**ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΝΑΤΗ**

**ΝΑΥΛΩΣΗ, ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ, ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ Ι.**

**9.1 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ**

Η ναύλωση ως έννοια αναφέρεται στη συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου ανάμεσα σε δύο εμπλεκόμενα μέρη. Στη μια πλευρά βρίσκεται ο πλοιοκτήτης (shipowner), αποκαλούμενος και «εκναυλωτής» (carrier), ενώ στην άλλη ο «ναυλωτής» (charterer, freighter, shipper). Συνεπώς «εκναυλωτής» είναι αυτός που του ανήκει το πλοίο (ή το διαχειρίζεται), ενώ «ναυλωτής» είναι αυτός στον οποίο διατίθεται το πλοίο.

Με τη συμφωνία της ναύλωσης, ο εκναυλωτής οφείλει να απασχολήσει το πλοίο του με τρόπο που να ικανοποιεί πλήρως και κατά τα συμφωνηθέντα τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που ζητά ο ναυλωτής. Το χρηματικό αντάλλαγμα αυτής της συμφωνίας καλείται «ναύλος» (freight) ή «μίσθωμα» (hire), ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης. Αυτή η σύμβαση της ναύλωσης αποδεικνύεται και επικυρώνεται κατά κανόνα εγγράφως από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το οποίο καλείται «ναυλοσύμφωνο» (charter party).

**9.2 ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ**

Ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διάκρισή τους, οι μορφές της ναύλωσης ποικίλλουν. Συνήθως διακρίνουμε τις αποκαλούμενες «μορφές» ναύλωσης όταν χρησιμοποιείται ως κριτήριο η χωρητικότητα, ενώ μιλάμε για «είδη» ναυλώσεων όταν χρησιμοποιούνται άλλα κριτήρια. Η ναύλωση ενός πλοίου με κριτήριο τη χωρητικότητά του μπορεί να διακριθεί στις παρακάτω δύο μορφές:

Α) Ολική: Αφορά ολόκληρο το πλοίο, εξαιρουμένων μόνο των καταλυμάτων του πλοιάρχου και του καταστρώματος. Ονομάζεται ολική ναύλωση («full chartering» ή «whole charter») επειδή ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να φορτώσει εξʼ ολοκλήρου το πλοίο (full and complete cargo).

Β) Μερική: Αφορά σε ποσοστό επί της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου, ή μπορεί ακόμα και να αναφέρεται σε κάποιο συγκεκριμένο μέρος του πλοίου, όπως είναι η πλώρη και η πρύμνη. Η ναύλωση ονομάζεται μερική («partial chartering», «space charter», «slot charter») και υπάρχουν περισσότεροι του ενός ναυλωτές, ο καθένας από τους οποίους ναυλώνει το δικό του φορτίο, σε συγκεκριμένο τμήμα της χωρητικότητας του πλοίου (part cargo). Στην περίπτωση μερικής ναύλωσης πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αυτή αναφέρεται ως “slot charter”.

Όταν χρησιμοποιούμε άλλα κριτήρια έχουμε τα παρακάτω είδη ναυλώσεων:

**9.3 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ**

**9.3.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (CHARTER VOYAGE)**

Σε αυτό το είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης με αντίτιμο καθορισμένο ποσό ναύλου. Το ύψος του ναύλου διαμορφώνεται ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της ναυλαγοράς (freight market). Τα συμβαλλόμενα μέρη μίας ναύλωσης (ναυλωτής-εκναυλωτής) μπορούν να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου προτιμούν και να επιφέρουν οποιαδήποτε μετατροπή προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους.

Στα ναυλοσύμφωνα ταξιδίου περιέχεται μια πληθώρα στοιχείων και πολύ σημαντικών ορών (clauses), όπως η ημερομηνία και τόπος υπογραφής του ναυλοσυμφώνου, η πλήρης επωνυμία και έδρα των πλοιοκτητών και ναυλωτών, η περιγραφή του πλοίου καθώς και η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου. Αναφέρονται επίσης στα ναυλοσύμφωνα συνήθως στοιχεία όπως η κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης, η ποσότητα του φορτίου που ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει επί του πλοίου, το είδος και περιγραφή του προς μεταφορά φορτίου καθώς και όλοι οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Επίσης, κατά κανόνα αναγράφονται σε αυτού του είδους τις συμβάσεις το χρονικό περιθώριο που ο ναυλωτής υποχρεούται να ολοκληρώσει τη φόρτωση και εκφόρτωση (laytime-σταλίες) όπως και το χρηματικό ύψος του «demurrage» (επισταλίες) και του «despatch» (επίσπευση). Κάποιοι από τους όρους (clauses) που παρατηρούνται συχνά είναι ο όρος που αναφέρεται στο ύψος και τον τρόπο καταβολής του ναύλου, εκείνοι που αναφέρονται στους ναυτικούς πράκτορες αλλά και οι όροι που αναφέρονται στις φορτωτικές. Περιλαμβάνονται όροι αναφερόμενοι στη διαιτησία (arbitration clause) και στην προμήθεια που παίρνουν οι μεσίτες (brokerage clause) αλλά και στη γενική αβαρία όπως επίσης και σε περιπτώσεις απεργιών, πολέμων κλπ. Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού συμπεριλαμβάνονται συγκεκριμένες ρήτρες όπως η ρήτρα "Cesser clause" και η ρήτρα επίσχεσης (lien clause), η ρήτρα παρέκκλισης (deviation clause), καθώς και οι λεγόμενες απαλλακτικές ρήτρες (exception clauses).

Μεταξύ των υποχρεώσεων του συγκεκριμένου τύπου ναυλοσυμφώνου είναι και τα έξοδα ταξιδιού, τα οποία οφείλουν να τακτοποιηθούν και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας. Από την πλευρά του πλοιοκτήτη τα έξοδα είναι τα κατωτέρω:

Α) Τα λεγόμενα «λειτουργικά έξοδα» (operating costs, running costs), δηλαδή έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, υπερωρίες, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων, έξοδα σεμιναρίων και εκπαίδευσης (wages, social costs, sickness costs, travel costs). Συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών (costs for supplies & provisions, lubricants, spares), τα ασφάλιστρα (insurance for hull and machinery), τα έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου (maintenance and repairs costs) όπως και τα έξοδα διαχείρισης και διοίκησης της εταιρείας (administrative costs). Το ύψος αυτών των λειτουργικών εξόδων είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται το κάθε πλοίο.

Β) Τα «έξοδα ταξιδίου» (voyage costs), όπου εντάσσονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως τα έξοδα καυσίμων (bunkers) και τα λιμενικά έξοδα (port charges) [στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα των πιλότων (pilotage), των ρυμουλκών (tugs), των φάρων (light dues) και τα έξοδα αγκυροβολίας (anchorage dues)].

Γ) Τα «έξοδα κεφαλαίου» (capital costs), όπου εντάσσονται όλα τα κόστη κεφαλαίου, όπως η εξόφληση δανείων. Το ύψος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Δ) Τα «έξοδα χειρισμού του φορτίου» (cargo handling costs), όπου εντάσσονται όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου, δηλαδή τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας (loading, discharging and stowage costs), όπως και η μίσθωση γερανών και λοιπού εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου που διαθέτει το λιμάνι. Το ύψος αυτών των εξόδων εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης μοιράζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει κάποιον από τους συνώνυμους όρους "Gross Terms" ή "Liner Terms", τότε τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης περιλαμβάνονται στο ναύλο, ενώ o όρος "F.I.O Terms" ή παρεμφερείς απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από τα έξοδα της φορτοεκφόρτωσης.

Τα Έξοδα του ναυλωτή: Ο ναυλωτής, στη ναύλωση ταξιδίου είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στο μεταφορέα μία χρηματική αμοιβή, που λέγεται ναύλος, για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου σε εμπορεύσιμη κατάσταση στο προβλεπόμενο λιμένα προορισμού. Τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης μοιράζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου που έχουν υπογράψει. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όρους "FIO" (Free In and Out) ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου του.

**9.3.1.1 Εξειδικευμένες κατηγορίες ναύλου στη ναύλωση ταξιδίου**

Α) «Ναύλος πληρωτέος κατά την παράδοση» (freight payable on delivery): Εδώ ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει το ναύλο κατά το διάστημα που παραδίδονται τα αγαθά και όχι κατά την εκπλήρωση της εκφόρτωσης όλου του φορτίου αφού το πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι προορισμού με ασφάλεια και έχει προσεγγίσει το σημείο εκφόρτωσης και με δεδομένο ότι ο πλοιοκτήτης είναι έτοιμος για παράδοση του φορτίου στο δικαιούχο. Αν ο ναυλωτής αρνηθεί να πληρώσει το ναύλο ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα κατάσχεσης του φορτίου για να εξαναγκάσει το ναυλωτή να πληρώσει το συμφωνημένο ναύλο. Στην περίπτωση που το φορτίο χάθηκε εν πλω, ανεξάρτητα από την αιτία που προκάλεσε την απώλεια, τότε ο ναυλωτής απαλλάσσεται της ευθύνης του να πληρώσει ναύλο. Όμως αν ο πλοιοκτήτης εμποδίστηκε να μεταφέρει τα αγαθά στον προορισμό τους από πράξη ή παράλειψη του ιδιοκτήτη του φορτίου τότε ολόκληρος ο ναύλος είναι πληρωτέος (Cargo ex Galam). Όταν δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο, ο ναύλος είναι πληρωτέος κατά την παράδοση των αγαθών.

Β) «Πλήρης και μερικός ναύλος» (full & short freight): αν το φορτίο υποστεί ζημία, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλλει ολόκληρο το ναύλο κατά την παράδοση του φορτίου, έχει όμως το δικαίωμα αποζημίωσης για την παραβίαση του πλοιοκτήτη να παραδώσει το φορτίο στην ίδια καλή κατάσταση όπως είχε φορτωθεί. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης παρέκκλισης του πλοίου, ο ναύλος δεν είναι πληρωτέος. Εντούτοις, εφόσον το φορτίο φτάσει με ασφάλεια στον τελικό προορισμό του, ο πλοιοκτήτης δικαιούται μία λογική αμοιβή βάσει της αναλογικής εργασίας που εκτελέστηκε.

Γ) «Προκαταβολικός ναύλος» (advance freight): Αυτός πληρώνεται προκαταβολικά πριν την παράδοση του φορτίου στο προκαθορισμένο λιμάνι. Η πληρωμή του ναύλου δεν εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου, συνεπώς ο ναύλος είναι πληρωτέος ακόμα και αν πλοίο και φορτίο έχουν χαθεί. Εφόσον πληρωθεί προκαταβολικός ναύλος πριν από την απώλεια του φορτίου, ο ναύλος δεν επιστρέφεται στο ναυλωτή. O προκαταβολικός ναύλος επιστρέφεται μόνο όταν ο πλοιοκτήτης παραβιάσει έναν γενικώς δεδομένο όρο (π.χ. seaworthiness, deviation) ή όταν το φορτίο χαθεί λόγω κινδύνου για τον οποίο δεν υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη.

Δ) «Ναύλος κατ' αποκοπή» (lump sum freight): Αντιπροσωπεύει ένα εφάπαξ πληρωτέο ποσό για τη χρήση ολόκληρου ή μόνο κάποιου μέρους του πλοίου. Αυτός ο τύπος ναύλου υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα του διαθέσιμου πλοίου και δεν έχει άμεση σχέση με το φορτίο που θα μεταφερθεί. Άρα ο «κατ' αποκοπή» ναύλος πληρώνεται ανεξάρτητα της συνολικής ποσότητας του φορτίου που τελικά μεταφέρεται. Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να πληρωθεί ολόκληρο το ναύλο ακόμα κι αν μόνο ένα μέρος του φορτίου φτάσει στον προορισμό του. Στην περίπτωση όμως που θα χαθεί όλο το φορτίο ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται να πληρωθεί το ναύλο.

Ε) «Νεκρός ναύλος» (dead freight): Εδώ έχουμε την περίπτωση όπου ο ναυλωτής έχει παραβιάσει το συμβόλαιο χωρίς να φορτώσει πλήρες φορτίο (full and complete cargo). Τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αξιώσει την είσπραξη του επονομαζόμενου «νεκρού ναύλου». Ο «dead freight» δεν θεωρείται κανονικός ναύλος αλλά αντιπροσωπεύει ένα τρόπο αποζημίωσης του πλοιοκτήτη λόγω προφανούς παραβίασης του ναυλοσυμφώνου. Το ποσό του «νεκρού ναύλου» ισούται με το ποσό του επιπρόσθετου ναύλου που θα απέφερε στον πλοιοκτήτη η φόρτωση πλήρους φορτίου, μειωμένο όμως κατά τα πρόσθετα έξοδα φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης, που εξοικονομούνται από τον πλοιοκτήτη λόγω της μη φόρτωσης πλήρους φορτίου από μέρους του.

Στ) «Αναδρομικός ναύλος» (back freight): Αν εμποδίζεται η παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη για λόγους που είναι πέρα από τον έλεγχο του πλοιάρχου/πλοιοκτήτη (περίπτωση άρνησης ή αδυναμίας του παραλήπτη για παραλαβή του φορτίου), ο πλοιοκτήτης οφείλει να προβεί σε έκτακτες ενέργειες και έξοδα για να προστατέψει τα συμφέροντα του ιδιοκτήτη του φορτίου και του ναυλωτή. Για να καλυφθούν αυτά τα επιπλέον έξοδα, ο πλοιοκτήτης δικαιούται έναν πρόσθετο αναδρομικό ναύλο που ονομάζεται «back freight».

Ζ) «Ναύλος κατ' αναλογία» (pro rata freight): Αυτός ο τύπος ναύλου πληρώνεται αναλογικά με βάση τη διανυθείσα απόσταση του ταξιδιού που έκανε το πλοίο (distance freight) ή το τμηματικό φορτίο που παραδόθηκε στο λιμάνι. Εδώ έχουμε την περίπτωση όπου λόγω εξωγενών παραγόντων έχει πραγματοποιηθεί ένα μέρος μόνο του συμφωνημένου ταξιδιού και το φορτίο είναι έτοιμο προς παράδοση σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι.

Η) «Ναύλος καθ' αξία» (ad valorem freight): Αυτός υπολογίζεται πάνω στη βάση ενός ποσοστού της αξίας του φορτίου που μεταφέρεται. Ο πλοιοκτήτης δικαιούται το ναύλο στο λιμάνι φόρτωσης και ο ναύλος δεν μπορεί να επιστραφεί αν μέρος του φορτίου ή ολόκληρο το φορτίο και το πλοίο δεν φτάσουν τελικά στον προορισμό τους. Στην περίπτωση αυτή, γίνεται φανερό ότι το ρίσκο του ναύλου βαραίνει το ναυλωτή αποκλειστικά.

**9.3.2 Η ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)**

Χρονοναύλωση σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα έναντι κάποιας χρηματικής αμοιβής γνωστής ως μίσθωμα (hire).

Οι διάφοροι τύποι χρονοναυλώσεων διακρίνονται ανάλογα με τον τρόπο και το σκοπό απασχόλησης του πλοίου, όπως και τον τόπο και το χρόνο παράδοσης ή επαναπαράδοσής του. Περιλαμβάνουν τρεις κύριους τύπους: α) τη «χρονοναύλωση ταξιδίου» (trip t/c), β) τη «χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδίου» (round voyage t/c) και γ) την «περιοδική χρονοναύλωση» (period t/c).

Α) Η «χρονοναύλωση ταξιδίου» ομοιάζει σε αρκετά σημεία με την κλασσική ναύλωση ταξιδίου, αφού το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Όμως εδώ ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά ημέρα για το χρόνο απασχόλησης του πλοίου αντί να εισπράττει ναύλο ανά μονάδα φορτίου όπως συμβαίνει στην κανονική ναύλωση ταξιδίου.

Β) Στη «χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδίου» ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδίου και συνεπώς αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε.

Γ) Η λεγόμενη «περιοδική χρονοναύλωση» είναι η πιο συνηθισμένη, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μίας καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής ή και σε όλο τον πλανήτη. Η επαναπαράδοση ολοκληρώνεται σε συμφωνημένη από πριν γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος της ναύλωσης μπορεί να διαρκεί από λίγες ημέρες έως κάποια χρόνια.

Σε όλους τους επί μέρους τύπους της χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) και συνεπώς είναι αυτός που αναλαμβάνει το μεταβλητό κόστος του πλοίου (voyage cost) το οποίο περιλαμβάνει τα έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κλπ., όπως φυσικά και το μίσθωμα του πλοίου. Παρόλα αυτά, τη διαχείριση του πλοίου (operation and management) και την πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost) και του κόστους κεφαλαίου (capital cost) τα αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης.

Στη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στο ναυλωτή αξιόπλοο και σύμφωνο με τις απαιτήσεις του ναυλοσυμφώνου. Στο ναυλοσύμφωνο, ο τόπος παράδοσης του πλοίου άλλες φορές καθορίζεται σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι και άλλες φορές καθορίζεται σε μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Όσον αφορά τον χρόνο παράδοσης του πλοίου, αυτός προβλέπεται από τη συμφωνία μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη.

Οι διάφορες ρήτρες των ναυλοσυμφώνων της χρονοναυλώσεις ορίζουν και τις υποχρεώσεις που έχει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος. Από τις κύριες υποχρεώσεις του ναυλωτή είναι η πλεύση του πλοίου μέσα στα γεωγραφικά πλαίσια που έχουν ορισθεί στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής τα παραβλέψει και τα παραβιάσει, είναι υποχρεωμένος να καταβάλει μια αποζημίωση στον πλοιοκτήτη. Εκτός αυτού, ο ναυλωτής πρέπει να κινεί το πλοίο σε ασφαλείς λιμένες. Τέλος, ο ναυλωτής οφείλει να διασφαλίζει ότι η θαλάσσια μεταφορά θα είναι νόμιμη και όλα τα φορτία θα είναι παρομοίως νόμιμα. Νόμιμη μεταφορά με νόμιμα φορτία επιτυγχάνεται όταν αυτά εμπίπτουν σε τρία διαφορετικά δίκαια: α) στο δίκαιο της σημαίας του πλοίου, β) στο δίκαιο του λιμανιού και γ) στο δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο. Όλα τα επικίνδυνα φορτία δημιουργούν κινδύνους για ατυχήματα και ζημίες, τις οποίες θα κληθεί ο ναυλωτής να καλύψει. Ο κανόνας είναι ότι «οι διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου γίνονται με έξοδα του ναυλωτή και κάτω από την επίβλεψη και την ευθύνη του καπετάνιου».

**9.3.3 Η ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (BAREBOAT CHARTER)**

Η ναύλωση γυμνού πλοίου προβλέπει τη μίσθωση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή χωρίς εφόδια, πλήρωμα και ασφάλιση. Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου εκτός από τα έξοδα κεφαλαίου. Εξ αιτίας της διαφορετικότητάς της, η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αποτελεί και την πλέον ασυνήθιστη. Παρόλα αυτά, ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης γίνεται συνεχώς και πιο συνηθισμένος.

Σε αυτόν τον τύπο, ο χρόνος ναύλωσης ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο με την συμφωνία και των δύο συμβαλλόμενων μερών. Δεν υφίσταται κάποιος περιορισμός στην χρονική διάρκεια της ναύλωσης, είναι δυνατόν όμως, όταν η διάρκεια είναι μεγάλη, να είναι συνδεδεμένη με μία συμφωνία διαχείρισης του πλοίου (management agreement). Μετά την λήξη αυτής της περιόδου, ή και κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, υπάρχει η δυνατότητα αγοράς του πλοίου από τον ναυλωτή. Έτσι η ναύλωση γυμνού πλοίου μετατρέπεται σε κάτι που μοιάζει με συμφωνία χρηματοδότησης παρά με κλασσική συμφωνία ναύλωσης. Στη ναύλωση γυμνού πλοίου, ο πλοιοκτήτης έχει πλεονάζον κεφάλαιο που μπορεί να επενδύσει, ενώ ο ναυλωτής αποκτά πλοίο μη έχοντας αρχικά αυτό το κεφάλαιο. Θα μπορούσε λοιπόν να θεωρηθεί ότι αυτός ο τύπος ναύλωσης αποτελεί μια μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης με το ναυλωτή να γίνεται ιδιοκτήτης του πλοίου μετά τη λήξη της συγκεκριμένης μίσθωσης. Συνεπώς, το όφελος της ναύλωσης γυμνού πλοίου είναι αμοιβαίο. Από τη μία πλευρά, οι πλοιοκτήτες σε αυτή τη ναύλωση μπορεί να είναι επιχειρηματίες χωρίς σημαντική εμπειρία στη ναυτιλία, που έχουν όμως τη δυνατότητα να επενδύσουν σε ένα πλοίο δίχως να αναλαμβάνουν την ευθύνη της οργάνωσης και διαχείρισης των καθημερινών λειτουργιών του, ενώ από την άλλη πλευρά οι ναυλωτές είναι κατά κανόνα έμπειροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, συνήθως νομικά πρόσωπα, που αναλαμβάνουν τη διαχείριση των πλοίων δίχως να είναι υποχρεωμένοι να επενδύσουν ιδιαίτερα σημαντικά κεφάλαια για αυτόν τον σκοπό.

**9.3.4 Η ΝΑΥΛΩΣΗ ΣΥΝΕΧΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ (CONSECUTIVE VOYAGES**

**CHARTER)**

Αυτός ο τύπος ναύλωσης εμφανίζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και συγκαταλέγεται στις λεγόμενες «μικτές μορφές ναύλωσης» (hybrid charters). Η «ναύλωση συνεχών ταξιδίων» αποτελεί ένα τύπο που επιτρέπει να εκτελούνται συνεχή ταξίδια ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια εντός ενός προσδιορισμένου χρονικού διαστήματος.

Υπάρχουν δύο διαφοροποιημένες περιπτώσεις αυτού του τύπου ναύλωσης: α) η επιλογή της εκτέλεσης σταθερών δρομολογίων ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια, και β) αυτή όπου ο ναυλωτής δύναται να επιλέξει οποιοδήποτε ταξίδι προτιμά μέσα στα συμφωνημένα εμπορικά και χρονικά πλαίσια. Και στις δύο περιπτώσεις οι όροι ναύλωσης του ταξιδιού είναι διαπραγματεύσιμοι. Η κατανομή κινδύνου και κόστους όπως και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ναυλωτή και εκναυλωτή είναι παρόμοια με τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού. Η ειδοποιός διαφορά είναι τα προβλήματα που δύνανται να ανακύψουν εξ αιτίας του παράγοντα «χρόνου». Συνεπώς δίδεται ιδιαίτερη προσοχή από τα συμβαλλόμενα μέρη στο επίπεδο του ναύλου και το ύψος των επισταλιών επειδή μπορεί να υπάρξουν διαφορές π.χ. εξ αιτίας των διακυμάνσεων στην ισοτιμία συναλλάγματος ή των καυσίμων. Ως προς τη διάρκεια της ναύλωσης σε αυτόν τον τύπο, πρέπει να σημειωθεί ότι έχει διαφορές από εκείνη στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού. Στην περίπτωση της «ναύλωσης συνεχών ταξιδίων», η διάρκεια του ταξιδιού καθορίζεται είτε με αναφορά σε έναν αριθμό ταξιδιών είτε με αναφορά σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Και στις δύο αυτές υποπεριπτώσεις όμως, ο πληρωτέος ναύλος εξαρτάται από τον αριθμό έμφορτων ταξιδιών που θα έχουν πραγματοποιηθεί στο τέλος της χρονικής περιόδου και όχι απλώς από το χρόνο απασχόλησης του πλοίου.

Εδώ πρέπει να διασαφηνισθεί και το τι συνιστά «έμφορτο ταξίδι επιστροφής». Αυτό θεωρείται ότι είναι το έμφορτο ταξίδι της επιστροφής του πλοίου προς ένα νέο τόπο φόρτωσής του, εφόσον έχει ήδη πραγματοποιηθεί η εκφόρτωση του αρχικού φορτίου που είχε παραλάβει. Το φορτίο αυτού του ταξιδιού δύναται να είναι είτε πλήρες είτε μερικό. Ο πλοιοκτήτης αποζημιώνεται μόνο σε περίπτωση πρόσθετης απώλειας χρόνου ή σε πρόσθετα έξοδα σε σχέση με το αντίστοιχο ταξίδι υπό έρμα που θα πραγματοποιούσε έτσι κι αλλιώς. Εκείνο που εισπράττει είναι το ποσό των επισταλιών και όχι ολόκληρο το ναύλο.

Βέβαια, στην περίπτωση που το πλοίο εκτελεί σταθερά δρομολόγια ανάμεσα σε δύο συγκεκριμένα λιμάνια, υπάρχει μια ισορροπία στις αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιούνται τα έμφορτα και τα άφορτα ταξίδια. Όταν έτσι πραγματοποιείται η λειτουργία του πλοίου, αποτελεί πάγια πρακτική η αναζήτηση για εύρεση πλήρους φορτίου στο ταξίδι της επιστροφής. Συμφέρον του πλοιοκτήτη είναι να διασφαλίσει ότι τουλάχιστον το μισό ταξίδι της επιστροφής θα είναι έμφορτο, επειδή ο ναύλος είναι πληρωτέος μόνο για τέτοιου είδους ταξίδια, ενώ ο ναυλωτής είναι φυσικά υποχρεωμένος να καταβάλει το αναλογούν ποσό στον πλοιοκτήτη. Αν όμως η άφορτη απόσταση των ταξιδιών ξεπερνά την έμφορτη, ο πλοιοκτήτης αποζημιώνεται για την απώλεια χρόνου που αντιστοιχεί στην πρόσθετη άφορτη διανυθείσα από το πλοίο απόσταση και εισπράττει βάσει του ναυλοσυμφώνου το ποσοστό των επισταλιών για τον συγκεκριμένο χρόνο.

**9.3.5 ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗΣ ΕΚΜIΣΘΩΣΗΣ (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT, COA)**

Εδώ έχουμε την περίπτωση μιας ναύλωσης όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει μια συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου από κάποια προκαθορισμένα λιμάνια σε κάποια άλλα, τηρώντας συγκεκριμένους όρους και πραγματοποιώντας πολλαπλές φορτώσεις σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με διαφορετικά δικά του πλοία. Πρόκειται για μια σειρά ταξιδιών τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με τρόπο ορθολογικό και αποτελεσματικό. Μεγάλη είναι η σημασία της επιλογής μεγέθους πλοίου και αριθμού δρομολογίων που θα εκτελεστούν διότι αυτά αποτελούν συνάρτηση του συνόλου του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί καθώς και του χρόνου μέσα στον οποίο πρέπει να έχει μεταφερθεί.

Κανονικά ο πλοιοκτήτης θα χρησιμοποιήσει τα πλοία του εναλλακτικά χωρίς να δεσμεύσει κάποιο συγκεκριμένο, αλλά έχει και τη δυνατότητα για εκμίσθωση πλοίου κάποιου τρίτου αν δεν υπάρχει διαθέσιμο δικό του προκειμένου να καλύψει την υποχρέωση του συμβολαίου που θα έχει υπογράψει. Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη την απασχόληση των πλοίων του για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, απαλλάσσοντάς τον από τη φροντίδα για διαρκώς νέα εξεύρεση μίσθωσης. Επίσης του δίνει το πλεονέκτημα να έχει δεσμεύσει το πλοίο του σε έναν καλό ναύλο ακόμα κι αν η αγορά στο επόμενο χρονικό διάστημα κινηθεί πτωτικά.

Από την πλευρά του, ο ναυλωτής της εργολαβικής εκμίσθωσης εξασφαλίζει την διεκπεραίωση των ταξιδιών από τον πλοιοκτήτη, ενώ διατηρεί και αυτός το πιθανό πλεονέκτημα να έχει δεσμεύσει την μεταφορά του φορτίου του με χαμηλό ναύλο, ακόμα κι αν η αγορά στη συνέχεια κινηθεί ανοδικά. Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται με βάση την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερθεί ή την χωρητικότητα του πλοίου που θα αναλάβει τη μεταφορά. Τα συμβόλαια εργολαβικής εκμίσθωσης χρησιμοποιούνται συνήθως στις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων (dry bulk) και λιγότερο στις μεταφορές των προϊόντων πετρελαίου. Επίσης χρησιμοποιούνται και στις μεταφορές χημικών φορτίων.