



Ο όρος «Ναυτιλιακό Δίκαιο» είναι παραδοσιακά σε χρήση, αν και έχει πρόσφατα δεχτεί κριτική στα όρια της αμφισβήτησης.

ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Σε κάθε περίπτωση, ο κλάδος αυτός συνιστά ένα από τα Ναυτικά Δίκαια, όρος ο οποίος έχει σχετικά πρόσφατα εισαχθεί από τη γαλλική θεωρία¹. Αυτά τα σύνολα κατά περίπτωση υπάγονται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, του οποίου η εμπορική υποειδικότητα (Ναυτιλιακό Δίκαιο) έχει γνωρίσει μια προνομιακή ανάπτυξη².

Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται σε διάφορες πτυχές αυτού του ειδικού κλάδου, με πρώτη θεματική περιοχή εκείνη της σύμβασης ναύλωσης (I). Στη συνέχεια, εστιάζει στο συμπλήρωμα της ναύλωσης, τη θαλάσσια φορτωτική (II). Κατόπιν αυτής της συστημικής ανάλυσης, επιχειρεί ένα άνοιγμα προς έναν άλλο θεσμό του Εμπορικού Δικαίου, τον εταιρικό τύπο των συνεταιρισμών, σε σχέση με την εμπορική ναυτιλία (III).

I. Η σύμβαση ναύλωσης

Η ορολογία του Ναυτιλιακού Δικαίου ενυπήρχε ήδη στην αρχαία ελληνική κοινότητα, με τον ναύλο (στα αγγλικά «freight» και στα γαλλικά «fret»)³ να ονομάζεται «φόρετρον» ή «φόρος». Στα αρχαία ελληνικά υπήρχε και η αντίστοιχη με τον τρέχοντα λεκτικό τύπο «ναύλος» λέξη «ναύσθλον», από τη λέξη «ναυς», η οποία σήμαινε το πλοίο, και το επίθημα της αρχαίας ελληνικής «θλον», που μαρτυρείται σε μικρό αριθμό λέξεων, κάποιες από τις οποίες απαντούν μέχρι σήμερα.

Η ναύλωση έχει τη νομική φύση μιας σύμβασης μίσθωσης σχετικά με ένα πλοίο, δεδομένου ότι οι φορτωτές, οι οποίοι έχουν ανάγκη τη μεταφορά πραγμάτων, σχεδόν ποτέ δεν έχουν κάποιο πλοίο, και γι' αυτό συμβάλλονται με επιχειρήσεις του τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς.

Υφίστανται τρεις βασικές μορφές ναύλωσης, με πρώτη τη ναύλωση κατά ταξίδι, η οποία συνίσταται στην ενοίκιαση των υπηρεσιών ενός πλοίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών έναντι ναύλου (κομίστρου). Ο δεύτερος τύπος είναι η χρονοναύλωση, δυνάμει της οποίας ο εκναυλωτής θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα εφοπλισμένο πλοίο (πλήρωμα, καύσιμα) για καθορισμένο χρονικό διάστημα, έναντι ανταλλάγματος (ναύλου), ενώ διατηρεί τη ναυτική διαχείριση του πλοίου (αξιοπλοία). Ο ναυλωτής ασκεί την εμπορική διαχείριση, επιδιώκοντας τη σύναψη συμβάσεων μεταφοράς και αναλαμβάνοντας τα αναγκαία κόστη, όπως μεταξύ άλλων το καύσιμα και τα λιμενικά τέλη.

Υπάρχει και ο τύπος της ναύλωσης γυμνού πλοίου, κατά τον οποίο ο εκναυλωτής, εξοπλισμένος κατά κανόνα με το δικαίωμα κυριότητας, θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα πλοίο, ο οποίος μπορεί να το εκμεταλλεύεται εμπορικά. Η σύμβαση συνομολογείται για ορισμένη χρονική διάρκεια και το ύψος του ναύ-



του
Αντωνίου Μανιάτη,
επίκουρου καθηγητή,
ΑΕΝ Μακεδονίας,
HDR, δικηγόρου

λου (του ανταλλάγματος με το οποίο διατίθεται το πλοίο) εξαρτάται από τη χρονική διάρκεια, η οποία μπορεί να φτάσει ή και να υπερβεί την εικοσαετία. Επομένως, η ναύλωση αυτή στην ουσία είναι μια μορφή χρονοναύλωσης, με την ιδιορρυθμία ότι το πλοίο παραδίδεται στον ναυλωτή χωρίς πλήρωμα, εφόδια, όνομα και διακριτικά του πλοιοκτήτη. Σήμερα είναι σπάνια, καθώς έχει αντικατασταθεί από τη χρονοναύλωση και εξυπηρετεί την κατεξοχήν περίπτωση εφοπλισμού. Ο ναυλωτής υπεκναυλώνει το πλοίο σε άλλους ναυλωτές, υποκαθιστώντας έτσι τον αρχικό εκναυλωτή (πλοιοκτήτη), όπως άλλωστε υπεκναύλωση μπορεί να γίνεται από τον ναυλωτή και στο πλαίσιο του προαναφερθέντος τύπου της χρονοναύλωσης. Σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου, έχει μάλιστα και το δικαίωμα επιλογής αν με τη λήξη της σύμβασης θα αγοράσει το πλοίο ή όχι, οπότε, σε θετική περίπτωση, προβιβάζεται από τη θέση του οιονεί πλοιοκτήτη σε κύριο του πλοίου (ιδιοκτήτη) και εν δυνάμει πλοιοκτήτη (ιδιοκτήτη και εκμεταλλευτή). Αυτός ο τύπος ναύλωσης προτιμάται από εκείνους τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν το πλοίο, αποκτώντας το «ενοίκιο» («hire»), δηλαδή τον χρονοναύλο, με τη μικρότερη δυνατή μέριμνα από την πλευρά τους.

Το συμφωνητικό έγγραφο στο οποίο διατυπώνεται η σύμβαση ναύλωσης ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (παλαιότερα «ναυλοσυμφωνητικό»), στα αγγλικά «charterparty» (ή λιγότερο συχνά «charter-party») και στα γαλλικά «charte-partie».

Ο όρος «ναυλοσύμφωνο» χρησιμεύει και για να δηλωθεί γενικά η ναύλωση ως τύπος σύμβασης. Σήμερα χρησιμοποιούνται φόρμες αυτού του τύπου, δηλαδή τυποποιημένα (ή έντυπα) ναυλοσύμφωνα, τα περισσότερα από τα οποία έχουν συνταχθεί από τις διασκέψεις των ναυτιλιακών εταιρειών, με σκοπό τη χάραξη κοινής οικονομικής πολιτικής. Στα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι αναγράφεται η αγγλική λέξη «VOYAGE» (ή η σύντμησή της «VOY»), σε αυτά της χρονοναύλωσης το συνθετικό TIME και σε εκείνα της ναύλωσης γυμνού πλοίου η λέξη «BARE».

Μία από τις ενδεχόμενες συμβατικές ρήτρες συνίσταται στη ρήτρα του ναύλου προπληρωμένου («freight prepaid»), για την πολύ έγκαιρη και αποτελεσματική εξασφάλιση της απαίτησης του μεταφορέα να του καταβληθεί το χρηματικό αντίλλαγμα. Επιπλέον, είθισται ο ναυλωτής, προκειμένου να εξεύρει το απαραίτητο κεφάλαιο για να αγοράσει το φορτίο, να συνάπτει σύμβαση δανείου με τράπεζα, η οποία για την κάλυψη των συμφερόντων της αποκτά δικαίωμα ενεχύρου στο φορτίο. Η σύσταση αυτού του βάρους γίνεται με την οπισθογράφηση και την παράδοση

πρωτοτύπου της φορτωτικής, η οποία, σύμφωνα με την επιθυμία του ενεχυρούχου δανειστή, αναγράφει ότι ο ναύλος έχει προπληρωθεί, δηλαδή πριν από την έναρξη της μεταφοράς. Ο λόγος της προσθήκης της ένδειξης του προπληρωμένου ναύλου είναι ότι η τράπεζα δεν θέλει κάποιος τρίτος (εκναυλωτής) να εγείρει αξιώσεις στο φορτίο και να προβεί σε σχετικές νομικές ενέργειες (π.χ. δικαίωμα επίσχεσης φορτίου, κατάσχεση φορτίου), όπως θα μπορούσε να συμβεί σε περίπτωση που δεν έχει εξοφληθεί ολοσχερώς το χρέος του ναύλου. Το φαινόμενο των προπληρωμένων φορτωτικών είναι συχνό για περισσότερο από μία δεκαετία, ενώ το συνήθως συμβαίνουν είναι ο ναύλος να καταβάλλεται όχι με προεξόφληση αλλά σε δόσεις, λόγω χάρη με μία πρώτη δόση μέχρι τη φόρτωση, μία άλλη κατά τη μεταφορά και μία τρίτη κατά την εκφόρτωση.

II. Η θαλάσσια φορτωτική


Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται από τον μεταφορέα ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο και αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων κατά το ποιόν και κατά το ποσόν, καθώς και τεκμήριο για το δικαίωμα κυριότητας του κομιστή της σε αυτά. Ονομάζεται στα αγγλικά «bill of lading» (όντας

1. Βλ. P. Chaumette, *Avant propos*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4e édition, Dalloz 2021, σ. VI.

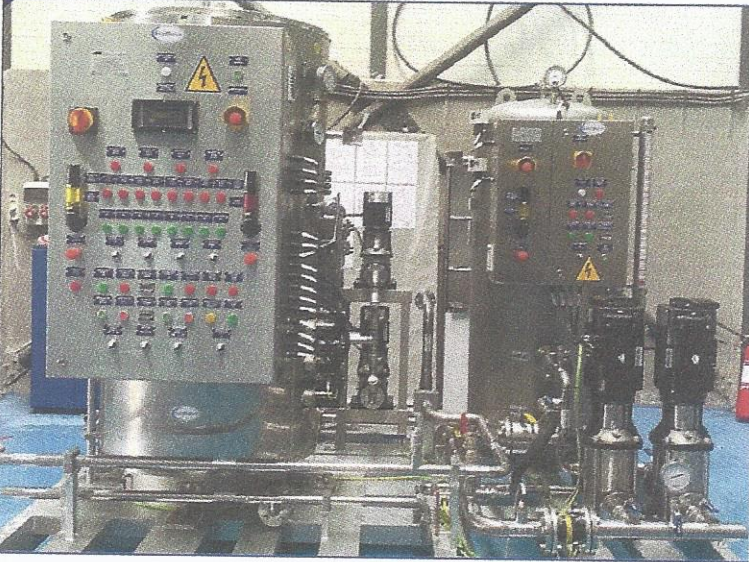
2. A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e. revue, vol. 24, 2018/2.

3. Π. Σεγδίτσας, *Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα 2004, σ. 266.

Sincere Service 1949



WATER HEATERS & HYDROPHORE SYSTEMS



ABE APPROVED BOILER
DNV-GL
CLASSNK
UL LISTED
CERTIFIED ISO 9001:2015 COMPANY

info@marineboiler.gr
info@dikomarine.com
www.dikomarine.com

+30 694 744 34 82
+90 545 282 86 03



διεθνώς γνωστή με το αρκτικόλεξο «B/L») και στα γαλλικά «connaissance»⁴. Διακρίνεται σε χερσαία και σε θαλάσσια, με τη δεύτερη να αποτελεί την κύρια υποστήριξη της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών, της οποίας αποδεικνύει το περιεχόμενο και τους όρους.

Η θαλάσσια φορτωτική γενικά συντάσσεται στα αγγλικά, ενώ το γαλλικό δίκαιο δεν προβλέπει την ακυρότητα αυτού του εγγράφου σε περίπτωση σύνταξής του σε αυτή τη γλώσσα⁵. Η φορτωτική συνήθως εκδίδεται από τον πλοίαρχο σε τρία όμοια ή και περισσότερα πρωτότυπα, από τα οποία το ένα παραμένει στον εκδότη, το δεύτερο αποστέλλεται στον ναυλωτή ή παραλήπτη του φορτίου και το τρίτο στην τράπεζα, η οποία δανειοδοτεί τον ναυλωτή ή τον παραλήπτη.

Έχει κεφαλαιώδη σπουδαιότητα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω των εξής τριών λειτουργιών της⁶:

A. Απόδειξη του περιεχομένου και των όρων της σύμβασης της θαλάσσιας μεταφοράς

Η φορτωτική αποτελεί ένα αξιόγραφο το οποίο, χωρίς να συνιστά την ίδια τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, αποδεικνύει την ύπαρξη της και καθορίζει τους όρους της: αυτό ισχύει όσον αφορά υποχρεώσεις του φορτωτή και εκείνες του μεταφορέα, ο οποίος κανονικά ταυτοποιείται ακόμη και αν πολυάριθμες φορτωτικές εκδίδονται χωρίς κείμενο τοποθετημένο στο ανώτερο σημείο τους (κεφαλίδα), που να δηλώνει τον εκδότη τους.

B. Τίτλος αντιπροσωπευτικός του εμπορεύματος

Για λόγους εγγενείς με το θαλάσσιο εμπόριο, η φορτωτική έχει τη νομική φύση τίτλου αντιπροσωπευτικού των εμπορευμάτων τα οποία περιγράφει. Έτσι, αυτός που τα αποκτά έχει την κατοχή των εμπορευμάτων με μόνη την κατοχή της φορτωτικής. Με άλλα λόγια, ο κομιστής της φορτωτικής είναι και ο κάτοχος των εμπορευμάτων, ανεξαρτήτως του δικαίου της ιδιοκτησίας το οποίο μπορεί να εφαρμοστεί σε αυτά.

Υφίστανται τρία είδη φορτωτικής, με αρχαιότερο την ονομαστική, στο οποίο τα δικαιώματα ανήκουν στο κατονομαζόμενο πρόσωπο, ενώ αποκλείεται η μεταβίβαση του αξιόγραφου. Το δεύτερο είδος συνίσταται στη φορτωτική σε διαταγή ορισμένου προσώπου, το οποίο δικαιούται να τη μεταβιβάσει με οπισθογράφησή της. Η τρίτη περίπτωση συνιστά ανώνυμο αξιόγραφο, με δικαιούχο αυτόν που το έχει εις χείρας του. Αυτό το είδος, το οποίο δεν προβλέπεται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, είναι εκείνο που έχει κυριαρχήσει στις συναλλαγές. Εξάλλου, γενικά η φορτωτική απονέμει τα εξής επιμέρους δικαιώματα:

α. Δικαίωμα στην παραλαβή του φορτίου

Ο μεταφορέας, ο οποίος οφείλει να παραδώσει τα εμπορεύματα μόνο στον παραλήπτη, οφείλει να θεωρήσει ως μοναδικό παραλήπτη τον φορέα των δικαιωμάτων τα οποία συνδέονται με τη φορτωτική, δηλαδή το πρόσωπο υπέρ του οποίου έγινε η οπισθογράφηση μιας φορτωτικής σε διαταγή ή τον κομιστή μιας ανώνυμης.

β. Δικαίωμα στο ακατάσχετο του φορτίου

Ο πωλητής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων,

4. Π. Σαγδίτσας, *Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα 2004, σ. 463.

5. A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4e édition, Dalloz 2021, σ. 571.

6. A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits aMaritimes*, 4e édition, Dalloz 2021, σ. 570-573.



στον οποίο δεν έχει καταβληθεί το τίμημα της πωλήσεως, χάνει το δικαίωμα να προβεί σε κατάσχεσή τους κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, πράγμα το οποίο οι Άγγλοι αποκαλούν «storage in transit», σε περίπτωση κατά την οποία ο αγοραστής μεταβίβασε τη φορτωτική σε έναν καλόπιστο τρίτο.

γ. Δικαίωμα διάθεσης του φορτίου

Το δικαίωμα διάθεσης των εμπορευμάτων συνίσταται σε ευχέρεια κατά τη διάρκεια της διαδρομής να τροποποιηθούν οι δοθείσες στον μεταφορέα οδηγίες. Θεωρείται ως μια κανονική συνέπεια η οποία προκύπτει από τον διαπραγματεύσιμο χαρακτήρα της φορτωτικής και γι' αυτό ανήκει στον νόμιμο κομιστή.

Γ. Απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων

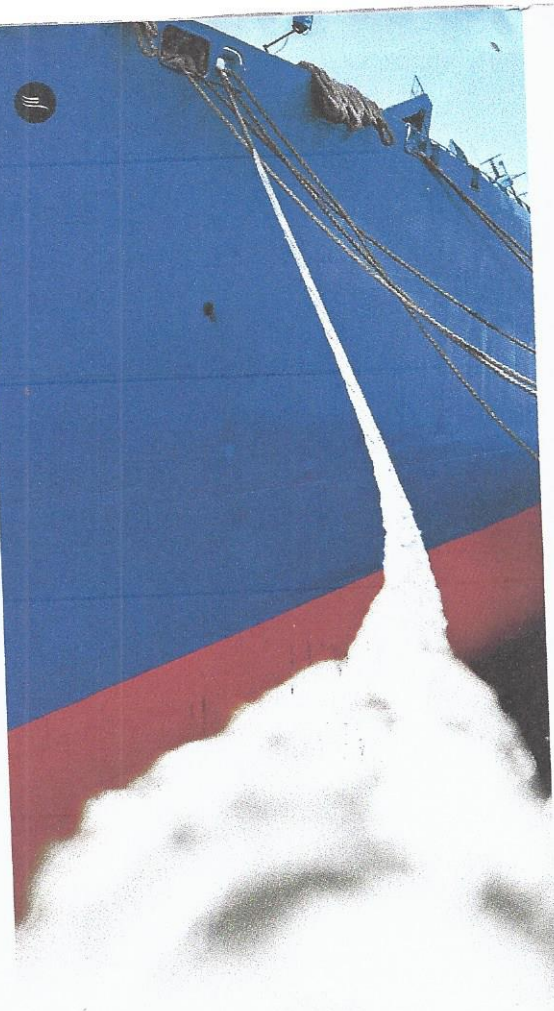
Η φορτωτική επέχει θέση τεκμηρίου, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της παραλαβής από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων, όπως αυτά περιγράφονται. Αυτό το τεκμήριο, το οποίο δεν είναι συμβατό με ανταπόδειξη παρά μόνον ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη, γίνεται ένα μη ανατρέψιμο τεκμήριο σε περίπτωση που η φορτωτική μεταβιβάστηκε σε παραλήπτη ο οποίος διέπεται από καλή πίστη ως προς το ζήτημα της παραλαβής. Δεδομένου ότι η φορτωτική έχει μείζονα αποδεικτική ισχύ, πρέπει να περιγράφει τα επαρκή σημεία που είναι προορισμένα να ταυτοποιήσουν τα εμπορεύματα, την ποσότητα του

φορτίου, ακολουθώντας τις ενδείξεις που έχουν παρασχεθεί από τον φορτωτή και τη φαινόμενη κατάσταση των εμπορευμάτων. Επισημαίνεται πάντως ότι οι νόμιμοι εκπρόσωποι (πλοίαρχος, ναυτιλιακοί πράκτορες) του εκναυλωτή δεν υποχρεούνται στην υπογραφή φορτωτικής η οποία να βεβαιώνει ότι έχουν παραληφθεί εκ μέρους εκείνου αγαθά τα οποία δεν έχουν στην πραγματικότητα παραληφθεί ή να περιγράψει με ανακριβή τρόπο πώς είναι τα παραληφθέντα⁷. Ένα σημαντικό έγγραφο που χρησιμοποιείται στην προετοιμασία των φορτωτικών είναι η τυχόν υπάρχουσα απόδειξη του υποπλοιάρχου («mate's receipt»), η οποία θεωρείται ως πρόχειρη φορτωτική, αν και δεν είναι αξιόγραφο. Επιτελεί τις λειτουργίες της απόδειξης ότι τα εμπορεύματα (π.χ. βαμβακέλαιο) παρελήφθησαν και φορτώθηκαν στο πλοίο, σε εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου. Όπου αυτό δικαιολογείται, ο υποπλοίαρχος, ως ο αρμόδιος κατά το Ναυτικό Δίκαιο αξιωματικός για τη φόρτωση, θα πρέπει να προσθέσει ειδικές παρατηρήσεις στην απόδειξή του, όπως επιπλέον πληροφορίες για το παραληφθέν φορτίο.

Η περιγραφή του εμπορεύματος παρουσιάζει δύο ειδικά ενδιαφέροντα. Πρώτον, σε σύγκριση με το καθεστώς του φορτίου στο λιμάνι της φόρτωσης, θα μπορεί να διαπιστωθεί, κατά την εκφόρτωση, αν η τυχόν επελθούσα ζημία παρήχθη κατά τη μεταφορά. Δεύτερον, με αυτή την περιγραφή ο νέος δικαιούχος των εμπορευμάτων, ο οποίος



7. Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club - Ασφάλιση P & I - Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 151.



λαμβάνει τη φορτωτική, είναι σε θέση να γνωρίζει την κατάσταση στην οποία αυτά τελούν. Αυτό το γεγονός είναι σημαντικό, διότι η φορτωτική είναι, πέραν των άλλων, το μέσο των πωλήσεων οι οποίες γίνονται εν πλω. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι ορισμένα φορτία πωλούνται και αγοράζονται πολλές φορές, κατά τη διάρκεια ενός μόνο ταξιδιού⁸. Συνεπώς, είναι σημαντικός ο ρόλος των επιφυλάξεων τις οποίες μπορεί να διατυπώσει ο εκναυλωτής είτε στη φόρτωση είτε στην εκφόρτωση και οι οποίες συνίστανται σε ενδείξεις με τις οποίες διαπιστώνεται ορισμένο γεγονός σχετικό με το φορτίο, όπως λόγω χάρη ανεπάρκεια της συσκευασίας, έλλειψη σε αριθμό, σε όγκο, σε βάρος...

III. Ο συνεταιρισμός και η σχέση του με την εμπορική ναυτιλία

Ο συνεταιρισμός (στα αγγλικά «cooperative», στα γαλλικά «coopérative») αποτελεί έναν ιδιόμορφο τύπο εμπορικού νομικού προσώπου, όντας κεφαλαιουχική εταιρεία, με την ανώνυμη εταιρεία να συνιστά τον μόνο αμιγή τύπο κεφαλαιουχικής εταιρείας. Μορφές συνεταιρισμών υπήρχαν σε διάφορες χώρες στην αρχαιότητα, όπως στην Ελλάδα, με συνεταιρισμούς σχετικούς με τη ναυτιλία. Συνεπώς, η ύπαρξη αλληλασφαλιστικών ενώσεων για τη ναυτασφάλιση δεν αποτελεί

μια πρωτογενή επιινόηση της Αγγλίας, η οποία έχει εισαγάγει πολλές θεσμικές καινοτομίες, στη νεότερη ιστορία. Για παράδειγμα, στο τέλος του δέκατου έβδομου αιώνα, ο Βρετανός ναυτασφαλιστής Edward Lloyd αρχίζει τη δραστηριότητά του και δημοσιεύει σε αυτό που θα γινόταν η πιο παλαιά καθημερινή εφημερίδα, τη *Lloyd's List*, τα σχετικά με τις στάσεις των πλοίων τα οποία αυτός ασφαλίζει, ενώ προς το 1890 η εφημερίδα αναφέρεται στο σύνολο σχεδόν του παγκόσμιου στόλου⁹.

Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι στην Ύδρα, στις Σπέτσες και στα Ψαρά, δηλαδή στα νησιά που έμελλε να πρωτοστατήσουν στην Ελληνική Επανάσταση με τον «τρινήσιο στόλο», εμφανίστηκαν και αναπτύχθηκαν, από τον δέκατο έβδομο αιώνα και μετά, συνεταιρισμοί με τη μορφή του ναυτικού θεσμού των Συντροφοναυτών. Οι Συντροφοναύτες κατόρθωσαν να επεκτείνουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες ακόμη και πέρα από τη Μεσόγειο, όπως είναι η περίπτωση των υδραϊκών πλοίων, τα οποία το 1804 περνούσαν τον Ατλαντικό Ωκεανό και έφταναν μέχρι τη Νότιο Αμερική, όπου πωλούσαν κρασί. Ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της αλληλασφάλισης των ασφαλιστέων κινδύνων της εμπορικής ναυτιλίας, έτσι και σε εκείνη του συνεταιριστικού κινήματος, γενέτειρα θεωρείται η Αγγλία. Ως ο πρώτος συνεταιρισμός σύγχρονης μορφής έχει αναγνωριστεί ο συνεταιρισμός είκοσι επτά ανδρών και μίας γυναίκας εργαζομένων στον υφαντουργικό τομέα, με την επωνυμία «Rochdale Society of Equitable Pioneers».

Τα ελληνικά συντάγματα, με πρώτο εκείνο του 1952, βαρύνονται με την αναγνώριση του ανελεύθερου θεσμού των αναγκαστικών συνεταιρισμών, οι οποίοι εξακολουθούν να υφίστανται (π.χ. οιοποιητικοί συνεταιρισμοί της Σάμου, δασικοί συνεταιρισμοί). Στο πλαίσιο του Συνεταιριστικού Δικαίου, οι συνεταιρισμοί είναι εμπορικά νομικά πρόσωπα κατά το τυπικό σύστημα, ενώ υπάρχει μια παραδοσιακή νομοθετική διαφοροποίηση της ρυθμιζόμενης ύλης, καθώς υφίστανται κατά βάση δύο διακριτά, παράλληλα νομικά καθεστώτα. Το ένα συνίσταται στο Δίκαιο Αστικών Συνεταιρισμών, επώνυμη μορφή των οποίων αποτελούν μεταξύ άλλων οι ασφαλιστικοί συνεταιρισμοί. Αυτό προσεγγίζει περισσότερο το κλασικό Δίκαιο των Εταιρειών (Εμπορικό Δίκαιο). Το άλλο είναι το Δίκαιο Αγροτικών Συνεταιρισμών, το οποίο εμφορείται κατ' αρχάς εντονότερα από το πνεύμα της κοινωνικής οικονομίας και επομένως συγγενεύει αρκετά με το Αστικό Δίκαιο.

Οι συνεταιρισμοί αποτελούν έναν τύπο εμπορικής εταιρείας διαθέσιμο για την εμπορική ναυτιλία με ποικίλους τρόπους, όπως η αλληλασφάλιση.

8. Γ. Πατροπουλάου, *P & I Club - Ασφάλιση P & I - Ασφάλιση P. & I. & D.*, Εκδόσεις Ίτην, Ιούλιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 151.

9. C. Duoruet, *Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire Questions Internationales*, No 78 - Novembre-Décembre 2014, σ. 22.