πελατών
61.05.02	Απομείωση αξιογράφων εμπορικών απαιτήσεων
61.05.03	Απομείωση διακρατούμενων μέχρι τη λήξη επενδύσεων
61.05.04	Απομείωση συμμετοχών σε θυγατρικές
61.05.05	Απομείωση συμμετοχών σε συγγενείς
61.05.06	Απομείωση συμμετοχών σε κοινοπραξίες
61.06	Απομείωση λοιπών περιουσιακών στοιχείων
61.07	Ζημιές από επιμέτρηση στην εύλογη αξία
61.07.01	Ζημιές εύλογης αξίας ενσώματων πάγιων στοιχείων
61.07.02	Ζημιές εύλογης αξίας βιολογικών περιουσιακών στοιχείων
61.07.03	Ζημιές εύλογης αξίας χρηματοοικονομικών στοιχείων
62	Χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές
62.01	Χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές από διακανονισμό
62.01.01	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού εμπορικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων
62.01.02	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού δανείων
62.01.03	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού λοιπών στοιχείων ισολογισμού
62.02	Χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές επιμέτρησης
62.02.01	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης εμπορικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων
62.02.02	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης δανείων
62.02.03	Χρεωστικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης λοιπών στοιχείων ισολογισμού
63	Ζημιές από διάθεση-απόσυρση μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων
63.01	Ζημιές από διάθεση-απόσυρση ενσώματων παγίων

63.02	Ζημιές από διάθεση-απόσυρση άυλων πάγιων στοιχείων
63.03	Ζημιές από διάθεση χρηματοοικονομικών στοιχείων
63.04	Ζημιές από διάθεση - απόσυρση περιουσιακών στοιχείων σε συνδεδεμένες οντότητες
64	Διάφορα λειτουργικά έξοδα
64.01	Αμοιβές για υπηρεσίες
64.01.01	Αμοιβές για υπηρεσίες - μη συνδεδεμένες οντότητες
64.01.02	Αμοιβές για υπηρεσίες - συνδεδεμένες οντότητες
64.02	Ενέργεια
64.03	Ύδρευση
64.04	Τηλεπικοινωνίες
64.05	Ενοίκια
64.05.01	Ενοίκια - μη συνδεδεμένες οντότητες
64.05.02	Ενοίκια - συνδεδεμένες οντότητες
64.06	Ασφάλιστρα
64.07	Μεταφορικά
64.08	Αναλώσιμα
64.09	Επισκευές και συντηρήσεις
64.10	Διαφήμιση και προβολή
64.11	Φόροι και τέλη (πλην φόρου εισοδήματος)
64.12	Λοιπά έξοδα
64.13	Διάφορα λειτουργικά έξοδα από συνδεδεμένες οντότητες
65	Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα
65.01	Τόκοι τραπεζικών δανείων
65.02	Τόκοι δανείων από συνδεδεμένες οντότητες
65.03	Τόκοι λοιπών δανείων
65.04	Τόκοι λοιπών υποχρεώσεων και προβλέψεων
65.05	Λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα
66	Αποσβέσεις
66.01	Αποσβέσεις διαμορφώσεων γης
66.02	Αποσβέσεις κτηρίων - τεχνικών έργων
66.03	Αποσβέσεις μηχανολογικού εξοπλισμού
66.04	Αποσβέσεις μεταφορικών μέσων
66.05	Αποσβέσεις λοιπού εξοπλισμού
66.06	Αποσβέσεις επενδύσεων σε ακίνητα
66.07	Αποσβέσεις πάγιων βιολογικών περιουσιακών στοιχείων
66.08	Αποσβέσεις άυλων παγίων
67	Ασυνήθη έξοδα, ζημιές και πρόστιμα
67.01	Ζημιές φυσικών καταστροφών
67.02	Ζημιές άλλων καταστροφών
67.03	Άλλα ασυνήθη έξοδα και ζημιές

67.04	Πρόστιμα, προσαυξήσεις και ποινές
67.05	Ασυνήθη έξοδα και ζημιές από συνδεδεμένες οντότητες
68	Προβλέψεις (εκτός από προβλέψεις για το προσωπικό)
68.01	Προβλέψεις για εκκρεμοδικίες
68.02	Προβλέψεις για δοσμένες εγγυήσεις
68.03	Προβλέψεις για αποκατάσταση περιβάλλοντος
68.04	Προβλέψεις για διαφορές φορολογικού ελέγχου πλην φόρου εισοδήματος
68.05	Άλλες προβλέψεις
68.06	Προβλέψεις για συνδεδεμένες οντότητες
69	Φόρος εισοδήματος
69.01	Τρέχων φόρος (έξοδο) περιόδου
69.02	Αναβαλλόμενος φόρος (έξοδο) περιόδου
69.03	Προβλέψεις για διαφορές φορολογικού ελέγχου φόρου εισοδήματος

Ομάδα 7^η: Έσοδα και κέρδη

70	Πωλήσεις αγαθών και υπηρεσιών
70.01	Πωλήσεις εμπορευμάτων (καθαρές) σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.01.01	Πωλήσεις εμπορευμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.01.02	Επιστροφές πωλήσεων εμπορευμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.01.03	Εκπτώσεις πωλήσεων εμπορευμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.02	Πωλήσεις εμπορευμάτων (καθαρές) σε συνδεδεμένες οντότητες
70.02.01	Πωλήσεις εμπορευμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες
70.02.02	Επιστροφές πωλήσεων εμπορευμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες
70.02.03	Εκπτώσεις πωλήσεων εμπορευμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες
70.03	Πωλήσεις προϊόντων έτοιμων και ημιτελών (καθαρές) σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.03.01	Πωλήσεις προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.03.02	Επιστροφές πωλήσεων προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.03.03	Εκπτώσεις πωλήσεων προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.04	Πωλήσεις προϊόντων έτοιμων και ημιτελών (καθαρές) σε συνδεδεμένες οντότητες
70.04.01	Πωλήσεις προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε συνδεδεμένες οντότητες
70.04.02	Επιστροφές πωλήσεων προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε συνδεδεμένες οντότητες
70.04.03	Εκπτώσεις πωλήσεων προϊόντων έτοιμων και ημιτελών σε συνδεδεμένες οντότητες
70.05	Πωλήσεις λοιπών αποθεμάτων (καθαρές) σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.05.01	Πωλήσεις λοιπών αποθεμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.05.02	Επιστροφές πωλήσεων λοιπών αποθεμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.05.03	Εκπτώσεις πωλήσεων λοιπών αποθεμάτων σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.06	Πωλήσεις λοιπών αποθεμάτων (καθαρές) σε συνδεδεμένες οντότητες
70.06.01	Πωλήσεις λοιπών αποθεμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες

70.06.02	Επιστροφές πωλήσεων λοιπών αποθεμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες
70.06.03	Εκπτώσεις πωλήσεων λοιπών αποθεμάτων σε συνδεδεμένες οντότητες
70.07	Πωλήσεις υπηρεσιών (καθαρές) σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.07.01	Πωλήσεις υπηρεσιών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.07.02	Επιστροφές πωλήσεων υπηρεσιών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.07.03	Εκπτώσεις πωλήσεων υπηρεσιών σε μη συνδεδεμένες οντότητες
70.08	Πωλήσεις υπηρεσιών (καθαρές) σε συνδεδεμένες οντότητες
70.08.01	Πωλήσεις υπηρεσιών σε συνδεδεμένες οντότητες
70.08.02	Επιστροφές πωλήσεων υπηρεσιών σε συνδεδεμένες οντότητες
70.08.03	Εκπτώσεις πωλήσεων υπηρεσιών σε συνδεδεμένες οντότητες
71	Λοιπά συνήθη έσοδα
71.01	Αποσβέσεις επιχορηγήσεων παγίων στοιχείων
71.02	Επιχορηγήσεις τόκων
71.03	Επιχορηγήσεις λοιπών εξόδων
71.04	Άλλα λειτουργικά έσοδα
71.05	Άλλα λειτουργικά έσοδα από συνδεδεμένες οντότητες
72	Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα
72.01	Πιστωτικοί τόκοι πωλήσεων
72.02	Πιστωτικοί τόκοι δανείων και απαιτήσεων
72.03	Πιστωτικοί τόκοι από συνδεδεμένες οντότητες
72.04	Πιστωτικοί τόκοι άλλων επενδύσεων
73	Πιστωτικές συναλλαγματικές διαφορές
73.01	Πιστωτικές συναλλαγματικές διαφορές από διακανονισμό
73.01.01	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού εμπορικών απαιτήσεων και υποχρ/σεων
73.01.02	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού δανείων
73.01.03	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές διακανονισμού λοιπών στοιχείων ισολογισμού
73.02	Πιστωτικές συναλλαγματικές διαφορές επιμέτρησης
73.02.01	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης εμπορικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων
73.02.02	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης δανείων
73.02.03	Πιστωτικές συν/τικές διαφορές επιμέτρησης λοιπών στοιχείων ισολογισμού
74	Έσοδα συμμετοχών
74.01	Μερίσματα από συμμετοχές σε συγγενείς
74.02	Μερίσματα από συμμετοχές σε θυγατρικές
74.03	Μερίσματα από συμμετοχές σε κοινοπραξίες
74.04	Μερίσματα από λοιπούς συμμετοχικούς τίτλους
75	Κέρδη από διάθεση μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων
75.01	Κέρδη από διάθεση ενσώματων παγίων
75.02	Κέρδη από διάθεση άυλων πάγιων στοιχείων
75.03	Κέρδη από διάθεση χρηματοοικονομικών στοιχείων
75.04	Κέρδη από διάθεση μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων σε συνδεδεμένες οντότητες

76	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων και απομειώσεων
76.01	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων για εκκρεμοδικίες
76.02	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων για δοσμένες εγγυήσεις
76.03	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων για αποκατάσταση περιβάλλοντος
76.04	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων για διαφορές φορολογικού ελέγχου πλην φόρου εισοδήματος
76.05	Κέρδη από αναστροφή άλλων προβλέψεων
76.06	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης ενσώματων παγίων (πλην βιολογικών)
76.07	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης βιολογικών περιουσιακών στοιχείων
76.08	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης άυλων παγίων
76.09	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης αποθεμάτων
76.10	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης χρηματοοικονομικών στοιχείων
76.10.01	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης πελατών
76.10.02	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης αξιολογίων εμπορικών απαιτήσεων
76.10.03	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης διακρατούμενων μέχρι τη λήξη επενδύσεων
76.10.04	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης συμμετοχών σε θυγατρικές
76.10.05	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης συμμετοχών σε συγγενείς
76.10.06	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης συμμετοχών σε κοινοπραξίες
76.11	Κέρδη από αναστροφή απομείωσης λοιπών περιουσιακών στοιχείων
77	Κέρδη από επιμέτρηση στην εύλογη αξία
77.01	Κέρδη εύλογης αξίας ενσώματων πάγιων στοιχείων
77.02	Κέρδη εύλογης αξίας βιολογικών περιουσιακών στοιχείων
77.03	Κέρδη εύλογης αξίας χρηματοοικονομικών στοιχείων
78	Φόρος εισοδήματος έσοδο
78.01	Τρέχων φόρος περιόδου έσοδο
78.02	Αναβαλλόμενος φόρος περιόδου έσοδο
78.03	Κέρδη από αναστροφή προβλέψεων για διαφορές φορολογικού ελέγχου φόρου εισοδήματος
79	Ασυνήθη έσοδα και κέρδη
79.01	Ασυνήθη έσοδα και κέρδη από μη συνδεδεμένες οντότητες
79.02	Ασυνήθη έσοδα και κέρδη από συνδεδεμένες οντότητες
79.03	Κέρδος από αγορά οντότητας σε τιμή ευκαιρίας

Ομάδα 8^η: Ιδιοπαραγωγή, υποκαταστήματα και αποτελέσματα περιόδου

80	Έξοδα σε ιδιοπαραγωγή
80.01	Παροχές σε εργαζόμενους σε ιδιοπαραγωγή
80.02	Αποσβέσεις σε ιδιοπαραγωγή
80.03	Άλλα λειτουργικά έξοδα σε ιδιοπαραγωγή
80.04	Χρηματοοικονομικά έξοδα σε ιδιοπαραγωγή
80.05	Προβλέψεις σε ιδιοπαραγωγή

81	Δοσοληπτικοί λογαριασμοί υποκαταστημάτων αυτοτελούς παρακολούθησης
81.01	Χρεωστικοί δοσοληπτικοί λογαριασμοί υποκαταστημάτων / κεντρικού
81.02	Πιστωτικοί δοσοληπτικοί λογαριασμοί υποκαταστημάτων / κεντρικού
82	Αποτέλεσμα (κέρδη ή ζημίες) περιόδου
82.01	Συγκέντρωση αποτελεσματικών λογαριασμών
82.02	Καθαρό κέρδος περιόδου (μετά από φόρους)
82.03	Καθαρή ζημία περιόδου (μετά από φόρους)

4.ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ / ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΑ

Τιμολόγιο από Προμηθευτή (Supplier) αξίας 50

«Τιμολόγιο Εξόδου»

DB	Προμηθευτής	CR
	50	
DB	Έξοδο	CR
50		

Τιμολόγιο σε Ναυλωτή (Charterer) αξίας 100

«Τιμολόγιο Εσόδου»

DB	Ναυλωτής	CR
100		
DB	Έσοδο	CR
		100

ΠΛΗΡΩΜΗ / ΕΙΣΠΡΑΞΗ

Πληρωμή Τιμολόγιο Προμηθευτή

«Ταμειακή Εγγραφή Πληρωμής»

DB	Προμηθευτής	CR
50		
DB	Τράπεζα	CR
		50

Είσπραξη Τιμολογίου Ναυλωτή

«Ταμειακή Εγγραφή Είσπραξης»

DB	Ναυλωτής	CR
		100
DB	Τράπεζα	CR
100		

ΙΣΟΖΥΓΙΟ **(Trial Balance)**

Ομάδα 1 ^η	Όλοι οι λογιστικοί λογαριασμοί που έχουν υπόλοιπο
Ομάδα 2 ^η	
Ομάδα 3 ^η	
Ομάδα 4 ^η	
Ομάδα 5 ^η	
Ομάδα 6 ^η	
Ομάδα 7 ^η	
Ομάδα 8 ^η	
<hr/> Σύνολο -0-	

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ **(Balance Sheet)**

Ενεργητικό (Assets)

Ομάδα 1 ^η	Πάγια (Fixed Assets)
Ομάδα 2 ^η	Αποθέματα (Inventories)
Ομάδα 3 ^η	Απαιτήσεις (Receivables)
Ομάδα 3 ^η	Διαθέσιμα (Cash & Cash equivalents)

Παθητικό (Liabilities)

Ομάδα 5 ^η	Βραχ/μες Υποχρεώσεις (Current Liabilities)
Ομάδα 4 ^η	Μακρ/μες Υποχρεώσεις (Long-term Liabilities)
Ομάδα 4 ^η	Μετοχικό Κεφάλαιο (Share capital)

Ενεργητικό = Παθητικό

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΛΠ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

Παράδειγμα 1^ο: Αγορά νεότευκτου πλοίου.

Ας υποθέσουμε πως η ναυτιλιακή επιχείρηση TANKER Shipping την 03/04/2021 στο ναυπηγείο Sumitomo Heavy Industries, Yokosuka Worksπου εδρεύει στην Ιαπωνία, την κατασκευή ενός φορτηγού πλοίου τύπου tanker100.000 τόνων (Aframax) με τη συμβατική τιμή των 40.000.000\$ με όρο παράδοσης έως 8 μήνες.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής συνέβησαν τα παρακάτω γεγονότα:

- ✚ Την **30/04/2021** Πλήρωσε στο ναυπηγείο 5.240.000\$ από την τράπεζα Commerzbank, όπου διατηρεί τις καταθέσεις της η επιχείρηση σε δολάρια, για την έναρξη των εργασιών της κατασκευής βάση του τιμολογίου A-000352 κι έτσι το ναυπηγείο δίνει αριθμό κατασκευής στο πλοίο.
- ✚ Την **30/05/2021** Πλήρωσε στο ναυπηγείο από την τράπεζα Commerzbank, σύμφωνα με τη σύμβαση 7.200.000\$, μετά την τοποθέτηση της καρένας (κύτος) βάση του τιμολογίου A-000363.
- ✚ Την **28/06/2021** Πλήρωσε αμοιβή **56.000\$** η οποία δεν αναφέρεται στην αρχική σύμβαση, σε επιθεωρητή από την τράπεζα Commerzbank, για την παρακολούθηση της κατασκευής σύμφωνα με το τιμολόγιο 89369.
- ✚ Την **30/07/2021** Πλήρωσε στο ναυπηγείο 19.200.000\$ από την τράπεζα Commerzbank, σύμφωνα με τη πρόοδο των εργασιών κατασκευής, βάση του τιμολογίου A-000367.
- ✚ Την **21/09/2021** Αγόρασε όργανα ναυσιπλοΐας από την επιχείρηση JRC, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση, αξίας **150.000\$**, με πίστωση.
- ✚ Την **29/11/2021** Το πλοίο παραδίδεται στην TANKER Shipping και γίνεται ταυτόχρονα και η εξόφληση του ναυπηγείου με βάση το τιμολόγιο A-000374.

Η λογιστική παρακολούθηση των παραπάνω γεγονότων θα γίνει ως εξής :

-----30/04/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές

50.03.01 Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούντα στοιχεία

50.03.01.01 Sumitomo Heavy Industries 5.240.000\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank\$ 5.240.000\$

Αιτιολογία: Προκαταβολή για την έναρξη των εργασιών κατασκευής του πλοίου σύμφωνα με το τιμολόγιο A-000352.

-----30/05/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές

50.03.01 Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούντα στοιχεία

50.03.01.01 Sumitomo Heavy Industries 7.200.000\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank\$ 7.200.000\$

Αιτιολογία: Καταβολή σύμφωνα με τη μεταξύ μας σύμβασης για την τοποθέτηση του κύτους του πλοίου βάση τιμολογίου A-000363.

-----28/06/2021-----

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

64.01 Αμοιβές για υπηρεσίες

64.01.01 Αμοιβές για υπηρεσίες – μη συνδεδεμένες οντότητες 56.000,00\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.11 ΤΥΥ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. 56.000,00\$

Αιτιολογία: Παρακολούθηση εργασιών στο ναυπηγείο από επιθεωρητή.

-----28/06/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.11 ΤΥΥ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. 56.000,00\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank\$ 56.000,00\$

Αιτιολογία: Αμοιβή επιθεωρητή για την παρακολούθηση των εργασιών σύμφωνα με το τιμολόγιο 89369.

-----30/07/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.03.01 Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούντα στοιχεία

50.03.01.01 Sumitomo Heavy Industries 19.200.000\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank\$ 19.200.000\$

Αιτιολογία: Καταβολή ποσού σύμφωνα με την πρόοδο της κατασκευής του πλοίου για το τιμολόγιο τιμολογίου A-000367.

-----21/09/2021-----

15 ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

15.01 Μικτή αξία κτήσης εξοπλισμού

15.01.01 Λοιπός εξοπλισμός 150.000\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.07 JRC 150.000\$

Αιτιολογία: Αγορά οργάνων ναυσιπλοΐας.

-----29/11/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.03.01 Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούνται στοιχεία
50.03.01 Sumitomo Heavy Industries 8.360.000\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank\$ 8.360.000\$

Αιτιολογία: Εξόφληση του ναυπηγείου Sumitomo Heavy Industries για την κατασκευή του πλοίου

-----29/11/2021-----

14 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

14.01 Μικτή αξία κτήσης μεταφορικών μέσων

14.01.04 Μικτή αξία πλωτών μέσων

14.01.04.05 Πλοίο "Patmos" 40.206.000\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.03.01 Προκαταβολές σε προμηθευτές για μη κυκλοφορούνται στοιχεία

50.03.01 Sumitomo Heavy Industries 40.206.000\$

Αιτιολογία: Παραλαβή νεότευκτου πλοίου.

Παράδειγμα 2^ο: Ασφάλιση πλοίου (Insurance H&M)

Η ναυτιλιακή επιχείρηση TANKER Shipping υποχρεούται να ασφαλίσει το πλοίο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θα δούμε τις λογιστικές εγγραφές όσον αφορά ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο από την εταιρεία CAMBIASO RISSO MARINE SPA που θα καλύπτει μόνον το κήτος και τη μηχανή του πλοίου (HULL and MACHINERY Insurance ή **H&M**), και η συναλλαγή θα γίνει μέσω της τράπεζας Commerzbank.

Ας υποθέσουμε πως το τιμολόγιο που αφορά το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναφέρει τα εξής στοιχεία:

✚ No. 1320587

✚ Ημ/νία έκδοσης: 29/12/2021

✚ Ημ/νία έναρξης: 29/11/2021

✚ Ημ/νία λήξης: 29/11/2022

✚ Η αξία τιμολογίου ανέρχεται στα **87.750,00\$** η οποία υπολογίζεται με βάση συντελεστή (Rate) που ορίζει η ασφαλιστική εταιρεία με βάση την ασφαλιστική αξία (Insurance Value) του πλοίου. Το H&M είναι ποσοστό του Market Value του πλοίου κι έτσι προκύπτει το Insurance Premium.

*Επίσης αξίζει να αναφερθεί πως σε περιπτώσεις τέτοιου είδους ασφαλίσεων πρέπει να αναμένουμε κι άλλο ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το πλοίο διότι δεν έχει ασφαλιστεί για περιπτώσεις ζημιάς, πόλεμου, τραυματισμού μέλους του πληρώματος κ.α.

Πριν προβούμε στην καταχώρηση του τιμολογίου θα πρέπει να υπολογίσουμε το ποσό που αφορά τη χρήση του 2021 και αντίστοιχα του 2022.

➤ Από 29/11/2021 έως 31/12/2021 αντιστοιχούν 33 μέρες στο 2021.
87.750 * 33/366 = 7.911,70 (στρογγυλοποίηση)

➤ Από 01/01/2022 έως 29/11/2021 αντιστοιχούν 333 μέρες στο 2021.
87.750 * 333/366 = 79.838,30 (στρογγυλοποίηση)

Οι λογιστικές κινήσεις θα είναι οι εξής:

-----29/12/2021-----

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

64.06 Ασφάλιστρα

64.06.05 Λοιπά ασφάλιστρα 7.911,70\$

37 ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΔΟΥΛΕΥΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

37.01 Προπληρωμένα έξοδα

37.01.01 Προπληρωμένα έξοδα σε μη συνδεδεμένες οντότητες 79.838,30\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές– μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.06 Προμηθευτής CAMBIASO RISSO MARINE SPA
87.750,00\$

Αιτιολογία: Ασφάλιση πλοίου από την CAMBIASO RISSO MARINE SPA

-----29/12/2021-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.06 CAMBIASORISSOMARINESPA 87.750,00\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank \$ 87.750,00\$

Αιτιολογία: Εξόφληση τιμολογίου Νο. 1320587 που αφορά την ασφάλιση πλοίου.

*Με την έναρξη της επόμενης χρήσης θα πρέπει να γίνει η εξής εγγραφή.

-----01/01/2022-----

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

64.06 Ασφάλιστρα

64.06.05 Λοιπά ασφάλιστρα 79.838,30\$

37 ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΔΟΥΛΕΥΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

37.01 Προπληρωμένα έξοδα

37.01.01 Προπληρωμένα έξοδα σε μη συνδεδεμένες οντότητες

79.838,30\$

Αιτιολογία: Προπληρωμένα ασφάλιστρα από προηγούμενη χρήση.

Παράδειγμα 3^ο: Τροφοδοσία πλοίου (Bunkering)

Τροφοδοσία πλοίου (Bunkering) είναι ο εφοδιασμός του με καύσιμο κίνησης (Fuel Oil).

Στο παράδειγμα αυτό η επιχείρηση TANKER Shipping στις 29/12/2021, εφοδιάζει από την AEGEAN MARINE FUELS ANDLUBRICANTS FZE, το πλοίο με 2 τόνους πετρέλαιο το οποίο κοστίζει 350\$/τόνο, και μέσω της τράπεζας Commerzbank με εκδίδει τρίμηνη μεταχρονολογημένη επιταγή που φέρει αριθμό 00356978-92.

$2.000 * 350 = 700.000\$$ (Bunkering)

Οι λογιστικές εγγραφές που πρέπει να γίνουν είναι οι εξής:

-----29/12/2021-----	
27 ΛΟΙΠΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	
27.02 Αγορές λοιπών αποθεμάτων	
27.02.01 Καύσιμα	700.000\$
50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ	
50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες	
50.01.02 Προμηθευτής AEGEAN MARINE FUELS AND LUBRICANTS FZE	700.000\$

Αιτιολογία: Αγορά καυσίμων από AEGEAN MARINE FUELS ANDLUBRICANTS FZE.

-----29/12/2021-----	
50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ	
50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες	
50.01.02 Προμηθευτής AEGEAN MARINE FUELS AND LUBRICANTS FZE	700.000\$
51 ΑΞΙΟΓΡΑΦΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	
51.01 Αξιόγραφα εμπορικών υποχρεώσεων – μη συνδεδεμένες οντότητες	
51.01.90 Επιταγές πληρωτέες	
51.01.90.03 Επιταγές Commerzbank	700.000\$

Αιτιολογία: Έκδοση επιταγής 00356978-92 για την αποπληρωμή καυσίμων κίνησης προς AEGEAN MARINE FUELS ANDLUBRICANTS FZE.

Παράδειγμα 4^ο: Αγορά ανταλλακτικών (Spares)

Η TANKER Shipping εξοπλίζει με κάποια εφεδρικά ανταλλακτικά του πλοίου και η εταιρεία UNITED MARINE SPARES INC εκδίδει το τιμολόγιο Νο. 19 στις 08/01/2022

για τέσσερις υδραυλικές βαλβίδες ελέγχου οι οποίες κοστίζουν 1.450,00€/τεμ. Το τιμολόγιο επίσης αναφέρει 85,00€ χρεώσεις courier. Η εταιρεία εξοφλεί τον προμηθευτή με επιταγή ημέρας της τράπεζας AlphaBank.

-----08/01/2022-----

26 ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΠΑΓΙΩΝ

26.02 Αγορές ανταλλακτικών παγίων 1.535,00\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.03 Προμηθευτής UNITED MARINE SPARES INC

1.535,00\$

Αιτιολογία: Παραλαβή ανταλλακτικών.

-----08/01/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.03 Προμηθευτής UNITED MARINE SPARES INC 1.535,00\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.01 Τράπεζα AlphaBank 1.535,00\$

Αιτιολογία: Πληρωμή τιμολογίου No. 19 στην UNITED MARINE SPARES INC για αγορά ανταλλακτικών.

Παράδειγμα 5ο: Αγορά Ανταλλακτικών με ΦΠΑ. (Sundry expenses)

Η TANKER Shipping λαμβάνει τιμολόγιο με No. 0000015 και ημ/νία έκδοσης την 11/01/2022, αξίας 4.860,00 πλέον ΦΠΑ 24% από την προμηθεύτρια εταιρεία SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε. Τα ανταλλακτικά που παρέδωσε στο πλοίο αφορούν αντικατάσταση μέσων πλοήγησης τα οποία ήταν ελλαττωματικά. Εξοφλεί την οφειλή της με κατάθεση μέσω της τράπεζας Alpha Bank.

Η λογιστική εγγραφή είναι η εξής:

-----11/01/2022-----

26 ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΠΑΓΙΩΝ

26.02 Αγορές ανταλλακτικών παγίων 4.860,00€

54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ

54.02 Φόρος προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)

54.02.02 ΦΠΑ εισροών 24% 1.166,40€

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.08 Προμηθευτής SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε. 6.026,40€

Αιτιολογία: Παραλαβή ανταλλακτικών από την SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε.

-----11/01/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.08 Προμηθευτής SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε. 6.026,40€

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.01 Τράπεζα AlphaBank 6.026,40€

Αιτιολογία: Εξόφληση τιμολογίου Νο. 0000015 στην SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε.

Στις 21/01 εκδίδεται πιστωτικό τιμολόγιο έναντι του τιμολογίου Νο. 0000015 με ημ/νία έκδοσης την 11/01/2022 λόγω απαλλαγής ΦΠΑ (έχει γίνει εκτελωνισμός) της Ναυτιλιακής Επιχείρησης, τα χρήματα που αντιστοιχούν σε αυτό το τιμολόγιο θα παραμείνουν σε πιστωτικό υπόλοιπο της εταιρείας μας για μελλοντικές συναλλαγές.

Η εγγραφή που θα κάνουμε είναι η εξής:

-----11/01/2022-----

54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ

54.02 Φόρος προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)

54.02.02 ΦΠΑ εισροών 24% 1.166,40€

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.01 SRH ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε. 1.166,40€

Αιτιολογία: Παραλαβή πιστωτικού τιμολογίου λόγω απαλλαγής ΦΠΑ.

Παράδειγμα 6^ο: Τροφοδοσία πλοίου (Victualling)

Το πλοίο τροφοδοτείται από την εταιρεία PANAMA SHIPPING AGENCY & SERVICES με τρόφιμα κάθε είδους και εκδίδει τιμολόγιο Νο.001 την 13/02/2022. Τα τρόφιμα έχουν συνολική αξία 4.278,15\$ και ο προμηθευτής μας κάνει έκπτωση 25%.

Οι κίνηση των λογαριασμών θα είναι η εξής:

-----13/02/2022-----

60 ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ

60.03 Λοιπές παροχές

60.03.02 Επιχορηγήσεις και λοιπά έξοδα κυλικείου - εστιατορίου 3.208,61\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.09 PANAMA SHIPPING AGENCY & SERVICES 3.208,61\$

Αιτιολογία: Τροφοδοσία (Victualling) πλοίου επί πιστώσει.

-----13/02/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.08 PANAMA SHIPPING AGENCY&SERVICES 3.208,61\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.01 Τράπεζα AlphaBank 3.208,61\$

Αιτιολογία: Εξόφληση τιμολογίου 001 στην PANAMA SHIPPING AGENCY&SERVICES για την τροφοδοσία πλοίου.

Παράδειγμα 7^ο: Έξοδα πληρωμάτων (Crew expenses)

Το τμήμα πληρωμάτων αναθέτει στην εταιρεία KYVERNITIS travel and shipping S.A. να κλείσει εισιτήρια για τον επαναπατρισμό δύο ατόμων από το πλήρωμα. Εκδίδεται τιμολόγιο με Νο. 23 την 09/02/2022 για πτήση στις 18/02/2022 από το Σαν Σαλβαδόρ (SAL) προς το Ελ. Βενιζέλος (ATH) με ανταπόκριση το Άμστερνταμ (AMS). Το τιμολόγιο έχει τελική αξία 1.959,00\$ και το πληρώνει η TANKERS Shipping μέσω του λογαριασμού δολαρίων που διατηρεί στην Commerzbank.

-----09/02/2022-----

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

64.07 Μεταφορικά

64.07.02 Αεροπορικά Εισιτήρια 1,959,00\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.10 Προμηθευτής KYVERNITIS travel and shipping S.A. 1.959,00\$

Αιτιολογία: Έκδοση εισιτηρίων μέσω της KYVERNITIS travel and shipping S.A. για τον επαναπατρισμό μελών του πληρώματος.

-----09/02/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές εξωτερικού

50.01.10 KYVERNITIS travel and shipping S.A. 1.959,00\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank \$

1.959,00\$

Αιτιολογία: Εξόφληση τιμολογίου No. 23 στην KYVERNITIS travel and shipping S.A.

Παράδειγμα 8^ο: Έξοδα λιμανιών (port expenses)

Στο παράδειγμα αυτό, το πλοίο έχει δέσει σε ένα λιμάνι και έχουμε έναν Πράκτορα από την εταιρεία BLUE SHIPPING οποίος έχει αναλάβει να φέρει εις πέρας όλες τις διαδικασίες που για να καλύψει τις ανάγκες карабиού και του πληρώματος.

Μας ζητάει προκαταβολή 27.000,00\$ για την κάλυψη των εξόδων αυτών και σύντομα θα μας τιμολογήσει.

Λίγες μέρες αργότερα εκδίδει τιμολόγιο με αριθμό 63578 συνολικής αξίας 29.322,50\$ το οποίο αναγράφει αναλυτικά που έχει ξοδέψει τα χρήματα αυτά.

✚ Έξοδα λιμανιού (Port expenses) 22.000,00\$.

✚ Έξοδα πληρώματος (Crew expenses) 6.322,50\$ για φαγητό (150,00\$) , έξοδα κίνησης (200,00\$) και αεροπορικά εισιτήρια (5.972,50\$).

✚ Αμοιβή του ίδιου του πράκτορα 1.000,00\$

Τα χρήματα αυτά του τα καταθέτει η εταιρεία μέσω της τράπεζας Commerzbank.

Στη συνέχεια θα δούμε πως θα κινηθούν οι αντίστοιχοι λογαριασμοί.

<u>38.02.03 Commerzbank</u>		<u>50.03.11 BLUE SHIPPING</u>	
	27.000,00\$	27.000,00\$	
	2.322,50\$		
<u>50.01.11 BLUE SHIPPING</u>		<u>60.03.02.01 Λοιπά έξοδα κυλικείου - εστιατορίου</u>	
27.000,00\$		150,00\$	
1.000,00\$			
<u>64.01.01 Αμοιβές για υπηρεσίες Λιμανιού</u>		<u>64.07 Μεταφορικά Πληρώματος</u>	
22.000,00\$		6.172,50\$	

Παράδειγμα 9^ο: Διέλευση Διώρυγας του Σουέζ (Canal dues)

Ας υποθέσουμε πως ένα από τα πλοία της TANKER Shipping είναι ναυλωμένο και στο ταξίδι αυτό πρέπει να περάσει από τη διώρυγα του Σουέζ στις 11/02/2022. Η Albaharia Shipping Co. Είναι η εταιρεία η οποία θα φέρει εις πέρας τις απαιτούμενες διαδικασίες και μας ζητάει προκαταβολή 180.000,00\$ και γίνεται καταβολή αυτής μέσω της τράπεζας Commerzbank.

Στις 13/02/2022 εκδίδει τιμολόγιο με τις αναλυτικές χρεώσεις που υπέστη το πλοίο κατά τη διέλευση (Port dues, Light dues, Pilotage dues, Mooring, Agency Fees etc.) με αριθμό SCT 0712/737, αξίας 188,402,41\$. Την ίδια μέρα η TANKER Shipping εκδίδει 3μηνη επιταγή από την τράπεζα Commerzbank για το ανοιχτό υπόλοιπο που προκύπτει από το τιμολόγιο.

Οι κινήσεις που πρέπει να γίνουν είναι οι εξής:

-----11/02/2022-----

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

64.01 ΑΜΟΙΒΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

64.01.01 Αμοιβές για υπηρεσίες Albaharia Shipping Co. 188.402,41\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.18 Albaharia Shipping Co. 8.402,41\$

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές

50.03.03 Λοιπές προκαταβολές σε προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.03.03.18 Albaharia Shipping Co. 180.000,00\$

Αιτιολογία: Ενέργειες για τη διέλευση της διώρυγας του Σουέζ.

-----13/02/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.03 Προκαταβολές σε προμηθευτές

50.03.03 Λοιπές προκαταβολές σε προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.03.03.18 Albaharia Shipping Co. 180.000,00\$

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Όψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank \$ 180.000,00\$

Αιτιολογία: Προκαταβολή έναντι τιμολογίου στην Albaharia Shipping Co.

-----13/02/2022-----

50 ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

50.01 Προμηθευτές – μη συνδεδεμένες οντότητες

50.01.18 Albaharia Shipping Co. 8.402,41\$

51 ΑΞΙΟΓΡΑΦΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

51.01 Αξιόγραφα εμπορικών υποχρεώσεων – μη συνδεδεμένες οντότητες	
51.01.90 Επιταγές πληρωτέες	
51.01.90.03 Επιταγές Commerzbank	8.402,41\$

Αιτιολογία: Έκδοση επιταγής εξόφλησης τιμολογίου SCT 0712/737.

Παράδειγμα 10^ο: Αποσβέσεις πλοίου με ευθεία μέθοδο.

Συνήθως οι Ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν την ευθεία μέθοδο απόσβεσης. Έχοντας ορισμένα στοιχεία θα προβούμε στον υπολογισμό και μετέπειτα στη λογιστική εγγραφή της απόσβεσης ενός πλοίου.

Έστω ότι:

- ✚ Κόστος κτήσης πλοίου = 10.000.000
- ✚ Χρόνια ωφέλιμης ζωής = 10 χρόνια
- ✚ Υπολειμματική αξία = 1.000.000

Ετήσια απόσβεση = Κόστος κτήσης – Υπολειμματική αξία / χρόνια ωφέλιμης ζωής.

$10.000.000 - 1.000.000 / 10 = 900.000$ (ετήσια απόσβεση)

Οι λογιστικές κινήσεις θα είναι οι εξής:

-----31/12/2021-----

66 ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

66.04 Αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

66.04.02 Αποσβέσεις πλοίου “Artemis” 900.000,00\$

14 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

14.02 Συσσωρευμένες αποσβέσεις Μεταφορικών μέσων

14.02.04 Συσσωρευμένες αποσβέσεις πλοίων μέσων

14.02.04.99 Αποσβεσμένη αξία κτήσεως πλοίου “Artemis”

900.000,00\$

Αιτιολογία: Απόσβεση πλοίου “Artemis” για το έτος 2021

Παράδειγμα 11^ο : Πώληση πλοίου

Στις 01/03/2022 η TANKER Shipping αποφασίζει να πουλήσει ένα από τα πλοία της. Το πλοίο έχει αξία κτήσης 42.000.000,00\$, αποσβεσμένη αξία 32.000.000,00\$ και το πουλάει 35.000.000,00\$. Τα χρήματα τα εισπράττουμε από τον αγοραστή με την παράδοση σε

τραπεζικό μας λογαριασμό στην Commerzbank. Είναι προφανές πως η εταιρεία θα έχει κέρδος από την πώληση του πλοίου και οι λογιστικές κινήσεις θα είναι οι εξής:

-----01/03/2022-----

30 ΠΕΛΑΤΕΣ

30.01 Πελάτες – μη συνδεδεμένες οντότητες 35.000.000,00\$

14 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

14.01 Μικτή αξία κτήσης μεταφορικών μέσων

14.01.04 Μικτή αξία κτήσης πλωτών μέσων

14.01.04.04 Πλοίο “Patmos” 10.000.000,00\$

71 ΛΟΙΠΑ ΣΥΝΗΘΗ ΕΣΟΔΑ

71.04 Άλλα λειτουργικά έσοδα

71.04.03 Κέρδη από εκποίηση μεταφορικών μέσων 25.000.000,00\$

Αιτιολογία: Πώληση πλοίου “Patmos”

-----01/03/2022-----

14 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

14.02 Συσσωρευμένες αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

14.02.04 Συσσωρευμένες αποσβέσεις πλωτών μέσων

14.02.04.99 Συσσωρευμένες αποσβέσεις πλοίου “Patmos” 32.000.000,00\$

14 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

14.01 Μικτή αξία κτήσης μεταφορικών μέσων

14.01.04 Πλωτά μέσα

14.01.04.04 Πλοίο “Patmos” 32.000.000,00\$

-----01/03/2022-----

38 ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

38.02 Καταθέσεις Ώψεως

38.02.03 Τράπεζα Commerzbank \$ 35.000.000,00\$

30 ΠΕΛΑΤΕΣ

30.01 Πελάτες – μη συνδεδεμένες οντότητες 35.000.000,00\$

Αιτιολογία: Πώληση πλοίου “Patmos” με κέρδος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- ✓ Μεταξάς, Β. (1988). Αρχές Ναυτιλιακής πολιτικής, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ✓ Γουλιέλμος Μ., Α. (2004). Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα.
- ✓ Παζαρζή Γεωργία (2016). Ναυτιλιακή Λογιστική, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα
- ✓ Πρωτοψάλτης Γ. Νικόλαος (1999) Γενική και αναλυτική λογιστική ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα
- ✓ Διακομιχάλης Μιχαήλ, Μανδήλας Αθανάσιος, Κελετζής Σίμος (2013) Ειδικές - Κλαδικές Λογιστικές, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.

INTERNET

- ✓ <https://www.ynanp.gr/el/naytilia/ellhniko-nhologio/hlektronikes-yphresies-nhologhshs-ploioy/>
- ✓ https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85
- ✓ <https://www.academia.edu>
- ✓ <https://cognoscoteam.gr>
- ✓ <https://el.wikipedia.org>
- ✓ www.taxheven.gr
- ✓ <https://www.helmepacadets.gr>
- ✓ <https://www.ekdd.gr>
- ✓ <http://www.nee.gr>
- ✓ <https://e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>
- ✓ www.isalos.net.gr
- ✓ <https://www.accountancygreece.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%AD%CE%BD%CE%B1->