

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
Στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

«Η ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ»

ΕΛΕΝΗ ΝΙΚ. ΝΤΟΥΡΑ

Διπλωματική Εργασία

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η υπογεγραμμένη
Ελένη Νικ. Ντούρα

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από τη Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- **Μιχαήλ Παζαρζής (Επιβλέπων)**
- **Γεώργιος Σαμιώτης**
- **Ερνέστος Τζανάτος**

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Πρόλογος

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο της φοίτησης στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη «Ναυτιλία» του Πανεπιστημίου Πειραιώς και αποτέλεσε μία εκ των απαιτήσεων για την ολοκλήρωση της φοίτησής μου. Καθώς, οι καθημερινές απαιτήσεις που άπτονται των εργασιακών μου καθηκόντων είναι ιδιαίτερα αυξημένες, καθυστέρησα την ολοκλήρωση της εκπόνησής της. Θα ήθελα όμως να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για τα εχέγγυα με τα οποία με έχει επανδρώσει, τις ευκαιρίες που μου έχει προσφέρει και την αγάπη με την οποία με έχει γαλουχήσει ώστε να γίνω ο άνθρωπος που είμαι σήμερα, τους φίλους μου που με στήριξαν σε κάθε μου βήμα και επιλογή, εκείνους που με κινητοποίησαν να ξεκινήσω την εκπόνηση της παρούσας και εκείνους που με ενεργοποίησαν για την ολοκλήρωσή της.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου και δη τα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής για τη διδασκαλία τους, τη μετάγχιση γνώσεων, την άρτια καθοδήγηση και την παροχή ερεθισμάτων για περαιτέρω διερεύνηση επιστημονικών θεμάτων στον τομέα της Ναυτιλίας ο οποίος και αποτελεί ένα νέο αντικείμενο αναφορικά με τις έως σήμερα επαγγελματικές μου επιλογές.

Πίνακας Περιεχομένων

Κεφάλαιο Α'	σελ. 6
Μεθοδολογία - Ιστορικά Στοιχεία	
Κεφάλαιο Β'	σελ. 12
Η Σύσταση της Συμπλοιοκτησίας	
Κεφάλαιο Γ'	σελ. 23
Η Νομική Φύση της Συμπλοιοκτησίας	
Κεφάλαιο Δ'	σελ. 33
Η Εταιρική Ιδιότητα στη Συμπλοιοκτησία	
Κεφάλαιο Ε'	σελ. 43
Αποφάσεις Συμπλοιοκτητών – Διοίκηση Συμπλοιοκτησίας	
Κεφάλαιο ΣΤ'	σελ. 49
Η Διαχείριση της Συμπλοιοκτησίας	
Κεφάλαιο Ζ'	σελ. 58
Τρόπος και Λόγοι Λύσης της Συμπλοιοκτησίας	
Κεφάλαιο Η'	σελ. 64
Συμπεράσματα	
Βιβλιογραφία	σελ. 66

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται με το θεσμό της συμπλοιοκτησίας, την ιστορική προέλευση του βάσει των αναγκών της άσκησης της ναυτιλιακής και εμπορικής δραστηριότητας σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη και την Ελλάδα, την προσέγγιση των σύγχρονων εξελίξεων του θεσμού και την προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων κατόπιν της ανάλυσης του ισχύοντος νομικού και θεσμικού πλαισίου. Συγκεκριμένα, με την παρούσα διπλωματική εργασία θα επιχειρηθεί ο προσδιορισμός της έννοιας της συμπλοιοκτησίας, του τρόπου σύστασης και της νομικής της φύσης, θα εξετασθεί το ισχύον δίκαιο της συμπλοιοκτησίας και θα αναλυθεί η διοίκηση και τα όργανα της συμπλοιοκτησίας, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών. Επιπροσθέτως, θα προσδιοριστεί η διαχείριση, η εξουσία του διαχειριστή καθώς και η ευθύνη και οι υποχρεώσεις του, καθώς επίσης θα αναλυθεί ο τρόπος και οι λόγοι λύσης της συμπλοιοκτησίας. Από την ανάλυση του ισχύοντος νομικού και θεσμικού πλαισίου θα συναχθούν τα συμπεράσματα και θα καταγραφούν οι τυχόν προτάσεις για τη βελτίωση του θεσμού της συμπλοιοκτησίας.

ABSTRACT

The present thesis deals with the institution of the “ Ship Co- ownership”, its historical background based on prerequisites and needs of the performance of shipping and commercial activity in European Countries including Greece, the overture to the current developments of the aforementioned institution and the attempt to extract conclusions following an analysis of the respective current legal and regulatory framework.

More concretely, pursuant to the present thesis, the specification of the significance of the “Ship Co- ownership”, of its means of incorporation and its legal complexion, the

analysis of the current legal framework of “ Ship Co-ownership”, of its management and operating bodies, the rights and obligations of the “ Ship Co-owners” will be ventured to be crystallized.

Furthermore, herein under will be specified the management, the powers, the obligations and the rights of the administrator as well as herein under will be analyzed the legal means and options to dissolve the “Ship – Co-ownership”. Through the analysis of the current legal and regulatory framework an attempt will be conducted in order for conclusions to be extracted and suggestions for the optimization of the institution of “Ship – Co-ownership” to be improved.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Μεθοδολογία - Ιστορικά Στοιχεία

1.1 Μεθοδολογία

Η παρούσα διπλωματική εργασία πρόκειται για μία μονογραφία δεδομένης της πραγμάτευσης της με ένα θέμα, το θεσμό της συμπλοιοκτησίας, είναι δε αφ' ενός θεωρητική, καθώς αντιμετωπίζει το ως άνω θέμα της θεωρητικά προσδιορίζοντας το νομικό και θεσμικό υπόβαθρο της ως άνω συμπλοιοκτησίας κατόπιν βιβλιογραφικής μελέτης, αλλά και πρακτική καθώς επιχειρεί την ανάλυση του θεσμού της συμπλοιοκτησίας ως αυτός έχει διαμορφωθεί βάσει των αναγκών του εμπορίου και της ναυτιλίας. Δυνάμει των ως άνω ειρηθέντων, διευκρινίζεται ότι η μεθοδολογία που ακολουθείται στην παρούσα διπλωματική εργασία είναι η περιγραφική και η αναλυτική, καθώς επιχειρείται να αναφερθεί και να προσδιοριστεί με λεπτομέρεια το νομικό και θεσμικό υπόβαθρο της συμπλοιοκτησίας και η συγκριτική καθώς για την εκπόνηση, τη συγγραφή και την εξαγωγή των συμπερασμάτων έχει επιχειρηθεί η σύγκριση του ως άνω θεσμού που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας εργασίας με αντίστοιχα νομικά μορφώματα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη.

1.2 Γενικά – Προέλευση του Θεσμού

Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας είναι διατηρούμενος στους περισσότερους κώδικες ναυτικού δικαίου, αν και έχει χαρακτηριστεί ως νομοθετικός αναχρονισμός (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 63, όπου και αναφορά στον Ripert I No 785). Στον Κώδικα του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας ρυθμίζεται στα άρθρα 10 έως 36.

Κατά την αρχαιότητα εμφανίζεται η συμπλοιοκτησία ως σύμπραξη περισσότερων προσώπων στην κατασκευή και τη συνεκμετάλλευση του πλοίου, ως μία αρχέγονη εταιρική μορφή, στοιχεία για την οποία προκύπτουν από το νόμο των Ροδίων (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 63).

Κατά το Μεσαίωνα, η συμπλοιοκτησία εμφανίστηκε με πιο συγκεκριμένη εταιρική μορφή δυνάμενη να τοποθετηθεί στο πλαίσιο του ναυτικού δικαίου. (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 64).

Για τη συγκρότηση της συμπλοιοκτησίας απαιτείτο η κατασκευή του πλοίου από περισσότερα του ενός πρόσωπα, συνήθως είκοσι τέσσερα, τα οποία και συνεισέφεραν τα απαραίτητα κεφάλαια για την κατασκευή του πλοίου ή την προσωπική τους εργασία και τα οποία καθίσταντο κύριοι του πλοίου κατά μερίδες καλούμενες «καράτια» και τα οποία, κατά τα κρατούμενα, ήταν επίσης συνήθως είκοσι τέσσερα. Τα μερίδια συμμετοχής επί της κυριότητας του πλοίου δύνανται να διαιρεθούν επίσης σε κλάσματα, τα οποία είτε ως μερίδια είτε ως κλάσματα μερίδας μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο μεταβίβασης. Για τα έξοδα επισκευής και τις ζημίες του πλοίου που αποτελούσαν συνέπεια της πραγματοποίησης του μεταφορικού έργου που εκτελούσε το κοινό πλοίο, έκαστος μεριδούχος ευθυνόταν διαιρετά. Περαιτέρω, οι συμπλοιοκτήτες λάμβαναν αποφάσεις κατά πλειοψηφία, σύμφωνα με τον αριθμό των μερίδων τους (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 64).

Ειδική μνεία για τις περί της συμπλοιοκτησίας διατάξεις περιέλαβε η «Ordonnance de la Marine» του 1861, η οποία βασίστηκε σε διατάξεις προηγούμενων συλλογών του ναυτικού δικαίου, όπως το «Statut de Hamburg» του 1270 (άρθρο 24) και το «Statut de Lubeck» του 1299 (άρθρο 25) (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 64). Η συμπλοιοκτησία ρυθμίστηκε εν συνεχεία με πιο ενδεδεγμένη και πλήρη τρόπο από τον «Code de la Commerce», ρύθμιση η οποία αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε με το πέρασμα του χρόνου στα επιμέρους νομοθετικά συστήματα των εκάστοτε κρατών σύμφωνα με τις ανάγκες της οικονομίας και του εμπορίου. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στον Καμβύση, η ανάγκη για την πιο λεπτομερή ρύθμιση του θεσμού

της συμπλοιοκτησίας συνέπεσε χρονικά με την εποχή κατά την οποία εντατικοποιήθηκε η χρησιμοποίηση του ατμού ως κινητήρια δύναμη και καθιερώθηκαν οι μεγάλες σιδηρές κατασκευές των πλοίων οι οποίες και απαιτούσαν τη δαπάνη μεγάλων κεφαλαίων. Επιπροσθέτως, συνέπεσε με την εποχή κατά την οποία η χρηματαγορά δεν ήταν επαρκώς αναπτυγμένη και η εύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων για την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων καθώς και την ανάληψη των κινδύνων που άπτονται της εκτέλεσης του σχετικού με τα ως άνω μεταφορικού έργου καθίστατο ιδιαίτερα δύσκολη. Συνεπώς, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας φάνηκε χρήσιμος ακριβώς σε αυτά τα σημεία ικανοποιώντας τις ως άνω εκτεθείσες ανάγκες της οικονομίας και του εμπορίου. Συγκεκριμένα, οι μικροί πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι της εποχής, διαθέτοντας έκαστος εξ' αυτών μικρά κεφάλαια, προέβαιναν στην από κοινού αγορά και συνεκμετάλλευση του πλοίου. Επιπροσθέτως, λόγω της συντελεσθείσας τεχνολογικής προόδου η οποία και συνέβαλλε στην επέκταση και την αύξηση του αριθμού των τακτικών πλόων, ο σχετικός κίνδυνος αυξήθηκε αντίστοιχα. Καθώς, η θαλάσσια ασφάλιση δεν είχε ακόμη αναπτυχθεί επαρκώς, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας συνέβαλλε στη μείωση του σχετικού ρίσκου, δεδομένης της ύπαρξης μεγαλύτερου αριθμού συγκυρίων στους οποίους και καταμεριζόταν το ρίσκο, οι κίνδυνοι και τα κόστη του μεταφορικού έργου και οι οποίοι συνεπώς προτιμούσαν να είναι συγκύριοι σε περισσότερα πλοία με μικρότερες μερίδες, παρά έκαστος εξ' αυτών να είναι κύριος ενός πλοίου αναλαμβάνοντας εξ' ολοκλήρου και το σχετικό κίνδυνο (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκουλα, 1982, σελ. 64).

Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα κράτη των οποίων η οικονομία βασιζόταν στη ναυτιλία, καθώς και τα κράτη στα οποία η ναυτιλία διαδραμάτιζε έναν ρόλο ουσιώδη στην επιχειρηματική πραγματικότητα, υποχρεώθηκαν βάσει των οικονομικών συνθηκών και εμπορικών αναγκών να ρυθμίσουν το θεσμό της συμπλοιοκτησίας με την εισαγωγή των αντίστοιχων ναυτικών κωδίκων. Στην Ελλάδα, στον Εμπορικό Νόμο του 1836, περιελήφθησαν ειδικές ρυθμίσεις για το θεσμό της συμπλοιοκτησίας, ενώ δυνάμει του Ν. ΓΨΙΖ/1911, ρυθμίστηκε ειδικότερα ο ως άνω θεσμός με τα άρθρα 290 - 309 αυτού. Ο νόμος αυτός υιοθέτησε στο μεγαλύτερο του μέρος τις σχετικές διατάξεις του γερμανικού εμπορικού κώδικα (άρθρα 489-507). Άλλωστε, κατόπιν των εκάστοτε τροποποιήσεων και των επιμέρους νεότερων νομοθετικών ρυθμίσεων, δεν

παρατηρούνται ουσιώδεις αλλαγές των αρχών που αποτελούν τη βάση του θεσμού της συμπλοιοκτησίας. (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 65).

Βέβαια, κατόπιν της ανάπτυξης του θεσμού της ασφαλίσεως και της τεχνολογικής προόδου των ναυπηγήσεων οι οποίες πλέον και απαιτούν την εύρεση εξαιρετικά μεγάλων κεφαλαίων για την απόκτηση και τον εξοπλισμό των πλοίων, δυνάμενων να εξευρεθούν κυρίως μόνο από εκείνη την εταιρεία που θα φέρει την εταιρική μορφή της ανωνύμου, ο θεσμός της ναυτιλίας άρχισε να εμφανίζει σημεία ουσιώδους περιορισμού στην επιχειρηματική του χρήση, η οποία και περιορίστηκε στις μικρότερες μορφές ναυτιλιακής εκμετάλλευσης, όπως η αλιεία και η μικρή φορτηγός ναυτιλία όπου μάλιστα και ενδείκνυται λόγω της ευχέρειας και της ευελιξίας της σχετικής σύστασης με σκοπό την αποφυγή των τυπικών διατυπώσεων που απαιτούνται στις συνδεόμενες με τη σύσταση άλλων μορφών εταιρειών όπως η ανώνυμη εταιρεία (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 128).

Στην Ελλάδα, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας είχε ανέκαθεν βαρύνουσα σημασία αναφορικά με άλλα κράτη λόγω των επιχειρηματικών δομών της ελληνικής οικονομίας, η οποία και διακρίνεται και κατά την εισαγωγή του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου όπου και περιελήφθησαν συγκεκριμένα άρθρα (10-36) τα οποία και ρυθμίζουν τον ως άνω θεσμό της συμπλοιοκτησίας. Βέβαια, παρατηρείται και στη χώρα μας ο μαρασμός που γνωρίζει ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας λόγω της τεχνολογικής προόδου και της ανάπτυξης της ναυτικής ασφάλισης υφιστάμενος τον ανταγωνισμό άλλων εταιρικών μορφών και δη της ανωνύμου εταιρείας (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 128).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β´

Η σύσταση της συμπλοιοκτησίας

Για την ίδρυση της συμπλοιοκτησίας απαιτείται η πλήρωση τόσο ουσιαστικών προϋποθέσεων (Θεοχαρίδης Γ., Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 13), δυνάμει του ΚΙΝΔ αλλά και του κοινού δικαίου, όσο και τυπικών.

I. Ουσιαστικές προϋποθέσεις δυνάμει του ΚΙΝΔ.

Δυνάμει του άρθρου 10 ΚΙΝΔ το οποίο ορίζει «Όταν συγκύριοι πλοίου συνεκμεταλλεύονται αυτό (συμπλοιοκτησία), εκτός εναντίας εγγράφου συμφωνίας, εφαρμόζονται αι διατάξεις του παρόντος τίτλου», επιτάσσεται η ύπαρξη των κάτωθι ουσιαστικών στοιχείων (Θεοχαρίδης Γ., Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ 13 και Σημαντήρας Κ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 4^η έκδοση (1988), παρ. 571, 410-411) για την ύπαρξη συμπλοιοκτησίας, ήτοι:

(Α) Πλοίο

(Β) Συγκυριότητα επί του πλοίου

(Γ) Συνεκμετάλλευση του πλοίου

(Α) Πλοίο

Ειδικότερα, προκειμένου να προσδιοριστεί η έννοια του πλοίου, κρίνεται απαραίτητη η παραπομπή στο άρθρο 1 του ΚΙΝΔ, δυνάμει του οποίου ορίζεται το εξής: «Πλοίον, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητος καθαρὰς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον ὅπως κινῆται αυτοδυνάμως εν θαλάσση. Αι διατάξεις των τρίτου, τετάρτου, ἑκτου, εβδόμου, δωδεκάτου, δεκάτου τρίτου και δεκάτου τετάρτου τίτλων του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και επί παντός ἄλλου πλωτοῦ ναυπηγήματος». Συνεπώς δυνάμει του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ για την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας απαιτείται πλοίο ἤδη ναυπηγημένο το οποίο αποτελεί και το αντικείμενο της κερδοσκοπικῆς δραστηριότητος των πλειόνων συμπλοιοκτητῶν. Βέβαια δυνάμει του άρθρου 36 ΚΙΝΔ, υπαγορεύεται η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων περί συμπλοιοκτησίας του ΚΙΝΔ και επί του ναυπηγούμενου πλοίου. Σε κάθε περίπτωση ὅμως, καθὼς πολυπλεύρως ιδωμένο το ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίο, δεν αποτελεί πλοίο, πρέπει να γίνει αποδεκτό ὅτι για τη

σύσταση συμπλοιοκτησίας επί ναυπηγούμενου πλοίου, απαιτείται δυνάμει της δυσχέρειας διαπίστωσης της τελευταίας στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ρητή συμφωνία, ήτοι η ρητή σύμπτωση των δηλώσεων βουλήσεως, έστω και εάν πρόκειται για προφορική συμφωνία (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 129). Συνεπώς, κατά τα ανωτέρω, ισχύει ότι συμπλοιοκτησία δύναται να συσταθεί εγκύρως και επί πλοίου ναυπηγούμενου, υπό την προϋπόθεση το αντικείμενο της προφορικής κατά τα ανωτέρω ειρηθέντα συμφωνίας να αφορά στην από κοινού ναυπήγηση του πλοίου το οποίο και ολοκληρωθησομένης της ναυπηγήσεως προορίζεται για την από κοινού εκμετάλλευσή του υπό τους συγκυρίους (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήναι, 1968, σελ.203).

Σε καμία περίπτωση δεν δύναται να συσταθεί συμπλοιοκτησία επί σκάφους το οποίο κινείται μεν αυτοδύναμα στη θάλασσα, αλλά η χωρητικότητα αυτού είναι κάτω των δέκα κόρων. Επίσης, δεν δύναται να συσταθεί συμπλοιοκτησία επί πλοίου το οποίο δεν εκτελεί ναυτιλιακές κερδοσκοπικές δραστηριότητες, π.χ. ιδιωτική θαλαμηγός ή σκάφος το οποίο χρησιμοποιείται υπό των συγκυρίων ως ξενοδοχείο (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήναι, 1968, σελ.202).

Υφίστανται και έτερες περιπτώσεις κατά τις οποίες υπαρχούσης της προϋποθέσεως της συνεκμεταλλεύσεως, η σύσταση συμπλοιοκτησίας δεν είναι δυνατή. Ειδικότερα, πρόκειται για την περίπτωση του πλωτού ναυπηγήματος (Γράβαρης Β., Η Έννοια του Πλωτού Ναυπηγήματος εις τον ΚΙΝΔ, ΕΕμπΔ, 1975, 22) όπου δυνάμει των οριζομένων στο άρθρο 10 ΚΙΝΔ δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί συμπλοιοκτησίας (Θεοχαρίδης Γεώργιος Δ., Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008), αλλά οι διατάξεις περί «κοινωνίας» του Αστικού Κώδικα (Βλ. Άρθρα ΑΚ 785-805). Εξαιρετικά, θα εφαρμοστούν οι διατάξεις περί συμπλοιοκτησίας αναφορικά με εκείνα τα πλωτά ναυπηγήματα τα οποία εξομοιώνονται από το Νόμο με πλοία (Θεοχαρίδης Γεώργιος Δ., Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008, Μον), ήτοι στις πλωτές δεξαμενές. Εν κατακλείδι δε, πρέπει να αποκρυσταλλωθεί το γεγονός της υπάρξεως ισάριθμων συμπλοιοκτησιών με τον αριθμό των πλοίων, ήτοι ότι συμπλοιοκτησία μπορεί να συσταθεί μόνο σε ένα πλοίο, οπότε στην περίπτωση συνεκμεταλλεύσεως περισσότερων κοινών πλοίων από πλείονα πρόσωπα, τότε θα υπάρχουν τόσες χωριστές συμπλοιοκτησίες όσες και ο αριθμός των πλοίων (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 145., Καραβά,

κεφ. 140, σελ.149, Κ. Ρόκα, Ναυτικόν Δίκαιον, κεφ.50, σελ. 202, Δελούκα Ν., Ναυτικόν Δίκαιον, κεφ. 76, σελ. 137).

(B) Συγκυριότητα

Η συγκυριότητα συνίσταται στο εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας εκ των πλειόνων συμπλοιοκτητών επί του κοινού πλοίου, ήτοι στην κυριότητα «δύο ή περισσοτέρων προσώπων φυσικών ή νομικών επί του ίδιου πλοίου εξ'αδιαιρέτου κατ'ιδανικά μέρη» (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήναι, 1968, σελ. 203, ΑΚ 1113, Villeneau εν 1958, σελ.699). Ως έννοια, εκφράζοντας μάλιστα το στατικό στοιχείο της συμπλοιοκτησίας, αντιδιαστέλλεται από τη συνεκμετάλλευση που εκφράζει το δυναμικό στοιχείο της τελευταίας (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 146). Συνεπώς, δεν υφίσταται συμπλοιοκτησία στην περίπτωση κατά την οποία πλείονες πλοιοκτήτες εκμεταλλεύονται πλοίο που δεν υπάγεται στην κυριότητά τους ή πλοίο που υπάγεται στην κυριότητα εταιρείας έχουσας νομική προσωπικότητα (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 146) οπότε και πραγματοποιούμενης της εκμετάλλευσης από την τελευταία, θα υφίσταται απλή πλοιοκτησία (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 146). Επιπροσθέτως, δεν υφίσταται συμπλοιοκτησία στην περίπτωση περισσότερων ενυπόθηκων δανειστών, περισσότερων εφοπλιστών μη πλοιοκτητών ή περισσότερων ναυλωτών του ίδιου πλοίου (Ηλία Ιω. Τσάγκαρη Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Βιβλιοπ. Πρωτεύς, 1958, σελ. 90). Περαιτέρω, δεδομένου ότι η συγκυριότητα αποτελεί εμπράγματο δικαίωμα επί πλοίου κατά τα ανωτέρω, υπαγόμενο στο δίκαιο της σημαίας του πλοίου, συμπλοιοκτησία επί πλοίου αλλοδαπής σημαίας δυνάμει του ΚΙΝΔ δεν δύναται να συσταθεί (Λεωνίδας Ν. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 2006, σελ 95). Επίσης ισχύει ότι η συγκυριότητα επί πλοίου εξοπλισμένου, αποτελεί μαχητό δικαστικό τεκμήριο συμπλοιοκτησίας (Λεωνίδας Ν. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 2006, σελ 96).

Υφίστανται πλείονες τρόποι συστάσεως της συγκυριότητας επί πλοίου, ήτοι δυνάμει συμβάσεως δωρεάς ή συμβάσεως πωλήσεως ιδανικού μέρους (Θεοχαρίδης Γεώργιος Δ., Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008, σελ.17, Τσάγκαρι, Ερμηνεία κατ'άρθρον, άρθρον 10, 88). Επιπροσθέτως, συγκυριότητα

δύναται να συσταθεί εφόσον το κατά τα άνω ιδανικό μέρος πλοίου καταλειφθεί είτε ως αντικείμενο κληροδοσίας είτε ως μέρος κληρονομιάς (Θεοχαρίδης Γεώργιος Δ., Η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008, σελ 18). Στη θεωρία υποστηρίζεται ότι η απόκτηση ποσοστού συγκυριότητας επί πλοίου δύναται να αποκτηθεί και δια της κατακυρώσεως του τελευταίου δυνάμει διενέργειας πλειστηριασμού (Θεοχαρίδης Γεώργιος Δ., Η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008, σελ.18), καθώς και δια χρησικτησίας κατά την περίπτωση που πληρούνται οι σχετικές με την τελευταία προϋποθέσεις (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, κεφ. 26 ΙΙ, σελ. 126-128) . Βέβαια, δυνάμει και των ανωτέρω ειρηθέντων, θα πρέπει οι συγκύριοι που απέκτησαν το ποσοστό συγκυριότητας με τους ως άνω τρόπους να επιδιώκουν και τον κοινό σκοπό της συνεκμεταλλεύσεως του κοινού πλοίου, άλλως αντί των διατάξεων περί συμπλοιοκτησίας θα τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις περί κοινωνίας δικαιώματος κατά τον Αστικό Κώδικα.

(Γ) Συνεκμετάλλευση επί του πλοίου

Κατά τον Αναστασιάδη, οι ειδικές διατάξεις περί συμπλοιοκτησίας του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται υπαρχούσης της κατά τα ανωτέρω λεχθέντα προϋποθέσεως της συγκυριότητας, ήτοι στην περίπτωση κατά την οποία πλείονα πρόσωπα, μη συναπτόμενα με εταιρικό δεσμό μεταξύ τους, έχοντας δικαίωμα κυριότητας επί του κοινού πλοίου, συνάπτουν συμφωνία δια της οποίας επιδιώκουν την εκμετάλλευση του τελευταίου με σκοπό το κέρδος (Ηλία Κ. Αναστασιάδη, Εγχειρίδιον του Εμπορικού Δικαίου, 1927, β' τόμος, σελ 58). Συνεπώς, προκύπτει ότι για την εφαρμογή της συμπλοιοκτησίας απαραίτητη είναι η ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ των συγκυρίων για την κοινή εκμετάλλευση του πλοίου.

Μάλιστα, κατά τον Καραβά (Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Περί Συμπλοιοκτησίας, κεφάλαιο πρώτο, σελ. 146), η έννοια της εκμετάλλευσης του κοινού πλοίου από τους συγκυρίους, διακρίνεται στην «άμεση» και την «έμμεση». Ειδικότερα, ο τελευταίος, υπογραμμίζει ότι αντίθετα με την «έμμεση», αποκλειστικά η «άμεση» συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου από τους συγκυρίους υπάγεται στα οικεία άρθρα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και συνιστά τη συμπλοιοκτησία. Άλλωστε, η έννοια της «έμμεσης» συνεκμετάλλευσης του κοινού πλοίου, συνίσταται σε εκείνον τον τρόπο εκμετάλλευσης του κοινού πλοίου δυνάμει του οποίου, οι

συμπλοιοκτήτες εκμισθώνουν αυτό σε τρίτο πρόσωπο, το οποίο για ίδιον όφελος και λογαριασμό καταπιάνεται με το δύσκολο έργο της ανάληψης των απορρεόντων εκ της εκμετάλλευσης του τελευταίου κινδύνων αυτού (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ 146). Κατά την ιταλική θεωρία και πρακτική, το τρίτο αυτό πρόσωπο, ως αναφέρει ο Καραβάς (Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Περί Συμπλοιοκτησίας, κεφάλαιον πρώτον, σελ. 146), ονομάζεται «armatore conduttore».

Συνεπώς, δεν αρκεί η ύπαρξη της εμπράγματης φύσεως αλλά απαραίτητη είναι και η ενοχική, ήτοι εκείνη της «ενώσεως» μεταξύ των συγκυρίων για την κοινή εκμετάλλευση του πλοίου (Ηλίας Κ. Αναστασιάδης, Εγχειρίδιον του Εμπορικού Δικαίου, 1927, β' τόμος σελ 58). Ειδικότερα, στο ελληνικό δίκαιο δεν υφίσταται ο διαχωρισμός που υφίσταται στο ιταλικό δίκαιο μεταξύ της εμπράγματης και της ενοχικής φύσης της συμπλοιοκτησίας (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Περί Συμπλοιοκτησίας, κεφάλαιον πρώτον, σελ. 147), αλλά η τελευταία βασιζόμενη στο εμπράγματο δίκαιο ενέχει ως δυναμικό στοιχείο του ορισμού της, την ύπαρξη της συμφωνίας της συνεκμετάλλευσης αυτού, ήτοι το ενοχικό δίκαιο. Αντιθέτως, στο ιταλικό δίκαιο υφίσταται διαχωρισμός μεταξύ της «societa di armamento», ήτοι της συμφωνίας περί της εκμεταλλεύσεως του κοινού πλοίου κατά το ελληνικό δίκαιο και της «comproprietà della nave», ήτοι του εμπράγματος στοιχείου της συγκυριότητας (έτσι, Brunetti, Bonelli, Ηλίας Κ. Αναστασιάδης, Εγχειρίδιον του Εμπορικού Δικαίου, 1927, β' τόμος) επί αυτού. Ειδικότερα, δυνάμει της αιτιολογικής έκθεσης του ιταλικού «codice della navigazione» (1942) παρατηρεί την κατά τα άνω εκτεθέντα αντιδιαστολή της στατικής φύσεως της συγκυριότητας από τη δυναμική της συμπλοιοκτησίας (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Περί Συμπλοιοκτησίας, κεφάλαιον πρώτον, σελ. 147). Ομοίως κατά τον Καραβά, προς επίρρωση και του τελευταίου ισχυρισμού, η παραδοχή του Brunetti (Tratt. Del dir. Delle societa, I, 1948) περί του διαχωρισμού στα άρθρα του ανωτέρω «codice della navigazione» των ρυθμίσεων περί της συγκυριότητας του πλοίου, άρθρα 258-264, από την συνεκμετάλλευση του τελευταίου, ήτοι την άσκηση της κοινής επιχείρησης, άρθρα 278-286, η οποία και συνιστά την συμπλοιοκτησία κατά το ιταλικό δίκαιο (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Περί Συμπλοιοκτησίας, κεφάλαιον πρώτον, σελ. 147).

Για την ύπαρξη της σύμβασης συνεκμετάλλευσης, ήτοι του προκείμενου ενοχικού δεσμού (Γ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ 20) απαιτείται συμφωνία, ήτοι σύμπτωση των κοινών δηλώσεων βουλήσεως των

συγκυρίων του κοινού πλοίου. Το αντικείμενο της σύμπτωσης των κοινών δηλώσεων βουλήσεως επιτάσσεται να είναι η άσκηση ναυτιλιακής δραστηριότητας με σκοπό το κέρδος (Γ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ 20). Έχει υποστηριχθεί ότι η σύμβαση, η συμφωνία μεταξύ των συγκυρίων, που απαιτείται για τη σύσταση της συμπλοιοκτησίας αποτελεί μίας μορφής εταιρικής συμβάσεως η οποία όμως καταρτίζεται ατύπως (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 128). Συνεπώς, η συμφωνία για τη συνεκμετάλλευση του πλοίου έχει αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα. Βέβαια, ο κανόνας είναι ο έγγραφος τύπος της καταρτίσεως της τελευταίας, επειδή με τον τρόπο αυτόν καθίσταται εναργής η απόδειξη των όρων της συνεκμετάλλευσης του κοινού πλοίου από τους συγκυρίους, προαχθησομένης της ασφάλειας των συναλλαγών (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 129). Ειδικότερα, δυνάμει του άρθρου 10 ΚΙΝΔ, ισχύει ότι η σύσταση της συμπλοιοκτησίας δύναται να αποδειχθεί δια της χρήσεως οιαδήποτε αποδεικτικού μέσου, ήτοι και δια της εμμάρτυρου αποδείξεως, ενώ η οιαδήποτε παρέκκλιση εκ των οριζομένων εκ του νόμου πρέπει να συμφωνείται εγγράφως, αποδεικνυόμενη μόνο δια του ως άνω έγγραφου τύπου.

Σε κάθε περίπτωση, αν υιοθετηθεί η κατά την προηγούμενη παράγραφο αναφορά στην «εταιρική σύμβαση», τότε μπορεί να ειπωθεί ότι η τελευταία αναπτύσσει τη νόμιμη ενέργειά της από το χρονικό σημείο της σύμπτωσης των δηλώσεων βουλήσεως των συγκυρίων, ιδωμένη κατά τις Γενικές Αρχές του Αστικού Κώδικα (Γεώργιος Θεοχαρίδης, Η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008.,σελ 20).

Βέβαια, σε κάθε περίπτωση χρήζει αναφοράς και η δυνατότητα προφορικής καταρτίσεως της συμπλοιοκτησίας. Πράγματι, όπως εκτέθηκε και ανωτέρω, η συμπλοιοκτησία δύναται να καταρτισθεί και ατύπως. Απλά, στην περίπτωση αυτή, η απόδειξη της σύναψής της καθίσταται δυσχερέστερη. Μάλιστα, ως εκθέτει ο Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, 1982, σελ.67), η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας δύναται να καταρτισθεί και σιωπηρά. Στην περίπτωση αυτή, θα συνάγεται από τη δεδομένη πραγματική κατάσταση. Ο τελευταίος, αναφέρει μάλιστα προτάσσοντας ιδιαίτερα σημαντική νομολογία (Π Πειρ. 501/74 ΕΝΔ 2.423), προκειμένου να υποστηρίξει τη θέση του, την περίπτωση των κληρονόμων ενός και μοναδικού πλοιοκτήτη οι οποίοι συνεχίζουν από κοινού την εκμετάλλευση του κοινού πλοίου με σκοπό το κέρδος, καθώς και εκείνη την περίπτωση κατά την οποία εκποιούνται περισσότερα ιδανικά μερίδια του πλοίου σε περισσότερους (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν

Δίκαιον, 1982, σελ.67, ο οποίος αναφέρει τον Ρόκα, κεφ. 50 III, καθώς και τις αποφάσεις υπ' αριθ. Π/κείον Σάμου 274/65 ΕΕμπΔ ιστ'403, ΠΠΠειρ. 501/74 ΕΝΔ 2.423).

Σύμφωνα με τον Φ. Ποταμιάνο (Φ. Ποταμιάνος, Περί συμπλοιοκτησίας, σελ. 152), εάν η δυνατότητα σιωπηρής καταρτίσεως της συμπλοιοκτησίας αποκλειόταν, θα έπρεπε να καταστεί αποδεκτή η θέση περί λύσης της συμπλοιοκτησίας εάν πωληθέντος ιδανικού μεριδίου από συμπλοιοκτήτη σε τρίτο μέρος, ο τελευταίος, άμα τη αγορά αυτού, δεν συναινούσε στη συνέχιση αυτής. Στην περίπτωση βέβαια αυτή, ως εκθέτει ο Ποταμιάνος, θα υφίστατο παραβίαση του οικείου νόμου, καθώς, όπως θα ειπωθεί και κατωτέρω, υφίσταται ειδική πρόβλεψη περί των περιπτώσεων που παρέχουν το δικαίωμα στο συμπλοιοκτήτη να ζητήσει τη λύση της συμπλοιοκτησίας. Εξετάζοντας την ενέργεια που αναπτύσσει η σύναψη της σύμβασης της συμπλοιοκτησίας όχι μόνο ως προς τους συμπλοιοκτήτες ή τους καθολικούς διαδόχους αυτών, μπορεί να ειπωθεί, ως υποστηρίζει και ο Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ.205), ότι η τελευταία ενεργεί και προς τους ειδικούς διαδόχους των ανωτέρω συμπλοιοκτητών. Πράγματι, εκείνος που έχει αποκτήσει μερίδα συμπλοιοκτησίας, υπεισέρχεται αυτοδικαίως στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση συμπλοιοκτησίας.

II. Ουσιαστικές Προϋποθέσεις κατά το κοινό δίκαιο

Για την έγκυρη σύσταση της συμπλοιοκτησίας, δυνάμει και των ανωτέρω ειρηθέντων απαραίτητη δεν καθίσταται μόνο η πλήρωση των προβλεπομένων από τον ΚΙΝΔ προϋποθέσεων αλλά και έτερων, προβλεπομένων από το κοινό δίκαιο. Ειδικότερα, εφόσον μία από τις προϋποθέσεις σύστασης της συμπλοιοκτησίας είναι η σύναψη της σύμβασης συνεκμετάλλευσης, είτε δυνάμει του έγγραφου τύπου, είτε προφορικώς, είτε σιωπηρώς, κατά τα ως άνω, επιβάλλεται η σε κάθε μία από τις ως άνω περιπτώσεις η διατύπωση έγκυρης δήλωσης βουλήσεως από ένα άτομο με πρόθεση την ίδρυση της συμπλοιοκτησίας. Συνεπώς, θα πρέπει στο πρόσωπο εκείνου που επιθυμεί να συστήσει συμπλοιοκτησία ή εκείνου που επιθυμεί να προσχωρήσει σε μία ήδη συσταθείσα ένωση, να συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008, σελ. 22).

Συγκεκριμένα, οι απαιτούμενες κατά το κοινό δίκαιο προϋποθέσεις είναι οι ακόλουθες:

- 1) Ικανότητα Δικαίου
- 2) Δικαιοπρακτική Ικανότητα
- 3) Εμπορική Ικανότητα

1) *Ικανότητα Δικαίου*: Η έννοια της ικανότητας δικαίου εκτίθεται στο κεφάλαιο του Αστικού Κώδικα με τίτλο «Γενικές Αρχές». Πρόκειται για την ικανότητα του προσώπου να είναι φορέας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Αναφορικά με τα φυσικά πρόσωπα, η ικανότητα δικαίου απονέμεται ουσιαστικά με τη γέννηση, ενώ για τα νομικά πρόσωπα ο κανόνας είναι ότι η τελευταία απονέμεται με την έγγραφη κατάρτιση της συστατικής πράξης, εφόσον δεν απαιτείται από το νόμο η βεβαίωση συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων ή η παροχή σχετικής κρατικής άδειας (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008, σελ. 22). Βέβαια, πρέπει να ειπωθεί ότι για κάθε νομικό πρόσωπο προβλέπονται εκ του νόμου διαφορετικές ειδικές προϋποθέσεις ως προς την απονομή νομικής προσωπικότητας, με συνέπεια τη σπάνια εφαρμογή του γενικού κανόνα (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία, σελ. 23, ο οποίος εκεί παραπέμπει στα άρθρα 4 v 2190/1920, 8, και 9 v. 3190/1955, 3 v. 602/1915).

2) *Δικαιοπρακτική Ικανότητα*: Κατά το Γεωργιάδη (ΑΚ Γεωργιάδη Σταθόπουλου, άρθρο 127, αριθ.2, Σημαντήρας, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, αρ. 601, 443,επ.), η δικαιοπρακτική ικανότητα συνίσταται στην στην αυτοπρόσωπη ικανότητα διατύπωσης δήλωσης βουλήσεως, ώστε να επέλθει η επιθυμητή έννομη συνέπεια (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008, σελ. 23). Ο νομοθέτης έχει προβεί στο διαχωρισμό μεταξύ φυσικών και νομικών προσώπων σχετικά με την απόκτηση της δικαιοπρακτικής ικανότητας. Ειδικότερα, ο νομοθέτης προβαίνει στην εξής διάκριση σχετικά με την απόκτηση της δικαιοπρακτικής ικανότητας από τα φυσικά πρόσωπα: α) ανίκανα φυσικά πρόσωπα, β) περιορισμένα ικανά πρόσωπα, γ) ικανά. Η αναφερθείσα διάκριση προκύπτει από την ταύτιση της βιολογικής με την πνευματική ωριμότητα (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008, σελ. 23). Αντιθέτως, στα νομικά πρόσωπα, κριτήριο για την απόκτηση της δικαιοπρακτικής ικανότητας και την απορρέουσα από την τελευταία παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων που συνεπάγεται τη δέσμευση του νομικού προσώπου, αποτελεί η δικαιοπρακτική ικανότητα των

οργάνων που έχουν επιφορτιστεί με τη διοίκηση του τελευταίου, ήτοι διαθέτουν την ικανότητα δέσμευσης του δυνάμει των αποφάσεων που λαμβάνουν και των ενεργειών που υλοποιούν ώστε τοιουτοτρόπως να αποκτήσει δικαιώματα και υποχρεώσεις το νομικό πρόσωπο (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, ο οποίος παραπέμπει στο Σημαντήρα, Γενικές Αρχές, αρ. 459^α, 314).

3) *Εμπορική Ικανότητα*: Κατά το Γεωργακόπουλο (Γεωργακόπουλος Λ., Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, τ. Ι τεύχος 1, κεφ. 14, Ι (3), 89.) η εμπορική ικανότητα συμπίπτει ως προς τις προϋποθέσεις της με τη δικαιοπρακτική ικανότητα και αφορά στην ικανότητα υλοποίησης εμπορικών πράξεων που προϋποτίθεται για την ενάσκηση πράξεων αντικειμενικά εμπορικών (Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία, 2008, σελ 23, που παραπέμπει στο Μάρκου Ι. , Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, Βασικές Έννοιες, Ι (2004), 237 και Παμπούλη Κ. Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου, γ' έκδοση, 206). Συνεπώς, δύναται να συναχθεί εκ των ανωτέρω λεχθέντων ότι πρόσωπα ανίκανα ή με περιορισμένη δικαιοπρακτική ικανότητα αδυνατούν να αποκτήσουν την εμπορική ιδιότητα και συνεπώς και την πτωχευτική ικανότητα, εφόσον η πρώτη αποτελεί προϋπόθεση για την απόκτηση της δεύτερης. Όπως εκθέτει ο Κοτσίρης Λ. (Πτωχευτικό δίκαιο, 7^η έκδοση (2008) αρ. 116, 208), ενώ κατά το προϊσχύσαν πτωχευτικό δίκαιο ο πτωχός έχανε την εμπορική ιδιότητα, με το νέο δίκαιο, επιτρέπεται η επαναφορά του οφειλέτη στον επαγγελματικό χώρο. Συνεπώς, ως ορίζει το Άρθρο 78 του Πτωχευτικού Κώδικα, εφόσον με τον τρόπο αυτό εξυπηρετούνται καλύτερα τα συμφέροντα των πιστωτών, δυνάμει αποφάσεως του πτωχευτικού δικαστηρίου κατόπιν υποβολής αιτήσεως του οφειλέτη, να επιτραπεί στον τελευταίο η συνέχιση της άσκησης της δραστηριότητάς του για την οποία κηρύχθηκε σε πτώχευση.

Συμπεράσματα

Δυνάμει των ανωτέρω ειρηθέντων μπορεί να συναχθεί για τα φυσικά πρόσωπα, πως απαραίτητη προϋπόθεση για όποιον θέλει να συστήσει συμπλοιοκτησία είναι να έχει τη δικαιοπρακτική και την εμπορική ιδιότητα. Συνεπώς, για τα νομικά πρόσωπα που επιθυμούν να αποτελέσουν μέλη της συμπλοιοκτησίας στην ίδρυση αυτής, πρέπει να πληρούνται ακριβώς η ίδια προϋπόθεση, ήτοι τα όργανα των νομικών προσώπων που συμμετέχουν στη διοίκηση των τελευταίων να έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα καθώς και την εμπορική ιδιότητα σχετικά με την εξωτερικήυση της

δήλωσης βουλήσεως συνεκμετάλλευσης του πλοίου (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, 2008, σελ. 24).

III. Τυπικές Προϋποθέσεις

Ήδη έχει αναφερθεί ανωτέρω η δυνατότητα κατάρτισης της συμπλοιοκτησίας εγγράφως, προφορικός ή και σιωπηρώς, οπότε στην περίπτωση αυτή η σύσταση της συμπλοιοκτησίας συνάγεται εκ της πραγματικής καταστάσεως. Βέβαια, στις τυπικές προϋποθέσεις κατάρτισης της συμπλοιοκτησίας κρίνεται ότι απαιτείται να μην γίνει μόνο μνεία στον τύπο σύστασης της τελευταίας, ο οποίος άλλωστε έχει εκτενώς αναλυθεί ήδη ανωτέρω, αλλά και στη δημοσιότητα που τυχόν απαιτείται για την έγκυρη σύσταση της συμπλοιοκτησίας καθώς και στο περιεχόμενο της συμφωνίας για τη σύσταση της τελευταίας. Ειδικότερα, κατά το Δημήτριο Νικολ. Καμβύση (Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Εκδ. Αντων, Ν. Σάκκουλα, 1982, σελ. 68) δεν απαιτούνται ιδιαίτερες διατυπώσεις δημοσιότητας και η ίδια η σύμβαση, δυνάμει και των ανωτέρω ειρηθέντων, δεν υπόκειται σε οιονδήποτε τύπο (Ομοίως, Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 68, ο οποίος αναφέρει προς επίρρωση του ισχυρισμού του την υπ' αριθ. 501/1974 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς). Συνεπώς, καταλήγοντας στην έλλειψη απαίτησης οιασδήποτε μορφής δημοσιότητας για την ιδρυτική σύμβαση, ακόμα και στην περίπτωση έγγραφης κατάρτισης αυτής μεταξύ των συμβαλλομένων εκεί μερών, κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί η εξαίρεση που εισάγεται κατά την Αλίκη Κιάντου Παμπούκη η οποία και έγκειται στο διορισμό διαχειριστή σε σχέση με τρίτα πρόσωπα δυνάμει του άρθρου 14 ΚΙΝΔ (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, κεφ.31 IV,150,Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η συμπλοιοκτησία, 2008, σελ 26). Περαιτέρω, δυνάμει του άρθρου 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου προκύπτει ότι η υποχρέωση καταχώρισης στο νηολόγιο επιβάλλεται μόνο για τα ονόματα των προσώπων που έχουν συγκυριότητα επί ελληνικού πλοίου καθώς και για τα ποσοστά τους (Δελούκας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, κεφ. 54, 103, Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία, 2008). Μάλιστα, κατά το Θεοχαρίδη, η έγγραφη δήλωση που απαιτείται κατά τις επιταγές του άρθρου 105 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η οποία και επιτάσσεται να καταχωρίζεται στο νηολόγιο, δεν εφαρμόζεται στη συμπλοιοκτησία, εφόσον κατά τα ανωτέρω λεχθέντα, οι συγκύριοι εκμεταλλεύονται το πλοίο για τον εαυτό τους (Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, κεφ. 50, ΙΙΙ(2), 205, Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία, σελ. 26).

Σε κάθε περίπτωση, κατά τα ανωτέρω λεχθέντα, η νομολογία και η νομοθεσία συγκλίνουν στην απαίτηση ύπαρξης συμφωνίας για τη σύσταση της συμπλοιοκτησίας υφισταμένης ή όχι σχετικής εγγράφου σύμβασης μεταξύ των συμπλοιοκτητών, προβλέπουσας τα περί συνεκμετάλλευσης του κοινού πλοίου με σκοπό το κέρδος. Με την προλεχθείσα συμφωνία συνάπτεται και ο ενοχικός δεσμός της εταιρικής σχέσης κατά το Ρόκα (Ρόκας, Ναυτικόν, κεφ. 50, σελ.205). Μάλιστα, κατά το Μάρκου (Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, σελ. 226-228), όλες οι εταιρείες, ειδικά όσες δεν έχουν νομική προσωπικότητα, ως θα αναφερθεί και θα εξετασθεί ενδελεχώς κατωτέρω στο επόμενο κεφάλαιο της παρούσας, όπως η περί ης ο λόγος συμπλοιοκτησία, στηρίζονται σε δύο βασικές σχέσεις (Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα ο οποίος παραπέμπει στον Kronenberg W. Daw Wesen der Reedereipart und deren Vinkulierung, ZHR 119, 11, 115 «Mitreedere-Reederei, Reederei Außenwelt), εκ των οποίων η μία είναι «εσωτερική» και η άλλη «εξωτερική». Η κατά τα άνω, ως αναφέρουν οι ανωτέρω, «εσωτερική σχέση» ρυθμίζει και διέπει τις έννομες σχέσεις των συμπλοιοκτητών μεταξύ τους, ήτοι των μελών της εταιρικής σχέσης, ενώ η «εξωτερική σχέση» ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της ίδιας της εταιρικής σχέσης της συμπλοιοκτησίας με τρίτα πρόσωπα. Κατά το Θεοχαρίδη (Η Συμπλοιοκτησία ως νομικό μόρφωμα, σελ 27), μη καταρτισθείσας εγγράφου συμβάσεως συμπλοιοκτησίας, τα άρθρα του Κώδικα του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, εφαρμόζονται τόσο στην κατά τα άνω «εσωτερική» όσο και στην «εξωτερική» σχέση. Μάλιστα, κατά τα προεκτεθέντα, προκειμένου περί έγκυρης αποκλίνουσας από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου συμφωνίας μεταξύ των συμπλοιοκτητών, η τελευταία θα πρέπει να αφορά μόνο την εσωτερική σχέση των εταίρων, ενώ στην «εξωτερική σχέση» των εταίρων σχετικά με ζητήματα διεπόμενα από το αναγκαστικό δίκαιο, όπως εκθέτει ο Θεοχαρίδης, η περίπτωση απαγόρευσης περιορισμού της απεριόριστου ευθύνης των εταίρων προς τους τρίτους, ουδεμία αλλοίωση ή απόκλιση μπορεί να συντελεστεί. Βέβαια, ισχύουν οι γενικές αναγκαστικού δικαίου ρήτρες του Αστικού Κώδικα σχετικά με την καλή πίστη και τα χρηστά ήθη ως φραγμοί στη δυνατότητα αλλοίωσης των κατά τα άνω συμφωνιών οι οποίες και επιβηθούν σημαντικά το έργο της ερμηνείας του περιεχομένου των τελευταίων σε περίπτωση αμφισβήτησης ή κενού δικαίου (Άρθρα, 178-179 ΑΚ, άρθρο 288 ΑΚ, Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ 27).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Η Νομική Φύση της Συμπλοιοκτησίας

Παλαιότερα, ιδίως πριν την εισαγωγή του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, είχε υποστηριχθεί ότι η συμπλοιοκτησία αποτελεί κοινωνία δικαιώματος, διεπόμενη από τις σχετικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα (Δ. Σιαμπάνη, Νομική Φύσις Συμπλοιοκτησίας, εν Αρμενοπούλω, 1962, σελ. 293, επ. κατά Νικόλαο Α. Δελούκα, Ναυτικό Δίκαιον, 1979, σελ. 137, Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 147). Η προρρηθείσα όμως θεωρία, βασιζόμενη αποκλειστικά στη στατική, κατά τα ανωτέρω, φύση της συμπλοιοκτησίας και παραβλέπουσα το δυναμικό στοιχείο αυτής, ήτοι την ενοχική σχέση μεταξύ των συμπλοιοκτητών για τη συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου με σκοπό το κέρδος, εγκαταλείφθηκε αργότερα κρατούσας πλέον της ορθότερης άποψης ότι η συμπλοιοκτησία είναι ιδιόμορφη εμπορική εταιρεία (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 147) ή όπως εκθέτει ο Αναστασιάδης (Ηλίας Κ. Αναστασιάδου, Εγχειρίδιον του Εμπορικού Δικαίου, 1927, σελ. 59), ότι η τελευταία, «αποτελεί είδος εταιρείας εντελώς ίδιας μορφής» μη έχουσα νομική προσωπικότητα.

Αντιθέτως, ο Τσάγκαρις (Ηλίας Ιωαν. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958, σελ.89, άρθρο 10), καταλήγει στη θέση κατά την οποία η συμπλοιοκτησία μετά την εισαγωγή του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου διαθέτει πλέον νομική προσωπικότητα. Τη θέση του αυτή, τη στηρίζει στο δικαίωμα που έχει το δικαστήριο να διορίζει προσωρινό διαχειριστή κατά τα άρθρα 12, 13, το οποίο προβλέπει περί διορισμού κατά την υπ' αριθ. 69 διάταξη του Αστικού Κώδικα προσωρινής διοικήσεως του νομικού προσώπου και κατά το άρθρο 14 με το οποίο επιβάλλεται η τήρηση τύπων δημοσιότητας σχετικά με το διορισμό διαχειριστή για τη συμπλοιοκτησία. Συνεπώς, δυνάμει των προεκτεθέντων, ο Τσάγκαρις, αντιθέτως με την κρατούσα στη θεωρία και τη νομολογία γνώμη, διατείνεται ότι κατόπιν της εισαγωγής του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η συμπλοιοκτησία έχει ίδια νομική προσωπικότητα και παρότι αυτό δεν αναφέρεται ρητώς σε κάποια διάταξη του ανωτέρω Κώδικα, η πρόθεση του νομοθέτη να της προσδώσει αυτοτέλεια ανάμεσα στα υπόλοιπα είδη εταιρειών που αναγνωρίζει ο Εμπορικός Κώδικας, από τις προαναφερθείσες διατάξεις, διακρίνεται σαφής (Ηλίας Ιωαν. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958, σελ.89).

Μάλιστα, κατά την κρατούσα στη θεωρία γνώμη την οποία και υποστηρίζει ο Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας (Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 206), η συμπλοιοκτησία αποτελεί εταιρεία, αλλά ιδιόμορφη αφού δεν πλαισιώνεται από κανένα εκ των ήδη γνωστών εταιρικών τύπων, προϋποθέτουσα κατά τα ως άνω ειρηθέντα, τόσο το στατικό, ήτοι το εμπράγματο στοιχείο της συγκυριότητας του κοινού πλοίου, όσο και το δυναμικό, ήτοι το ενοχικό στοιχείο της συνεκμετάλλευσης του τελευταίου από τους συγκυρίους με σκοπό το κέρδος. Η κοινωνία των συμπλοιοκτητών επί του κοινού πλοίου δυνάμει των ανωτέρω, αποτελεί κατά σχετική έκφραση του Muller/Erzbach, ως αναφέρει ο Κων. Ν. Ρόκας (Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 206), κοινωνία σκοπού, ήτοι «ζώσαν κοινωνίαν», επί της οποίας εφαρμόζονται συμπληρωματικά κάποιες από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα προβλέπουσες περί εταιρειών και συγκεκριμένα μόνο όσες συνάδουν με την ιδιόμορφη φύση της συμπλοιοκτησίας (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 207, υπ' αριθ. Υποσημ. 35, Ferri, La cosiddetta società di armamento, 1951, pag. 36, Maisano, Natura Giuridica della "società di armamento", Wusterdorfer, σελ. 170). Μάλιστα, κατά τον Καραβά (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 148) η συμπλοιοκτησία είναι *sui generis*, ήτοι ιδιογενής ως εκεί αναφέρεται, εμπορική εταιρεία, αποκλεισμένης κάθε ταυτίσεως με οιαδήποτε άλλη εκ των γνωστών τύπων των άλλων εμπορικών εταιρειών, ήτοι παρουσιάζει τις κάτωθι αξιολογούμενες ιδιαιτερότητες:

- 1) Η Συμπλοιοκτησία δεν έχει εταιρική επωνυμία ούτε υπόκειται σε οποιοδήποτε είδος δημοσιότητας, αφού ως εκτέθηκε ενδελεχώς ανωτέρω στο υπό στοιχεία Β κεφάλαιο της παρούσας, δύναται να συσταθεί και προφορικά, ήτοι αγράφως (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 148).
- 2) Αποκλείεται η εισφορά της κυριότητας των ιδανικών μερίδων των συμπλοιοκτητών στη Συμπλοιοκτησία. Συνεπώς, έκαστη εισφορά εκ των συμπλοιοκτητών συνίσταται μόνο στην χρήση της τελευταίας για την επίτευξη του σκοπού της κοινής εκμετάλλευσης του πλοίου μαζί με τις λοιπές μερίδες των υπολοίπων συμπλοιοκτητών (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 148).
- 3) Κατά τον Καραβά, η Συμπλοιοκτησία δεν συστήνεται δυνάμει του νόμου ως «*intuitu personae*», εφόσον η τελευταία δεν λύνεται ανεξαρτήτως οιασδήποτε αλλαγής στο πρόσωπο των συμπλοιοκτητών. Εφόσον όμως, γίνεται αποδεκτή η απόκλιση από το νόμο κατά τη σύσταση της συμπλοιοκτησίας καθώς και η

αλλοίωση του περιεχομένου της ήδη συσταθείσας συμπλοιοκτησίας, υπό τις ανωτέρω λεχθείσες προϋποθέσεις, επιτρέπεται με έγγραφη συμφωνία μεταξύ των συμπλοιοκτητών, η τελευταία να υφίσταται ως «Intuitus personae» (Καραβάς, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 148).

Ειδικότερα, κατά τον Καραβά, η συμπλοιοκτησία διακρίνεται από αυτοτέλεια σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του Εμπορικού Κώδικα μη δυνάμενη να ταυτιστεί με κανένα από τους τύπους αυτών (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 148). Έτσι, η ταύτιση της συμπλοιοκτησίας με την ομόρρυθμη εταιρεία δεν είναι δυνατή καθώς στην τελευταία κρατεί η αρχή της εις ολόκληρον ευθύνης των ομορρόθμων εταίρων. Αντιθέτως, στη συμπλοιοκτησία, η ως άνω αναφερθείσα αρχή δεν χρήζει εφαρμογής καθώς οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται μεν απερίοριστα έναντι των τρίτων, αλλά σε κάθε περίπτωση ανάλογα της μερίδας συμμετοχής έκαστου συμπλοιοκτήτη (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 148). Ομοίως, αδύνατη είναι η ταύτιση της συμπλοιοκτησίας με την ετερόρρυθμη εταιρεία, αφού στην τελευταία, υφίστανται δύο είδη εταίρων, εκείνο του ομόρρυθμου και εκείνου του ετερόρρυθμου εταίρου, ενώ στη συμπλοιοκτησία, τέτοιου είδους διαχωρισμός μεταξύ των συμπλοιοκτητών δεν υφίσταται ευθυνομένου του συνόλου αυτών, δυνάμει των ήδη ρηθέντων, απεριορίστως έναντι των τρίτων, αναλόγως όμως της μερίδας συμμετοχής του καθενός στη συμπλοιοκτησία (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 148). Εν συνεχεία, οι διαφορές που υφίστανται ανάμεσα στη συμπλοιοκτησία, την ανώνυμη εταιρεία και την εταιρεία περιορισμένης ευθύνης είναι τέτοιας εντάσεως, που μόνο την απόκλιση της πρώτης από τις δύο επόμενες θα μπορούσαν να υποδεικνύουν. Ειδικότερα, για την έγκυρη σύσταση και λειτουργία της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης απαιτείται η πλήρωση συγκεκριμένων προϋποθέσεων, ενώ η ανώνυμη εταιρεία υπόκειται στη διοικητική εποπτεία και εν γένει σε διοικητικούς περιορισμούς και έλεγχο τόσο κατά το στάδιο της σύστασης όσο και της λειτουργίας αυτής. Συνεπώς, κατά τον Καραβά, διακρίνεται, δυνάμει όσων έχουν ήδη αναφερθεί ανωτέρω στο υπό στοιχεία Β κεφάλαιο της παρούσης περί της δυνατότητας ίδρυσης της συμπλοιοκτησίας ακόμη και ατύπως χωρίς να υφίσταται κατά κανόνα ουδεμία απαίτηση για την τήρηση τύπων δημοσιότητας τόσο κατά τη σύσταση της τελευταίας όσο και κατά τη λειτουργία της, ότι υφίσταται εναργής διαφοροποίηση της συμπλοιοκτησίας τόσο από τον εταιρικό τύπο της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης όσο και από τον εταιρικό τύπο της ανωνύμου εταιρείας (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό

Δίκαιο, σελ, 149). Τέλος, η συμπλοιοκτησία δεν δύναται να ταυτιστεί με την αφανή εταιρεία.

Ως αναφέρει εν συνεχεία ο Καραβάς, η νομική φύση της συμπλοιοκτησίας έχει απασχολήσει εντόνως τη θεωρία και τη νομολογία και των λοιπών ευρωπαϊκών κρατών (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 149). Συγκεκριμένα, ως εκθέτει, στη Γαλλία, όπου για την έννοια της συμπλοιοκτησίας χρησιμοποιείται ο όρος «*copropriete de navires*», κατά την κρατούσα γνώμη, η τελευταία, θεωρείται ως *sui generis* εταιρικός τύπος και όχι απλά ως εξ' αδιαιρέτου κυριότητα (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 149, όπου και παραπέμπει μεταξύ άλλων στον Ripert, *Droit Maritime*, I, 1950, n. 782, επ.). Περαιτέρω, κατά τον ίδιο, στη Γερμανία, κρατεί η άποψη ότι «η συμπλοιοκτησία είναι κοινωνία δικαίου ηνωμένης χειρός», ενώ έντονα υποστηρίζεται στη θεωρία και η γνώμη ότι η συμπλοιοκτησία αποτελεί ιδιογενή εταιρικό τύπο (Καραβάς, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ, 149, όπου παραπέμπει στον Wustendorfer, *Neuzeitl. Seehandelsrecht*, 1950, σελ. 169, επ.). Τέλος, στην Ιταλία, ως έχει ήδη εκτεθεί, δυνάμει του *Codice della Navigazione*, όπου ο αντίστοιχος της συμπλοιοκτησίας όρος είναι «*societa di armamento*», υφίσταται ένας διαχωρισμός μεταξύ του εμπράγματος στοιχείου και του ενοχικού που συνιστά τη «*societa di armamento*», με την τελευταία έννοια να περιλαμβάνει κατά την κρατούσα γνώμη (Καραβάς, ομοίως ως άνω που παραπέμπει στον Lefebvre d'Odinvio e Pescatore, *Man. Di dir. Della navigaz.*, 1953, n. 232) μία ιδιογενή εταιρική μορφή ασκούσα την εφοπλιστική διαχείριση του πλοίου ως ενδελεχώς ανωτέρω έχει ήδη αναφερθεί στο υπό στοιχείο Β κεφάλαιο της παρούσας (Brunetti, *Tratt. Del dir. Delle societa*, I, 1948, pg. 627, Ferri, *Riv. Dir. Nav.* 1951, I, 36, όπου και παραπέμπει ο Καραβάς).

Σύμφωνα με τον Καμβύση (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, 1982, σελ.66), η συμπλοιοκτησία μη έχουσα νομική προσωπικότητα δεν μπορεί να αποτελέσει υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων η ίδια, αλλά το τελευταίο συμβαίνει δια εκάστου εκ των συμπλοιοκτητών. Βέβαια, ο ίδιος αναγνωρίζοντας ότι η συμπλοιοκτησία δεν έχει ίδια νομική προσωπικότητα, αλλά ότι κάθε φορά που γίνεται λόγος για την τελευταία ουσιαστικά γίνεται αναφορά στο σύνολο των συμπλοιοκτητών κατά τα ανωτέρω, εκθέτει ως κρατούσα και εν συνεχεία ενστερνίζεται την άποψη ότι η συμπλοιοκτησία συνιστά ιδιογενή εταιρικό τύπο, ήτοι κατά τα προρρηθέντα *sui generis* εταιρικό τύπο, ιδιότυπη εταιρεία, μη δυνάμενη να υπαχθεί σε ουδένα άλλο τύπο εκ των ήδη γνωστών εταιρειών. Προς επίρρωση

μάλιστα της ανωτέρω εκτεθείσας άποψής του, αναφέρει ότι για το λόγο αυτό οι διατάξεις του Αστικού Κώδικά συμπληρώνουν εκείνες του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ορίζουν τα περί συμπλοιοκτησίας στο μέτρο βέβαια, που αυτό αποτελεί συμμόρφωση με την κατά τα άνω ιδιότυπη φύση της συμπλοιοκτησίας.

Ειδικότερα, παρότι στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, γίνεται ευρεία αναφορά στη «συμπλοιοκτησία» ως υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, ο νομοθέτης εννοεί την ίδια ως το σύνολο των συμπλοιοκτητών και όχι την ίδια τη συμπλοιοκτησία (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 207). Κατά τον ίδιο, αυτό προκύπτει με ιδιαίτερη σαφήνεια από τα άρθρα 16 παρ. 2 και 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δυνάμει των οποίων, αφ' ενός οι συμπλοιοκτήτες εκπροσωπούνται από το διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας και αφ' ετέρου η συναφθείσα από το διαχειριστή δικαιοπραξία αναπτύσσει ενέργεια υπέρ και κατά των συμπλοιοκτητών, υπό την προϋπόθεση ότι η τελευταία έχει καταρτιστεί στα πλαίσια και εντός των ορίων της εξουσίας του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας ώστε να δεσμεύει τους συμπλοιοκτήτες. (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 207, ο οποίος αναφέρει προς επίρρωση του ισχυρισμού του τα εξής άρθρα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου: 11, 13 και 16 παρ. 1, 35). Άλλωστε, την ίδια ως άνω γνώμη ενστερνίζεται και ο Ιωάννης Ρόκας (Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 1991, σελ. 63) κατά τον οποίο επίσης η συμπλοιοκτησία αποτελώντας ιδιόμορφο εταιρικό τύπο και μη διαθέτουσα χωριστή περιουσία και ίδια νομική προσωπικότητα δεν έχει πτωχευτική ικανότητα. Συνεπώς, μόνο οι κατ'ιδίαν συμπλοιοκτήτες μπορούν να κηρυχθούν σε πτώχευση όπερ συνεπάγεται ότι οι ατομικοί δανειστές εκάστου συμπλοιοκτήτη, δύνανται να ικανοποιηθούν δια της κατασχέσεως της μερίδας του τελευταίου επί του πλοίου.

Αντιθέτως, ο Αναστασιάδης (Εγχειρίδιον του Εμπορικού Δικαίου, τόμος δεύτερος, Ναυτικόν Δίκαιον και Πτώχευσις, 1927, σελ. 59, υποσ. 10) ενώ αναγνωρίζει την κρατούσα στη θεωρία γνώμη ότι η συμπλοιοκτησία δεν έχει ίδια νομική προσωπικότητα, εκθέτει την άποψη του Bonnecase ο οποίος δέχεται το αντίθετο, ότι δηλαδή η τελευταία διαθέτει νομική προσωπικότητα και ίδια περιουσία που αποτελείται από το πλοίο και τις απαιτήσεις που παράγονται από την εκμετάλλευση του τελευταίου, άποψη που ως εκθέτει ο ως άνω Αναστασιάδης, ενστερνίζονται τόσο ο Cosack όσο και ο Lehmann. Περαιτέρω, στο ίδιο ως άνω σημείο αναφέρει την τάση της κατά εκείνη την εποχή γερμανικής νομολογίας να προσδίδει την κατεύθυνση προς την εμφύσηση της νομικής προσωπικότητας της ομόρρυθμης εταιρείας στη

συμπλοιοκτησία και την εν γένει προσπάθεια απόδοσης σε αυτήν νομικής προσωπικότητας εξάγοντας και τις αντίστοιχες έννομες συνέπειες.

Σε κάθε περίπτωση, υιοθετώντας την κρατούσα στη θεωρία και τη νομολογία γνώμη σχετικά με τη νομική φύση της συμπλοιοκτησίας, ήτοι ότι η τελευταία δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα ως ανωτέρω εξετάστηκε διεξοδικώς, κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στις συνέπειες της προρρηθείσας θέσης. Έτσι, υπό την προϋπόθεση ότι η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα, τούτο συνεπάγεται άμεσα ότι η τελευταία δεν διαθέτει ικανότητα δικαίου και δικαιοπρακτική ικανότητα, αλλά ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που δημιουργούνται από την ίδια τη λειτουργία της συμπλοιοκτησίας, γεννιούνται και ασκούνται απευθείας από και κατά των ίδιων των συμπλοιοκτητών (Μπέης, Πολιτική Δικονομία, 1^α, άρθρο 62, 323, Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 139). Επιπροσθέτως, άλλη συνέπεια παραγομένη εκ της ελλείψεως της νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας είναι η έλλειψη επωνυμίας, ενώ πλέον δυνάμει του άρθρου 64 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας η συμπλοιοκτησία έχει την ικανότητα παράστασης ως διάδικος (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 139). Ειδικότερα, ως ειπώθηκε και ανωτέρω, η συμπλοιοκτησία μη έχουσα νομική προσωπικότητα, δεν έχει και ικανότητα δικαίου όπερ συνεπάγεται ότι η ίδια δεν δύναται να αποτελέσει φορέα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων (Σημαντήρας, Γενικές Αρχές, αριθ. 459, σελ. 313-314, Μπρίνιας, Αναγκαστική Εκτέλεσις τ. Δ', άρθρο 1011, παρ. 625ζ, 1957, Γεώργιος Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 31). Η ανυπαρξία της ικανότητας δικαίου προκύπτουσα από τα άρθρα 16 παράγραφος 2 και 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, συνεπάγεται αφ' ενός ότι φορείς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που παράγονται εκ της λειτουργίας της, ως εκτέθηκε ανωτέρω, καθίστανται οι ίδιοι οι συμπλοιοκτήτες (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 139) και ότι η οιαδήποτε δήλωση βουλήσεως εξωτερικεύεται, αποτελεί δήλωση βουλήσεως των συμπλοιοκτητών και όχι της ίδιας της συμπλοιοκτησίας. Ακόμη και στην περίπτωση σύναψης δικαιοπραξίας από το διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας, κατά το άρθρο 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, εντός των ορίων της εξουσίας του, η εκφραζόμενη δήλωση βουλήσεως δεν είναι εκείνη της συμπλοιοκτησίας, αλλά εκείνη του συνόλου των συμπλοιοκτητών (Γεώργιος Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 31), υπέρ και κατά των οποίων ενεργεί η από τον τελευταίο συναφθείσα δικαιοπραξία (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, 1982, σελ. 83). Άλλωστε, κάθε

συναλλαγή της συμπλοιοκτησίας, δύναται να πραγματοποιείται στο όνομά της, χωρίς να παρεισφρέει ειδική αναφορά στα ονόματα των συμπλοιοκτητών (Αλίκη Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, πρώτος τόμος, σελ. 150). Συνεπώς, η έλλειψη ικανότητας δικαίου, συνεπάγεται την αδυναμία καταλογισμού ίδιας περιουσίας στη συμπλοιοκτησία καθώς επίσης και την εξαγωγή του συμπεράσματος δυνάμει του οποίου, η μερίδα συμμετοχής έκαστου συμπλοιοκτήτη, ήτοι το ποσοστό συγκυριότητας επί του κοινού πλοίου, δεν αποτελεί εισφορά στην εταιρική περιουσία της συμπλοιοκτησίας, αφού η τελευταία, δυνάμει των προρρηθέντων, δεν υφίσταται (Γεώργιος Θεοχαριδής, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 32 ο οποίος παραπέμπει στα Ζητήματα, Παμπούκη, Αρμ (1996) 1425, 1428). Έτσι, έκαστο δικαίωμα συγκυριότητας επί του πλοίου, εξακολουθεί να ανήκει αντίστοιχα στους συμπλοιοκτήτες και δεν μεταβιβάζεται στη συμπλοιοκτησία (Γεώργιος Θεοχαριδής, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 32).

Πριν την εισαγωγή του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και συνεπεία της ελλείψεως νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας, ως ανωτέρω εκτέθηκε διεξοδικώς, ίσχυε η ανικανότητα παράστασης της συμπλοιοκτησίας ενώπιον των δικαστηρίων, ήτοι η συμπλοιοκτησία δεν είχε την ικανότητα του διαδίκου, εχόντων των συμπλοιοκτητών τη σχετική ενεργητική και παθητική νομιμοποίηση να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων για κάθε προκύπτον εκ της ίδιας της λειτουργίας της συμπλοιοκτησίας δικαίωμα ή υποχρέωση (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 139). Πλέον, κατόπιν της εισαγωγής του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και συγκεκριμένα, δυνάμει των άρθρων 62 παρ. 2 και 64 παρ. 3 τα οποία προβλέπουν ότι ενώσεις προσώπων αλλά και εταιρείες μη έχουσες νομική προσωπικότητα δύνανται να παρίστανται ως διάδικοι ενώπιον δικαστηρίου (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, πρώτος τόμος, σελ. 150), ισχύει ότι η συμπλοιοκτησία έχει την ικανότητα διαδίκου. Άλλωστε, ως αναφέρει ο Δελούκας (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 140) που παραπέμπει στον Wustendorfer, Neuz. Seehandelsrecht, σελ. 161, επ., Σούρλος, Lyon Caen – Renault, V, N. 315, σημ. α, Ripert, 4^η έκδοση N. 784), μεγάλο μέρος της παγκόσμιας θεωρίας και νομολογίας, κυρίως δε της Γερμανίας, είχε παραδεχθεί, πριν την εισαγωγή του Κώδικα της Πολιτικής Δικονομίας στην Ελλάδα, ότι έγκυρα ενάγει και ενάγεται η συμπλοιοκτησία ενώπιον των δικαστηρίων, ήτοι ότι εγκύρως η συμπλοιοκτησία έχει ικανότητα διαδίκου. Συνεπώς, κατά ένα τρόπο αναγνωριζόταν λόγω πρακτικής αναγκαιότητας στη συμπλοιοκτησία και όχι λόγω υπάρξεως του απαραίτητου

θεωρητικού υποβάθρου η ικανότητα του διαδίκου (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 140).

Περαιτέρω, δυνάμει του άρθρου 35 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ειδική δωσιδικία για κάθε διαφορά σχετική με τη συμπλοιοκτησία έχει το δικαστήριο του λιμένα νηολογήσεως του πλοίου η οποία συντρέχει με τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας των συμπλοιοκτητών (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, πρώτος τόμος, σελ. 150).

Ως ανωτέρω αναφέρθηκε, έτερη συνέπεια της ανυπαρξίας νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας αποτελεί η έλλειψη επωνυμίας (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 140). Συνεπώς, ότε και όπου απαντάται η τελευταία, δεν αποτελεί νομική έννοια, αλλά απλή πρόσδωση χαρακτηρισμού εξυπηρετούσα πρακτικούς σκοπούς όπως η διευκόλυνση εκφράσεως, συνεννοήσεως ή συναλλαγής (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 140).

Περαιτέρω, δυνάμει της διάταξης 951 εδ. Β' του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Μπρίνιας, Αναγκαστική Εκτέλεσις, άρθρο 1011, παρ. 625ζ, 1956) η συμπλοιοκτησία, δύναται να είναι διάδικος στη διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης, είτε με την ιδιότητα της επισπεύδουσας την τελευταία είτε με την ιδιότητα της καθ'ης η εκτέλεση, ήτοι υφισταμένη την τελευταία (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 35, Μητσόπουλος, Η Ικανότης, Δ. , 1970, 433, 446). Ως έχει ήδη ανωτέρω ειπωθεί, τα ίδια τα μέλη της συμπλοιοκτησίας, ήτοι οι συμπλοιοκτήτες, ως φορείς της επίδικης ουσιαστικής έννομης σχέσης, νομιμοποιούνται ενεργητικά και παθητικά στην ως άνω διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης. Μάλιστα, καθώς η ίδια η συμπλοιοκτησία, κατά τα προρρηθέντα, δεν έχει ίδια χωριστή περιουσία, μη έχουσα νομική προσωπικότητα, αντικείμενο εκτέλεσης θα αποτελέσουν οι μερίδες των συμπλοιοκτητών (Μπρίνιας, Αναγκαστική Εκτέλεσις, άρθρο 1011, 625ζ, 1959, Μπέης, Πολιτικής Δικονομία, άρθρο 62, 321, επ., Παμπούκης, Δίκαιο Εμπορικών Εταιρειών, σελ. 394, Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 35), ενώ δυνάμει των άρθρων 16 παρ. 2 και 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου σε συνδυασμό με το άρθρο 64 παρ. 3 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Μπρίνιας, Αναγκαστική Εκτέλεσις, άρθρο 1011, 625ζ, 1959), η συμπλοιοκτησία στο στάδιο της αναγκαστικής εκτέλεσης εκπροσωπείται από το διαχειριστή. Δεδομένης της παραδοχής της θέσεως ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή μίας δικαστικής απόφασης έναντι των μελών ενός νομικού προσώπου που δεν είναι διάδικοι, είναι να εμπίπτουν τα μέλη

αυτού εντός των ορίων της υποκειμενικής εκτελεστότητας της τελευταίας (Νικολόπουλος, Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, Κεραμέως/ Κονδύλη/ Νίκα, άρθρο 919), κρίνεται απαραίτητο να εξεταστούν οι συνέπειες του δεδικασμένου μίας δικαστικής απόφασης επί των μελών της συμπλοιοκτησίας, στην περίπτωση που οι τελευταίοι δεν ήταν διάδικοι στην ανοιγείσα δίκη.

Ειδικότερα, κατά το Θεοχαρίδη (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 36), αναφορικά με τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης και σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 35 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου το οποίο προβλέπει ότι έκαστος εκ των συμπλοιοκτητών ευθύνεται έναντι τρίτων κατά το λόγο της μερίδας του, ισχύει ότι θα πρέπει να καταστεί αποδεκτή η αναλογική εφαρμογή του άρθρου 329 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας στην τελευταία περίπτωση. Συνεπώς, δυνάμει του συνδυασμού των άρθρων 16 παρ. 2 και 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου καθώς και 919 και 329 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, προκύπτει ότι αναγκαστική εκτέλεση στην προσωπική περιουσία έκαστου συμπλοιοκτήτη, δύναται να επισπευθεί μόνο στην περίπτωση δημοσιεύσεως δικαστικής απόφασης κατά της συμπλοιοκτησίας. Άλλωστε, κρίνεται πιο αποτελεσματικό ο δανειστής να εναγάγει απευθείας το συμπλοιοκτήτη, ώστε να τον καταστήσει διάδικο και σε έτερο τίτλο εκτός της δικαστικής απόφασης (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 37, ο οποίος παραπέμπει στον Απαλαγάκη, Δεδικασμένο, 323-324, κατά τον οποίο κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη εκτελεστού τίτλου σε βάρος μέλους ενώσεως προσώπων, προκειμένου να επισπευθεί αναγκαστική εκτέλεση σε βάρος του). Σε κάθε περίπτωση, το συμπέρασμα δυνάμει των ανωτέρω εκτεθέντων, είναι ότι η μερίδα συμπλοιοκτησίας δύναται να αποτελέσει αντικείμενο κατάσχεσης στα πλαίσια αναγκαστικής εκτέλεσης, ως αυτοτελές περιουσιακό στοιχείο (Ρόκας, Ναυτικόν, κεφ. 38, σελ. 140, Ποταμιάνος Φ., Περί κατασχέσεως πλοίων, 1949, 33 έως 36 και 64, Μπρίνιας, Αναγκαστική Εκτέλεσις, άρθρο 1011, παρ. 625ζ, 1959, Απόφαση Εφετείου Αθηνών υπ' αριθ. 4622/1973 ΕΝΔ (1974) 9 όπου και αναφέρεται ότι μόνο κατά των μερίδων των συμπλοιοκτητών δύναται να επισπευθεί αναγκαστική εκτέλεση).

Εξετάζοντας τη νομική φύση της συμπλοιοκτησίας, κατά την κρατούσα γνώμη στη θεωρία και τη νομολογία (Δελούκας, Ναυτικόν, σελ. 138, Ποταμιάνος, Η συμπλοιοκτησία, 34) έχει ήδη εκτεθεί ότι η τελευταία αποτελεί μία ιδιόμορφη, *sui*

generis, εμπορική εταιρεία, δεδομένης της πραγματοποιήσεως αντικειμενικά εμπορικών πράξεων, ήτοι ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος. Συνεπώς, οι συμπλοιοκτήτες, δια της συνεκμεταλλεύσεως του κοινού πλοίου με σκοπό το κέρδος, καθίστανται και οι ίδιοι έμποροι (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 41). Βέβαια, σε κάθε περίπτωση, η συμπλοιοκτησία, δεν έχει πτωχευτική ικανότητα, καθώς απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη της τελευταίας αποτελεί όχι μόνο η ύπαρξη της εμπορικής ιδιότητας αλλά και εκείνη της νομικής προσωπικότητας, που όμως κατά τα ως άνω εκτεθέντα, η τελευταία ελλείπει στην περίπτωση της συμπλοιοκτησίας (Κοτσίρη, Πτωχευτικόν Δίκαιον, αριθ. 35, 104).

Άλλωστε, η συμπλοιοκτησία, δεν δύναται να αποκτήσει την ιδιότητα του εταίρου άλλης εταιρείας (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 208), ήτοι να συμμετάσχει σε άλλα νομικά πρόσωπα, καθώς δεν διαθέτει η ίδια νομική προσωπικότητα (Γεώργιος Α. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, 2008, σελ. 42, Ποταμιάνος, Συμπλοιοκτησία, κεφ. 8, 4, σελ. 79).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Η εταιρική ιδιότητα στη συμπλοιοκτησία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της μερίδας συμπλοιοκτησίας, ήτοι με το ποσοστό συμμετοχής έκαστου συμπλοιοκτήτη στη συγκυριότητα του πλοίου (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 150, Δελούκας Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 141). Άλλωστε, δυνάμει όσων έχουν ήδη εκτεθεί ανωτέρω, την έννοια της συμπλοιοκτησίας απαρτίζουν δύο στοιχεία, ήτοι το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας επί του πλοίου και το ενοχικό, δηλαδή ο εταιρικός δεσμός μεταξύ των συμπλοιοκτητών (Δελούκας Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 129). Μάλιστα, ως ακριβώς στις προσωπικές εταιρείες, λαμβάνεται υπ' όψιν η εταιρική μερίδα για τον υπολογισμό της βάσης της ποσοστιαίας συμμετοχής στην κυριότητα του πλοίου, κατά το ίδιο ακριβώς σκεπτικό και επί της ίδιας βάσης, στη συμπλοιοκτησία, η μερίδα συμμετοχής αποτελεί το μέτρο συμμετοχής έκαστου συμπλοιοκτήτη στη σχέση της συμπλοιοκτησίας (Δελούκας Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 130). Κατά την Αλίκη Κιάντου –Παμπούκη (Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 151), δεν απαντάται στον Εμπορικό Κώδικα κάποια διαίρεση της συμπλοιοκτησίας σε καθορισμένο πλήθος μερίδων όπερ συνεπάγεται ότι η κυριότητα επί του πλοίου διαιρείται σε περισσότερα εξ' αδιαιρέτου μερίδια στα οποία αντιστοιχούν οι ανάλογες μερίδες συμπλοιοκτησίας (Δελούκας Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ 130). Μάλιστα, η τελευταία θέση του ελληνικού εμπορικού δικαίου αντιτίθεται στα ισχύοντα σε αλλοδαπά δίκαια, δυνάμει των οποίων, η συμπλοιοκτησία διαιρείται σε ορισμένες μερίδες (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 151) Έτσι, στο ιταλικό δίκαιο, συγκεκριμένα στον «Codice della Navigazione», άρθρο 258, προβλέπεται ότι οι μερίδες συμμετοχής στη συγκυριότητα επί του πλοίου και συνεπώς και στη συμπλοιοκτησία, εκφράζονται σε «καράτια» τα οποία είναι 24 σε αριθμό και δύνανται να διαιρεθούν σε κλάσματα (carati). Ακριβώς το ίδιο επικρατεί και στο γαλλικό δίκαιο, κατά το οποίο τα καράτια αποκαλούνται «quirats» έχοντα την έννοια της εν γένει χρηματοδοτικής συμμετοχής, ενώ στο αγγλικό δίκαιο, η συμπλοιοκτησία διαιρείται σε 64 μερίδες (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 151, Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 151, υπ' αριθ. 2 υποσημείωση, Gaskell, Shipping Law, σελ 80, Rodiere – du Pontavice, σελ 217) .

Ειδικότερα, η έννοια της μερίδας συμπλοιοκτησίας περιλαμβάνει τα εξής: α) Δικαίωμα κυριότητας εξ' αδιαιρέτου επί του πλοίου, ως ανωτέρω αναφέρθηκε, (β) Ανάλογη συμμετοχή στα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της συμπλοιοκτησίας (ενσώματα αντικείμενα, όπως χρήματα και αξιόγραφα, αλλά και απαιτήσεις οιασδήποτε φύσης κλπ.), (γ) δικαιώματα και υποχρεώσεις που αποτελούν απόρροια του ενοχικού στοιχείου που απαρτίζει την έννοια της συμπλοιοκτησίας, ήτοι του εταιρικού δεσμού που συνδέει τους συμπλοιοκτήτες μεταξύ τους όπως το δικαίωμα συμμετοχής στη διοίκηση της συμπλοιοκτησίας, εκείνο της συμμετοχής στα κέρδη, την υποχρέωση συνεισφοράς στα έξοδα, την ευθύνη έναντι τρίτων, κ.α. (Δελούκας Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ 130).

Κατά το Γεωργακόπουλο, (Λεωνίδας Ν. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 99) η μερίδα έκαστου συμπλοιοκτήτη αποτελείται από μία εξωτερική και μία εσωτερική σχέση. Η εξωτερική σχέση συνίσταται στο εμπράγματο εξ αδιαιρέτου δικαίωμα της κυριότητας επί του πλοίου, στις εμπράγματα επιβαρύνσεις με υποθήκη ή επικαρπία, στα δικαιώματα κατά τρίτων ή στις υποχρεώσεις προς τρίτους διαιρετές ή εξ αδιαιρέτου εκ της δράσεως της συμπλοιοκτησίας όπως οι απαιτήσεις ναύλων ή έτερων αμοιβών ή οι υποχρεώσεις αμοιβών ή δαπανών προς τρίτους, ενώ η εσωτερική σχέση συνίσταται στις αξιώσεις και τις υποχρεώσεις από και κατά των συμπλοιοκτητών μεταξύ τους. Προς επίρρωση της ανωτέρω θέσεως, αναφέρεται και η γνώμη του Ι. Ρόκα (Ι. Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 64), κατά την οποία, πράγματι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών ρυθμίζονται σύμφωνα με το λόγο της συμμετοχής έκαστου συμπλοιοκτήτη στην κυριότητα του κοινού πλοίου, ήτοι βάσει της μερίδας συμπλοιοκτησίας έκαστου συμπλοιοκτήτη. Κατ' αυτόν τον τρόπο, κάθε λήψη αποφάσεως για παν ζήτημα αναφορικά με τη συμπλοιοκτησία, η συμμετοχή στα κέρδη και στις ζημίες και η ευθύνη έναντι κάθε δανειστή των συμπλοιοκτητών, συσχετίζεται άμεσα με το ποσοστό κυριότητας επί του κοινού πλοίου, ήτοι με τη μερίδα έκαστου εκ των συμπλοιοκτητών (Ι. Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 64).

Στη συμπλοιοκτησία, όπως και σε κάθε είδους εταιρεία επιδιώκουσα την πραγμάτωση ενός διαρκούς εμπορικού σκοπού, από την εταιρική ιδιότητα απορρέει ένα σύνολο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων διοικητικής και περιουσιακής φύσεως για τους συμπλοιοκτήτες (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 47). Ειδικότερα, στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις διοικητικής φύσης που απορρέουν από την ίδια την εταιρική ιδιότητα στη συμπλοιοκτησία

περιλαμβάνονται το δικαίωμα συμμετοχής στη διοίκηση της συμπλοιοκτησίας δια της ψήφου, το δικαίωμα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων, το δικαίωμα λήψης γνώσης της πορείας των υποθέσεων της εταιρείας, το δικαίωμα συμμετοχής σε ορισμένη πλειοψηφία για τη λήψη απόφασης εκποίησης του κοινού πλοίου (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου άρθρο 31, επ.) και το δικαίωμα παραχώρησης της μερίδας συμπλοιοκτησίας σε περίπτωση αγοράς δυνάμει του άρθρου 28 παρ. 3, του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ενώ στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις περιουσιακής φύσης περιλαμβάνεται το δικαίωμα διάθεσης μερίδας εν ζωή ή αιτία θανάτου, το δικαίωμα διάθεσης μερίδας χωρίς αντάλλαγμα δυνάμει του άρθρου 20 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, το δικαίωμα διάθεσης μερίδας με εξαγορά από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες σε περίπτωση απόλυσης του συμπλοιοκτήτη από μέλος του πληρώματος, το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη και την παραγωγική λειτουργία της συμπλοιοκτησίας, η υποχρέωση καταβολής εισφορών σύμφωνα με το ποσοστό συμμετοχής στη συμπλοιοκτησία, η υποχρέωση συμμετοχής στις ζημίες κατά το ποσοστό συμμετοχής στη συμπλοιοκτησία και η ευθύνη με την προσωπική περιουσία του μέλους έναντι τρίτων από συναλλαγές της συμπλοιοκτησίας (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 47,48).

Δυνάμει των ανωτέρω εκτεθέντων, δέον είναι να γίνει μία σύντομη ανάπτυξη στην ευθύνη των συμπλοιοκτητών προς τρίτους. Κατά την Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, η ως άνω ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι άμεση, σύμμετρη και απεριόριστη. Η έννοια του τρίτου δε κατά το Θεοχαρίδη, αναφέρεται στην ιδιότητα του «τρίτου» σε σχέση με τη συμπλοιοκτησία, ήτοι σε κάθε πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, το οποίο δεν έχει ποσοστό συμμετοχής στη συμπλοιοκτησία, ούτε έχει διοριστεί διαχειριστής, καθώς και κάθε πρόσωπο συμβαλλόμενο με τη συμπλοιοκτησία (ex contractu), υπό τους ως άνω προεκτεθέντες όρους, ή πρόσωπο που έχει τυχόν υποστεί ζημία συνεπεία άδικης πράξης (ex delicto) που προκλήθηκε από το διαχειριστή, τον πλοίαρχο, μέλος του πληρώματος ή τον πλοηγό, αποτελεί «τρίτο» (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 105). Στην έννοια του «τρίτου» δύναται να περιλαμβάνεται και τις συμπλοιοκτήτης, ο οποίος συμβάλλεται ατομικά με τη συμπλοιοκτησία (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 105, ο οποίος παραπέμπει στο Ρόκα, Ναυτικόν, κεφ. 53, σελ. 223). Ειδικότερα, ως επιτάσσει το άρθρο 18 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δεδομένης της ελλείψεως νομικής προσωπικότητας από τη συμπλοιοκτησία, κάθε υποχρέωση που δημιουργείται, βαρύνει απευθείας το πρόσωπο των ιδίων των συμπλοιοκτητών, όπερ

σημαίνει ότι οι συμπλοιοκτήτες θα ευθύνονται ευθέως ως πρωτοφειλέτες για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας προς τρίτους (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Πρώτος Τόμος, σελ. 154, Εφ.Αθ. 4622/1973 ΕΕΔ 1974 84, ΑΠ 1459/1988 ΕΝΔ 1990 125). Περαιτέρω, ως επιτάσσει η διάταξη του άρθρου 25 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι σύμμετρη (pro rata), εφόσον ορίζεται ότι έναντι τρίτων, οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται σύμφωνα με το λόγο της μερίδας τους (Πολ.Πρωτ.Πειρ. 954/1990 ΕΕΔ 1991 307, ΑΠ 1459/1988 ΕΝΔ 1990 125). Επομένως, δεν είναι αλληλέγγυος, εις ολόκληρον δηλαδή, όπως είναι η ευθύνη των ομορρυθμών εταίρων (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον σελ. 153). Περαιτέρω, η τελευταία είναι και απεριόριστη εφόσον κάθε συμπλοιοκτήτης ευθύνεται κατά την αναλογία του στη δημιουργηθείσα υποχρέωση με όλη του την περιουσία και όχι μόνο με τη μερίδα του στη συμπλοιοκτησία (Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 155, Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον σελ. 153). Αυτό σημαίνει ότι στην περίπτωση έκδοσης αποφάσεως κατά συμπλοιοκτήτη για την αναλογία του στο τυχόν δημιουργηθέν χρέος, η τελευταία θα εκτελείται και κατά της λοιπής περιουσίας του, ενώ περιορισμός της σχετικής ευθύνης του τελευταίου έναντι τρίτων με την παραχώρηση της μερίδας του δεν μπορεί να γίνει, παρά μόνο στην περίπτωση του άρθρου 28 εδ. 4 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζει την περίπτωση της ευθύνης του αποκτήσαντος με σύμβαση μερίδα συμπλοιοκτησίας για τις απορρέουσες από την τελευταία υποχρεώσεις μέχρι τη γνωστοποίηση αυτής. Βέβαια, σύμφωνα με το άρθρο 20 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο συμπλοιοκτήτης που έχει διαφωνήσει προς την πλειοψηφία δικαιούται πάντα να παραχωρήσει τη μερίδα του υπέρ των υπολοίπων συμπλοιοκτητών, ενώ το δικαίωμα παραχωρήσεως προς τους τρίτους - δανειστές μπορεί να ασκηθεί μόνο σχετικά με ολόκληρο το πλοίο κατόπιν αποφάσεως της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών δυνάμει των οριζομένων στα άρθρα 85 επ. του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον σελ. 153). Συνεπώς, δυνάμει των ανωτέρω, προκύπτει ότι η ευθύνη κάθε συμπλοιοκτήτη είναι πρωτεύουσα, πρωτογενής, και όχι επιβοηθητική, δευτερογενής, το οποίο σημαίνει ότι δεν κρίνεται απαραίτητη δίωξη πρώτα της συμπλοιοκτησίας, αφού η τελευταία δεν έχει νομική προσωπικότητα, ενώ εφόσον η ως άνω ευθύνη είναι και εμπράγματη, κάθε συμπλοιοκτήτης θα ευθύνεται μόνο για τις υποχρεώσεις που δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο που ο ίδιος είχε την ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 154, Αναστασιάδης κεφ. 300, σελ 88).

Σχετικά με τη δωσιδικία τυχόν αναφερόμενων διαφορών που δημιουργούνται μεταξύ της συμπλοιοκτησίας και τρίτων, κατά την παραγωγική διαδικασία, τόσο στη περίπτωση διαφορών από σύμβαση όσο και στην περίπτωση διαφορών από άδικη πράξη ή έτερη νομική αιτία, πρέπει να αναφερθεί ότι εκδικάζονται στο δικαστήριο που κείται ο λιμένας νηολόγησης του κοινού πλοίου η οποία όμως δωσιδικία είναι συντρέχουσα με τη γενική δωσιδικία του τόπου κατοικίας των συμπλοιοκτητών (Ρόκα, Ναυτικόν Δίκαιον, κεφ. 53, αριθ. 224, Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, άρθρα 25-26, Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ 110).

Αναφορικά με την κατά τα άνω υποχρέωση συνεισφοράς των συμπλοιοκτητών στα έξοδα της συμπλοιοκτησίας, η οποία υποχρέωση αναφέρθηκε και ανωτέρω, ισχύει ότι έκαστος συμπλοιοκτήτης οφείλει να συνεισφέρει ανάλογα με τη μερίδα συμπλοιοκτησίας, εκτός εάν ορίζεται κάτι διαφορετικό στη σύμβαση σύστασης (καταστατικό) της συμπλοιοκτησίας, κυρίως δε, αναφορικά με τις δαπάνες εξοπλισμού και επισκευής του πλοίου(Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 153, άρθρο 26 ΚΙΝΔ), όπως οι δαπάνες εξοπλισμού , τα τρέχοντα έξοδα διαχειρίσεως, οι δαπάνες επισκευών κ.α. (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 134) Μάλιστα, στην περίπτωση κατά την οποία, συμπλοιοκτήτης καταβάλλει την εισφορά για λογαριασμό άλλου, τότε, ο τελευταίος ευθύνεται έναντι εκείνου που κατέβαλλε για την καταβολή εκτός του κεφαλαίου και των τόκων που βαρύνουν το καταβληθέν ποσό κεφαλαίου εισφορών και υπολογίζονται εκ της καταβολής, ενώ ο υπερήμερος συμπλοιοκτήτης, παραχωρώντας τη σε εκείνον ή σε εκείνους που κατέβαλαν για λογαριασμό του την ως άνω συνεισφορά τη μερίδα του επί του κοινού πλοίου στον ή στους τελευταίους, μπορεί να απαλλαγεί από κάθε υποχρέωση συνεισφοράς (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 153, άρθρο 26 ΚΙΝΔ). Επιπροσθέτως, εκείνος που κατέβαλλε, δύναται να ασφαλίσει το καταβληθέν ποσό επί της μερίδας του υπερήμερου οφειλέτη, ο οποίος και θα ευθύνεται όχι μόνο για τα ανωτέρω, αλλά και για τα ίδια τα ασφάλιστρα και λοιπά έξοδα ασφαλίσεως (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 153). Αυτό όμως ίσχυε κατά το προϊσχύσαν δίκαιο, δυνάμει του άρθρου 300 ΕμπΝ. Αυτή τη δυνατότητα ασφαλίσεως της επί του πλοίου μερίδας, το άρθρο 26 του Κώδικα Ιδιωτικού Δικαίου δεν την προσφέρει προβλέποντας μόνο την ασφάλιση της φερεγγυότητας του υπέρ ου η προκαταβολή συμπλοιοκτήτη, όπερ σημαίνει ότι η μόνη διαφοροποίηση με το προϊσχύσαν δίκαιο έγκειται στο ασφάλιστρο το οποίο βαρύνει τον υπέρ ου η καταβολή συμπλοιοκτήτη (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν

Δίκαιον, σελ. 215). Βέβαια, εάν η ως άνω καταβολή εισφοράς στο όνομα και για λογαριασμό συμπλοιοκτήτη, κατά τα προρρηθέντα, διενεργήθηκε από το διαχειριστή, στο πρόσωπο του οποίου δεν συντρέχει η ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη, τότε ο τελευταίος, δεν δύναται να απολαμβάνει τα απορρέοντα εκ της κατοχής μερίδας συμπλοιοκτησίας κατά τα ανωτέρω ειρηθέντα δικαιώματα, αλλά δικαιούται να προβεί στην είσπραξη αυτής, στην περίπτωση που δεν έχει αποφασισθεί το αντίθετο από την ίδια τη συμπλοιοκτησία (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ 153, άρθρο 26 ΚΙΝΔ). Ο δικαιολογητικός λόγος της προκειμένης ρύθμισης είναι να αποφευχθεί κατά το δυνατόν η αναστολή της λειτουργίας της συμπλοιοκτησίας εξαιτίας μη καταβολής ή μη εμπροθέσμου καταβολής της αναλογίας του στα έξοδα από κάποιον από τους συμπλοιοκτήτες (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 135). Κατά το Νικόλαο Δελούκα, παρότι ο νόμος αναφέρει ρητά ότι μόνο ο συμπλοιοκτήτης που προκατέβαλε κατά τα ως άνω δικαιούται να λάβει τους σχετικούς τόκους, κατ' αναλογία, θα πρέπει να γίνει αναλογική εφαρμογή του νόμου ώστε να συμπεριληφθεί και ο διαχειριστής ακόμα και στη περίπτωση που δεν έχει την ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 135).

Δυνάμει δε του άρθρου 290 περ. α' του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, οι αξιώσεις των συμπλοιοκτητών κατά αλλήλων για την καταβολή εισφοράς, υπόκεινται σε διετή (2) παραγραφή (ΠΠΠειρ. 501/74 ΕΝΔ (1974) 423, απόφαση που αναφέρει ο Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 103, υποσημ. Αριθ. 553). Περαιτέρω, για δημιουργηθέντα χρέη κατά του Δημοσίου, οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται εις ολόκληρον με το διαχειριστή, ενώ κάθε διαχειριστής ευθύνεται κατά το λόγο της μερίδας του (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 107, ο οποίος στην υπ' αριθ. 570 υποσημ. αναφέρει τη ΓνΝΣΚ 777/77 ενδ (1978) 426, η οποία έγινε δεκτή από το Υπουργείο Οικονομικών). Ακόμα, για κάθε αξίωση μέλους του πληρώματος από σύμβαση ναυτικής εργασίας, οι συμπλοιοκτήτες, ευθύνονται απεριόριστα και κατά το λόγο των μερίδων τους μαζί με τον πλοίαρχο, ενώ στην τυχόν ανοιχθησόμενη δίκη, δεν υπάρχει αναγκαστική αλλά απλή ομοδικία (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 107, ΑΠ 1306/98 ΕΕΝ (2000) 96).

Περαιτέρω, εκτός της συμμετοχής των συμπλοιοκτητών στις δαπάνες του κοινού πλοίου ανάλογα της μερίδας συμπλοιοκτησίας έκαστου εκ των συμπλοιοκτητών, κατά τον ίδιο τρόπο, δυνάμει του άρθρου 24 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, υπολογίζεται και η συμμετοχή των τελευταίων στα κέρδη και τις ζημίες της

συμπλοιοκτησίας. Έτσι, η συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημίες της συμπλοιοκτησίας έκαστου συμπλοιοκτήτη, υπολογίζεται κατ' αναλογία του ποσοστού συγκυριότητας που κατέχει επί του κοινού πλοίου, ήτοι είναι ανάλογος της μερίδας συμπλοιοκτησίας του κατά τα ως άνω, δεδομένης της μη υπάρξεως παρεκκλίνουσας προβλέψεως εκ του καταστατικού αυτής (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 153). Άλλωστε, κατά το ανωτέρω άρθρο 24 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η εκκαθάριση των λογαριασμών και η διανομή των κερδών πραγματοποιούνται στο τέλος έκαστου ημερολογιακού έτους, απαγορευμένης πάσας διανομής ή κράτησης ποσού πλην όσων κρίνονται απαραίτητα για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών της συμπλοιοκτησίας ως της ετήσιας αναλογίας επί των περιοδικών δαπανών διατηρήσεως της προκείμενης κλάσης του πλοίου. Έτσι, απαγορεύεται για παράδειγμα η κράτηση οποιουδήποτε ποσού για τη δημιουργία αποθεματικού, ενώ, επιτρέπεται εκείνη που σκοπό έχει την κάλυψη συνδρομών προς νηογνώμονες ή δαπανών επιθεωρήσεων (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 136). Αντίθετα, στον Καραβά (Καραβάς, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 153), αναφέρεται, προφανώς εξαιτίας της χρονολογίας συγγραφής του σχετικού έργου του, πως η κάθε εκκαθάριση των λογαριασμών και η πληρωμή των κερδών γίνεται στο τέλος έκαστου πλου, εκτός εάν υφίσταται διαφορετική πρόβλεψη εκ του καταστατικού της συμπλοιοκτησίας. Εν συνεχεία, αναφέρει ο ως άνω συγγραφέας ότι επιτρέπονται προσωρινές διανομές προ της περατώσεως του πλου, ενώ τα προκείμενα δικαιώματα ο συμπλοιοκτήτης δύναται να επιδιώξει δια της δικαστικής οδού, ήτοι δια της ασκήσεως αγωγής κατά της συμπλοιοκτησίας. Συνεπώς, κατά τα ανωτέρω, δύναται να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι επί της συμπλοιοκτησίας, επικρατεί το κεφαλαιουχικό στοιχείο έναντι του προσωπικού, ενώ σε κάθε περίπτωση αμφιβολίας, χρήζει εφαρμογής το άρθρο 763 παρ. 2 του Αστικού Κώδικα (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1968, σελ. 213). Άλλωστε, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση επί του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (σελ. 86-87, όπου και παραπέμπει ο Κων/νος, Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 214), η πλειοψηφία των συμπλοιοκτητών δεν μπορεί να αποφασίσει διαφορετικά, παρεκκλίνοντας από τα οριζόμενα στο άρθρο 24 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Αντίθετα, κατά το Θεοχαρίδη, πρόκειται για ενδοτικού δικαίου ρύθμιση, οπότε τα συμβαλλόμενα μέρη δύναται να συμφωνήσουν στην ιδρυτική σύμβαση το κλείσιμο των λογαριασμών και τη διανομή των κερδών στο τέλος κάθε μήνα, ενώ η ίδια η συμφωνία δύναται να είναι ρητή ή σιωπηρή (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 101, ΕφΠειρ. 228/83

ΕΝΔ (1984) 43). Παρακάτω δε αναφέρει ο Θεοχαρίδης (ομοίως, σελ 101) ότι όλα τα κέρδη πρέπει να διανέμονται στο τέλος του ημερολογιακού έτους, με εξαίρεση τα απαιτούμενα ποσά για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών και για την ετήσια αναλογία των περιοδικών δαπανών ως προς τη διατήρηση του πλοίου στην κλάση του, εκθέτοντας ότι η ρύθμιση είναι αναγκαστικού δικαίου και τυχόν αντίθετη έγγραφη συμφωνία είναι άκυρη με ρητή διατύπωση της διάταξης, ενώ αναφέρει εν συνεχεία ότι άκυρη θα είναι και τυχόν απόφαση της πλειοψηφίας με ανάλογο περιεχόμενο. Στο σημείο αυτό, κρίνεται απαραίτητο να ειπωθεί πως δυνάμει της κρατούσας στην επιστήμη και τη νομολογία γνώμης, πρόκειται για ρύθμιση αναγκαστικού δικαίου η οποία δεν δύναται να καμφθεί με αντίθετη έγγραφη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών, ιδρυτική ή μη. Μάλιστα, ο Δελούκας (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 135) σχολιάζει ότι η ρύθμιση που έχει εισαχθεί δυνάμει του άρθρου 24 εδ. 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, είναι σύμφωνη με τα περί εταιρικής χρήσης οριζόμενα στο άρθρο 762 του Αστικού Κώδικα, ενώ σε κάθε περίπτωση χρήζει ουσιαστικότερης σκοπιμότητας σε σχέση με την προγενέστερη ρύθμιση του Εμπορικού Νόμου (άρθρο 302 εδ. 2) κατά την οποία η πληρωμή των κερδών και η εκκαθάριση των λογαριασμών πραγματοποιείτο στο τέλος έκαστου πλου καθώς τοιουτοτρόπως δινόταν η εντύπωση πειρατικής επιχείρησης μετά το πέρας της οποίας γινόταν η διανομή της λείας!

Κατά το Θεοχαρίδη, πράγματι το άρθρο 24 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ενισχύει τον κεφαλαιουχικό χαρακτήρα της συμπλοιοκτησίας λόγω του αποφασιστικού χαρακτήρα που διαδραματίζει η μερίδα συμπλοιοκτησίας στη συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημίες, υφισταμένης της σχέσεως αναλογίας μεταξύ μερίδας συμπλοιοκτησίας και ζημίες – κέρδη της τελευταίας Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ 99, ο οποίος αναφέρει στην υπ' αριθ. 531 υποσημ. Την ΕφΠειρ. 228/83 ΕΝΔ (1984) 43). Σε αντιδιαστολή μάλιστα με την ευθύνη των συμπλοιοκτητών προς τρίτους, η οποία δυνάμει των ανωτέρω ειρηθέντων περιλαμβάνεται στην «εξωτερική σχέση» της συμπλοιοκτησίας, τόσο η υποχρέωση συμμετοχής στις ζημίες της συμπλοιοκτησίας ανάλογα με τη μερίδα έκαστου συμπλοιοκτητή όσο και το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της τελευταίας εξίσου κατά τη μερίδα συμπλοιοκτησίας έκαστου εξ' αυτών, περιλαμβάνονται στην «εσωτερική σχέση» της συμπλοιοκτησίας, ήτοι δυνάμει των ανωτέρω ειρηθέντων, στη σχέση των συμπλοιοκτητών μεταξύ τους, συνεπώς αποκλίνουσες συμφωνίες ρυθμίζουσες τα ποσοστά συμμετοχής των συμπλοιοκτητών στα κέρδη και τις ζημίες

της συμπλοιοκτησίας, είναι επιτρεπτές (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 99, Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον σελ 213, Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, άρθρο 24, σελ 92). Συνεπώς, δυνάμει των ανωτέρω, δύναται να συμφωνηθεί ότι ανεξαρτήτως του μεγέθους της μερίδας συμπλοιοκτησίας, οι συμπλοιοκτήτες θα συμμετέχουν εξίσου στις ζημίες και τα κέρδη της συμπλοιοκτησίας ή με διαφορετικό ποσοστό στα κέρδη απ' ότι στις ζημίες, ως προτάσσεται δυνάμει του άρθρου 763 παρ. 2 του Αστικού Κώδικα (Έτσι κ Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, κεφ. 13, σελ. 101). Βέβαια, άκυρη θα είναι κάθε συμφωνία η οποία θα αποστερεί από συμπλοιοκτήτη το δικαίωμα συμμετοχής του στα κέρδη ή/και τις ζημίες (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 100, ο οποίος παραπέμπει στον Ποταμιάνο, Η Συμπλοιοκτησία, κεφ. 13, σελ. 101).

Μεταξύ των ανωτέρω δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμπλοιοκτητών, άρρηκτα συνδεδεμένων με την έννοια της μερίδας έκαστου εξ' αυτών, περιλαμβάνεται δυνάμει του άρθρου 22 παρ. 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και το δικαίωμα ελέγχου της πορείας των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας, εξέτασης των βιβλίων και των εγγράφων αυτής και της κατάρτισης περίληψης περί της οικονομικής κατάστασης στην οποία ευρίσκεται η τελευταία. Εκ των ανωτέρω, προκύπτει η διάκριση της ομοιότητας του περιεχομένου της διάταξης 22 παρ. 2 του ΚΙΝΔ με το άρθρο 755 του Αστικού Κώδικα (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 215). Το άρθρο 22 του ΚΙΝΔ δεν επιτάσσει την υποχρέωση της αυτοπρόσωπης άσκησης του δικαιώματος ελέγχου με αποτέλεσμα να καθίσταται δυνατή η άσκηση του ως άνω δικαιώματος δια πληρεξουσίου, ενώ ισχύει ότι το ίδιο το δικαίωμα είναι ατομικό, ήτοι μπορεί να ασκηθεί από κάθε συμπλοιοκτήτη χωριστά. (Κωνσταντίνος Ν. Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 215). Στο ίδιο συμπέρασμα περί ελλείψεως υποχρέωσης αυτοπρόσωπης άσκησης του δικαιώματος ελέγχου της εν γένει πορείας της συμπλοιοκτησίας καταλήγει τόσο ο Τσάγκαρις (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρι, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Ερμηνεία κατ' άρθρον, 1958, σελ. 104), όσο και ο Καμβύσης (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 89), ο οποίος μάλιστα αναφέρει πως δεν αποκλείεται και η εφαρμογή της διάταξης ΑΚ 281 στην περίπτωση καταχρηστικής άσκησης δικαιώματος (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 89, ο οποίος παραπέμπει στον Καυκά, Ενοχ. 1966, σελ. 477, Ζέπου, Ενοχ. Δίκ. 1965 κεφ. 17 III 2 β', Τσιριντάνη, Στοιχ. Εμπορ. Δικ. 1964 κεφ. 72 III, Ρόκας κεφ. 51 IV 1.). Πρέπει δηλαδή, σε κάθε περίπτωση το

δικαίωμα ελέγχου και κατάρτισης περιουσιακής κατάστασης να ασκείται καλόπιστα και σύμφωνα με τα συναλλακτικά ήθη (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 98, Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, κεφ. 13, σελ. 103). Κατά το Θεοχαρίδη, (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 97) η διάταξη του άρθρου 22 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δεν θέτει περιορισμό ως προς το μέγεθος της μερίδας που απαιτείται να έχει το μέλος, ώστε να λάβει γνώση αναφορικά με την πορεία της συμπλοιοκτησίας, οπότε το εν λόγω δικαίωμα μπορεί να ασκηθεί από όλα τα μέλη της συμπλοιοκτησίας, ενώ δεν τίθεται κανένας χρονικός περιορισμός σχετικά με τη δυνατότητα άσκησης του τελευταίου, όπερ σημαίνει ότι το τελευταίο δύναται να ασκηθεί τόσο κατά το στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας όσο και κατά το στάδιο της εκκαθάρισης, συνήθως δε, διενεργείται εκεί που τηρείται το αρχείο της συμπλοιοκτησίας (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 98, Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, κεφ. 13, σελ. 105). Κατά τη διαδικασία δε των ασφαλιστικών μέτρων, για να αποτραπεί επικείμενος κίνδυνος ή σε επείγουσα περίπτωση, κάθε συμπλοιοκτήτης, σε περίπτωση άρνησης του διαχειριστή, μπορεί να ζητήσει την επίδειξη των εγγράφων και των βιβλίων της συμπλοιοκτησίας, αλλά και τη δικαστική μεσεγγύηση των τελευταίων (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 99, ΜΠΠειρ. 700/72 ΕΕμπΔ (1972) 544).

Άλλωστε, προβλέπεται ρητά από το ίδιο το περιεχόμενο του ως άνω άρθρου, ήτοι από τη διάταξη 22 παρ. 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η οποία είναι διάταξη αναγκαστικού δικαίου, η ακυρότητα κάθε αντίθετης συμφωνίας των μερών αποκλείουσα τη δυνατότητα άσκησης του δικαιώματος ελέγχου των βιβλίων και διαφόρων εγγράφων της συμπλοιοκτησίας καθώς και της κατάρτισης περίληψης της περιουσιακής κατάστασης της τελευταίας (Άρθρο 22 παρ. 2). Το κατά τα άνω δικαίωμα δε, μπορεί να μεταβιβαστεί δυνάμει καθολικής ή ειδικής διαδοχής (Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, κεφ. 13, σελ 105).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ – ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Κατά τον Ποταμιάνο και δυνάμει όσων έχουν εκτεθεί ενδελεχώς ανωτέρω, η λειτουργία της συμπλοιοκτησίας εκδηλώνεται με τρόπο διττό. Συγκεκριμένα, εκδηλώνεται τόσο στις σχέσεις μεταξύ των συμπλοιοκτητών, όσο και στις σχέσεις των τελευταίων προς τρίτους με τους οποίους αναπτύσσουν συναλλακτικές σχέσεις (Γεώργιος Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, Αθήνα 1972, σελ. 84). Μάλιστα, η λειτουργία της εταιρείας διακρίνεται α) στον τρόπο λήψης αποφάσεων από τους ίδιους τους συμπλοιοκτήτες, β) στην εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας, ήτοι στις σχέσεις μεταξύ των συμπλοιοκτητών προς τρίτους και γ) τη διαχείριση (Γεώργιος Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, Αθήνα 1972, σελ. 84), ενώ προσδιορίζεται αρχικά από την ύπαρξη ή μη έγγραφης σύμβασης για τη σύσταση αυτής. Δικαιολογητικός λόγος αυτού αποτελεί η συμπληρωματική λειτουργία στη ρύθμιση αλλά και την ερμηνεία του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου των διατάξεων του Αστικού Κώδικα και συγκεκριμένα των άρθρων 743-764. Τηρουμένων των αρχών της καλής πίστης και των χρηστών συναλλακτικών ηθών, οι ως άνω διατάξεις του Αστικού Κώδικα, αποτελώντας δίκαιο ενδοτικό, δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο έτερης ρυθμίσεως σύμφωνα με τη βούληση των συμβαλλομένων μερών (Γεώργιος Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, Αθήνα 1972, σελ. 84). Συνεπώς, εάν δε υφίσταται έγγραφη σύμβαση συμπλοιοκτησίας ή υφισταμένης συμβάσεως συμπλοιοκτησίας, δεν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση, τότε εφαρμόζεται το άρθρο 11 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Γεώργιος Ποταμιάνος, Η Συμπλοιοκτησία, Αθήνα 1972, σελ. 85). Δυνάμει του άρθρου 11 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζεται ότι οι αποφάσεις για τα ζητήματα που αφορούν τη συμπλοιοκτησία λαμβάνονται με πλειοψηφία επί του συνόλου των μερίδων συμπλοιοκτησίας (ΕφΠειρ. 801/92 ΕΕμπΔ (1993) 452), ενώ από το άρθρο 13 του ιδίου ως άνω Κώδικα, προκύπτει ότι η διαχείριση υπό στενή έννοια της συμπλοιοκτησίας ανήκει αρχικά σε όλους τους συμπλοιοκτήτες. Μάλιστα, στην περίπτωση που κάποιος εκ των συμπλοιοκτητών παρεμποδιστεί στην άσκηση του τελευταίου ως άνω δικαιώματός του, δύνανται δυνάμει του άρθρου 731 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας να αξιώσει τη συμμετοχή του στην άσκηση του δικαιώματος διαχείρισης της συμπλοιοκτησίας με προσωρινή ρύθμιση της κατάστασης (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 48, υποσημείωση αριθ. 227). Διακρίνεται εμφανώς η

διαφορετική ρύθμιση μεταξύ του άρθρου 11 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και του άρθρου 748 του Αστικού Κώδικα, βάσει του οποίου οι αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με την ομόφωνη γνώμη όλων των συνεταίρων (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, σελ. 142). Συγκεκριμένα, αυτό που προβλέπεται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δυνάμει των προρρηθέντων είναι ότι για τη λήψη απόφασης από τους συμπλοιοκτήτες, κατ' αρχήν δεν απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία ή απόλυτη πλειοψηφία, αλλά αρκεί και η σχετική πλειοψηφία των μερίδων με σκοπό τη διευκόλυνση της διαχείρισης των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, σελ. 142). Σε κάθε περίπτωση βέβαια οι εκάστοτε αποφάσεις της πλειοψηφίας είναι δεσμευτικές για τη μειοψηφία των συμπλοιοκτητών εκφράζοντας τη βούληση του συνόλου (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 50).

Για το σχηματισμό της πλειοψηφίας κατά τα ανωτέρω, λαμβάνεται υπόψη το ποσοστό της συμμετοχής κάθε συμπλοιοκτήτη στην κυριότητα του πλοίου (πλειοψηφία μερίδων), όπως στην ανώνυμη εταιρεία, όπου η πλειοψηφία υπολογίζεται κατά το λόγο της συμμετοχής στο κεφάλαιο. (Ι. Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 64). Βέβαια, δεν υπάρχει συγκεκριμένος περιοριστικός αριθμός μερίδων, ενώ ένα πρόσωπο δύναται να έχει περισσότερες μερίδες (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 50). Πλειοψηφία υπάρχει όταν υπέρ της απόφασης ψηφίσουν συμπλοιοκτήτης ή συμπλοιοκτήτες που μετέχουν σε ποσοστό περισσότερο του μισού στην κυριότητα του πλοίου. Σχετική πλειοψηφία, δηλαδή πλειοψηφία των παρόντων συμπλοιοκτητών, δεν αρκεί, ενώ εάν δεν επιτυγχάνεται πλειοψηφία, το δικαστήριο, μετά από αίτηση οποιουδήποτε συμπλοιοκτήτη, μπορεί να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή το διορισμό προσωρινού διαχειριστή (αρθρ. 12 ΚΙΝΔ, Ι. Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 64). Κατά τον Τσάγκαρη (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ.92), η προκείμενη ρύθμιση κατά την εισαγωγή του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ενώ αποτέλεσε σπουδαία καινοτομία, δυσχεραίνει κατά πολύ την εκμετάλλευση του πλοίου όταν δεν υπάρχει η νόμιμη πλειοψηφία ή υπάρχει ισοψηφία. Αυτό συμβαίνει γιατί κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει από το Δικαστήριο να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου, κατόπιν κλήσεως όλων των συμπλοιοκτητών, εφόσον αυτό είναι εφικτό ή και να διορίσει προσωρινό διαχειριστή κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικα. Συνεπώς, η εν λόγω διάταξη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και επιζήμια

καθώς δια της αναγκαστικής εκποίησης του πλοίου ασκείται πίεση εξαναγκασμού στους συμπλοιοκτήτες για τη λήψη απόφασης (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ.92). Διευκρινίζεται βέβαια, ότι ως προς το περιεχόμενο των αποφάσεων δεν εισάγεται περιορισμός. Πάντως, δεν μπορεί η πλειοψηφία να αποφασίσει τον περιορισμό του δικαιώματος ορισμένου συμπλοιοκτήτη ως προς την αναλογία και τα ωφελήματα της μερίδας του τελευταίου (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 51).

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκ του Νόμου (ΚΙΝΔ) αυξημένη πλειοψηφία για τη λήψη απόφασης είναι περιορισμένες και ορίζονται ρητά στα άρθρα 30 και 13 του ΚΙΝΔ. Συγκεκριμένα, απαιτείται πλειοψηφία των 2/3 των μερίδων δυνάμει του άρθρου 30 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τις κατωτέρω περιπτώσεις:

Α) Προκειμένου να δοθεί άδεια σε συμπλοιοκτήτη από τους υπολοίπους ώστε να υποθηκεύσει τη μερίδα του (άρθρο 30, εδάφιο 2 ΚΙΝΔ)

Β) Προκειμένου να δοθεί άδεια ώστε να υποθηκευτεί ολόκληρο το πλοίο. Βέβαια, στην περίπτωση αυτή απαιτείται και άδεια του δικαστηρίου (άρθρο 30, εδάφιο 1 ΚΙΝΔ).

Γ) Για την ανάκληση διαχειριστή με την προϋπόθεση ύπαρξης σπουδαίου λόγου (άρθρο 13, εδάφιο 2 ΚΙΝΔ).

Περαιτέρω, απαιτείται πλειοψηφία των 4/5 των μερίδων δυνάμει του άρθρου 13 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τις κατωτέρω περιπτώσεις:

Α) Προκειμένου να υποθηκευτεί ολόκληρο το πλοίο στην περίπτωση κατά την οποία το δικαστήριο δεν δώσει την απαιτούμενη άδεια ή δια απουσίας της σχετικής αιτήσεως λήψεως της από το δικαστήριο (άρθρο 30, εδάφιο 1 ΚΙΝΔ).

Β) Προκειμένου να συναινέσουν οι συμπλοιοκτήτες στην εκποίηση μερίδας του πλοίου η οποία θα έχει ως συνέπεια την απώλεια της ελληνικής σημαίας του κοινού πλοίου (άρθρο 29 ΚΙΝΔ).

Γ) Για τη συμβατική εκποίηση ολόκληρου του πλοίου (άρθρο 31 ΚΙΝΔ).

Αντιθέτως με τα ως άνω εκτεθέντα, υφίστανται και περιπτώσεις κατά τις οποίες η μειωμένη πλειοψηφία αρκεί. Συγκεκριμένα, δυνάμει του άρθρου 32 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ισχύει ότι:

Α) Κατόπιν λήψεως σχετικής άδειας από το δικαστήριο και υπό την προϋπόθεση συγκέντρωσης του μισού των μερίδων δύναται να εκποιηθεί το πλοίο σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρο 32, εδάφιο 1 ΚΙΝΔ).

Β) Κατόπιν σχετικής αιτήσεως στο δικαστήριο και υφισταμένου σπουδαίου λόγου, οι συμπλοιοκτήτες οι οποίοι συγκεντρώνουν το 1/4 των μερίδων μπορούν να ζητήσουν την εκποίηση του κοινού πλοίου (άρθρο 32, εδάφιο 2 ΚΙΝΔ).

Βέβαια, στην περίπτωση κατά την οποία λόγω αδυναμίας σχηματισμού πλειοψηφίας καθίσταται δύσκολη ή ανέφικτη η λήψη αποφάσεων, ανεξάρτητα από το ποσοστό συμμετοχής του στη συμπλοιοκτησία, οποιοσδήποτε συμπλοιοκτήτης, μπορεί να αιτηθεί από το δικαστήριο την άρση του αδιεξόδου δυνάμει του άρθρου 12 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Επιπροσθέτως, κατά το Θεοφανίδη, βάσει των γενικών διατάξεων δύναται να υποστηριχθεί ότι για αποφάσεις που υπερβαίνουν τα όρια του σκοπού της συμπλοιοκτησίας απαιτείται ομοφωνία των εταίρων. Προς περαιτέρω ανάπτυξη της ανωτέρω θέσης, τέτοια θέματα είναι:

(α) Απόφαση αναφορικά με θεμελιώδη τροποποίηση της αρχικής ιδρυτικής σύμβασης της εταιρείας ασχέτως εάν έχει υιοθετηθεί το κανονιστικό πλαίσιο του ΚΙΝΔ ή έχουν προβλεφθεί αποκλίνουσες συμφωνίες. Η τροποποίηση πρέπει να είναι ουσιώδης (λ.χ. αλλαγή της χρονικής περιόδου διανομής κερδών), δηλαδή να έχει αντικείμενο συμφωνίες που ρυθμίζουν ειδικά ζητήματα της εταιρείας. Τέτοιες συμφωνίες περιέχουν βασικά δικαιώματα των συμπλοιοκτητών καθώς και δικαιώματα της μειοψηφίας. Αντίθετα, συμφωνίες που ρυθμίζουν τυπικά ζητήματα δεν κρίνεται σκόπιμο να προστατεύονται με το περίβλημα της ομόφωνης απόφασης. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 52).

(β) Απόφαση η οποία αντίκειται είτε προς το γενικό σκοπό της συμπλοιοκτησίας είτε προς τον ειδικό σκοπό που έχει επιλεγεί από τα μέλη (λ.χ. χρησιμοποίηση του πλοίου για επιστημονικούς σκοπούς, χρησιμοποίηση φορτηγού πλοίου ως ρυμουλκού, παύση χρησιμοποίησης του πλοίου).

(γ) Τροποποίηση απόφασης της πλειοψηφίας, από την οποία αντλούνται δικαιώματα των συμπλοιοκτητών ατομικά (λ.χ. απόφαση διανομής κερδών). (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 52 και υποσημειώσεις 246, 247, 248, 249).

(δ) Συμβατική εκποίηση του πλοίου χωρίς προϋποθέσεις. Η σύμβαση πώλησης μπορεί να καταρτισθεί από τον εντολοδόχο διαχειριστή. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 52).

Μάλιστα, κατά το Δελούκα, μη υφιστάμενης σχετικής νομοθετικής ρυθμίσεως, δεν απαιτείται συγκεκριμένος τύπος για τη λήψη αποφάσεων κατά τα ανωτέρω.

Συγκεκριμένα, δεν απαιτείται σύγκληση των συμπλοιοκτητών, αλλά ούτε και τήρηση πρακτικών (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, σελ. 142). Κατά τον Τσάγκαρη, η συζήτηση βέβαια μεταξύ των συμπλοιοκτητών και η λήψη απόφασης θα είναι ορθότερη επιλογή. Η θέση αυτή αναφέρεται διότι κατά μία γνώμη, η πλειοψηφία των εταίρων δύναται να αποφασίζει εγκύρως χωρίς να παρίσταται ανάγκη να ακούσει τις γνώμες και των υπολοίπων συμπλοιοκτητών, οι οποίοι θα έχουν απλώς δικαίωμα αποζημίωσης κατά της πλειοψηφίας στην περίπτωση κατά την οποία η απόφαση αυτή αποδειχθεί επιζήμια, δυνάμει των διατάξεων περί αποζημίωσης του κοινού δικαίου. (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ.91). Κατά τον Θεοχαρίδη (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 50), υποστηρίζεται ότι η πρόσκληση της μειοψηφίας ώστε να δοθεί η δυνατότητα ακρόασης των αντίθετων απόψεων αποτελεί την ορθότερη επιλογή, δεδομένης της παροχής του δικαιώματος της πρόσκλησης της μειοψηφίας ως αντιστάθμισμα στη δέσμευσή της από τις αποφάσεις της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών. Σε κάθε περίπτωση βέβαια αποφάσεις που λαμβάνονται από την πλειοψηφία των συμπλοιοκτητών χωρίς πρόσκληση της μειοψηφίας δεν είναι άκυρες, ενώ τα δικαιώματα της τελευταίας τυγχάνουν μερικής προστασίας δυνάμει του άρθρου 20 ΚΙΝΔ στην περίπτωση κατά την οποία η πλειοψηφία συγκεντρώνεται στο πρόσωπο ενός συμπλοιοκτήτη (ποσοστό υπερβαίνον το 50%), τότε οι αποφάσεις υπόκεινται στον έλεγχο της καταχρηστικής άσκησης δικαιώματος σύμφωνα με το άρθρο 281 ΑΚ.

Βάσει του ΚΙΝΔ δεν τίθεται κανένας περιορισμός ως προς τον τρόπο εξωτερίκευσης γνώμης κατά το σχηματισμό ψήφου, οπότε μπορεί να γίνει είτε γραπτά είτε προφορικά. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 51).

Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται πως το άρθρο 11 ΚΙΝΔ έχει ενδοτική φύση και ρυθμίζει την εσωτερική σχέση των συμπλοιοκτητών, οπότε τα μέλη μπορούν να συμφωνήσουν εγγράφως σε διαφορετικό τρόπο λήψης αποφάσεων, όπως με αυξημένη πλειοψηφία ή με απόλυτη πλειοψηφία προσώπων, έχοντας προκαθορίσει συγκεκριμένη προδικασία για τη σύγκληση γενικής συνέλευσης ή ακόμα έχοντας συμφωνήσει περιορισμό του δικαιώματος ως προς τη φύση ορισμένων θεμάτων, εφόσον δεν θίγεται ο αυστηρός πυρήνας του εταιρικού δικαιώματος και εντός των ορίων που χαράσσονται από τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Συνεπώς δεν μπορούν έγκυρα οι εταίροι να παραιτηθούν του δικαιώματος διοίκησης.

Τούτο, διότι η συνεκμετάλλευση του πλοίου αποτελεί διαρκή υποχρέωση, η οποία εδράζεται στη συμμετοχή στη διοίκηση (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 53).

Η απόφαση της γενικής συνέλευσης των συμπλοιοκτητών μπορεί να είναι ελαττωματική είτε γιατί δεν έχει τηρηθεί η τυπική διαδικασία λήψης αποφάσεων, είτε επειδή πάσχει το ουσιαστικό περιεχόμενο της απόφασης. Στην πρώτη περίπτωση η απόφαση είναι άκυρη, εφόσον δεν έχει ληφθεί με τη συγκεκριμένη πλειοψηφία που προβλέπει ο νόμος ή δεν έχει σχηματισθεί νόμιμη πλειοψηφία (δηλαδή υπάρχει σχετική πλειοψηφία). Στη δεύτερη κατηγορία το περιεχόμενο της απόφασης μπορεί να αντίκειται στο νόμο ή στους όρους της έγγραφης συμφωνίας ίδρυσης της συμπλοιοκτησίας ή η ψήφος να είναι προϊόν πλάνης, απάτης ή απειλής (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 54).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, κατ' αρχήν, η διοίκηση της συμπλοιοκτησίας ασκείται από όλους τους συμπλοιοκτήτες, οι οποίοι αποφασίζουν με πλειοψηφία. Καθώς όμως ο συγκεκριμένος τρόπος διοίκησης μπορεί να δυσχεράνει πολύ τη διαχείριση των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας, ο νόμος όρισε ότι η τελευταία μπορεί να ανατεθεί σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα τα οποία ονομάζονται «διαχειριστές» (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 142). Ειδικότερα, η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας ορίζεται στο άρθρο 13 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και συγκεκριμένα στο άρθρο 13 αυτού. Βάσει της κατά τα άνω νομοθεσίας, προκύπτει ότι η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας μπορεί να ανατεθεί σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα τα οποία δεν είναι απαραίτητο να συγκεντρώνουν στο πρόσωπό τους την ιδιότητα της συμπλοιοκτησίας. Συνεπώς, διαχειριστής δύναται να διοριστεί τόσο φυσικό πρόσωπο που δεν είναι συμπλοιοκτήτης όσο και νομικό πρόσωπο. Από τη διατύπωση του άρθρου 13 προκύπτει ότι ο διορισμός διαχειριστή είναι δυνατός, δεν υπόκειται σε κανένα τύπο και συνεπώς δύναται να αποδειχθεί με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο επιτρεπόμενο στις εμπορικές υποθέσεις. Συνεπώς, ο διορισμός διαχειριστή θα μπορούσε να γίνει και σιωπηρώς με την ανοχή των συμπλοιοκτητών, ήτοι τη σιωπηρή αποδοχή τους και την τω όντι καθημερινή άσκηση διαχειριστικής εξουσίας εκ μέρους συμπλοιοκτήτη ή τρίτου προσώπου. (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 13, παραπομπή σε Σούρλος εν Lyon-Caen et Renault, αριθ. 297, τετράκις, Τσάγκαρις, ένθα και παραπομπές στον Ripert, τομ. I, αριθ. 794, Καραβάς, Ναυτ. Κεφ. 151).

Ο διορισμός του διαχειριστή συντελείται με απόφαση των συμπλοιοκτητών η οποία λαμβάνεται με απλή πλειοψηφία των μερίδων κατά το άρθρο 11 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου Κώδικα, ορίζεται ότι «ο διορισμός, η παραίτηση ή η ανάκληση του διαχειριστή αντιστασονται κατά των τρίτων μόνο εάν σημειωθούν στο νηολόγιο». Συνάγεται λοιπόν από τη διάταξη αυτή ότι ο διορισμός του διαχειριστή που δεν έχει καταχωρηθεί στο νηολόγιο, παράγει αποτελέσματα στις μεταξύ των συμπλοιοκτητών σχέσεις καθώς και στις σχέσεις του διαχειριστή με τους συμπλοιοκτήτες. Άλλωστε, ο διορισμός του

συμπλοιοκτήτη δεν απαιτείται να περιβληθεί τον έγγραφο τύπο και μπορεί να γίνει και προφορικά (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 142).

Κατά το Θεοφανίδη, δεν τίθεται περιορισμός ως προς τη δυνατότητα ενός προσώπου να διορισθεί διαχειριστής σε περισσότερες από μία συμπλοιοκτησίες, ενώ ο ίδιος ο διορισμός ενός προσώπου στη θέση του διαχειριστή είτε πρόκειται για συμπλοιοκτήτη είτε για τρίτο πρόσωπο, μπορεί να γίνει με πέντε τρόπους:

(α) με την ιδρυτική έγγραφη σύμβαση η οποία καταρτίζεται από όλους τους συμπλοιοκτήτες.

(β) με έγγραφη σύμβαση υπογραφόμενη από όλους του συμπλοιοκτήτες κατόπιν της ίδρυσης της συμπλοιοκτησίας.

(γ) με απόφαση δικαστηρίου λόγω μη επιτεύξεως πλειοψηφίας, οπότε και διορίζεται προσωρινός διαχειριστής.

(δ) με απόφαση δικαστηρίου, εξαιτίας έλλειψης διοίκησης ή σύγκρουσης συμφερόντων κατά αναλογική εφαρμογή του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικα.

(Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 61) .

Βέβαια, η διάρκεια του διορισμού του διαχειριστή μπορεί να αφορά είτε σε ορισμένο είτε σε αόριστο χρόνο, αλλά όχι επ' ευκαιρία μίας υπόθεσης ή συγκεκριμένων υποθέσεων αφού η διαχείριση προϋποθέτει διαρκή έννομη σχέση. Σε περίπτωση ανάθεσης εκτέλεσης συγκεκριμένων υποθέσεων, η έννομη σχέση θα διέπεται από τους κανόνες της αντιπροσώπευσης (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 51).

Δυνάμει του άρθρου 13 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 13, προκύπτει ότι εάν η διαχείριση του πλοίου ανατέθηκε με σύμβαση σε συμπλοιοκτήτη, τότε προκειμένου να ανακληθεί απαιτείται η συνδρομή σπουδαίου λόγου και σχετική απόφαση των δύο τρίτων (2/3) των μερίδων των συμπλοιοκτητών. Στην περίπτωση κατά την οποία τρίτο πρόσωπο έχει διορισθεί διαχειριστής με σύμβαση, τότε για την ανάκληση του δεν απαιτείται η συνδρομή σπουδαίου λόγου αλλά ούτε και απόφαση των δύο τρίτων (2/3) των μερίδων των συμπλοιοκτητών, καθώς η ανάκλησή του δύναται να πραγματοποιηθεί με απλή πλειοψηφία. (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 14). Με απλή πλειοψηφία, δε, μπορεί να ανακληθεί και διαχειριστής ο οποίος δεν έχει διοριστεί με σύμβαση. (Ηλίας Ιω. Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 14).

Περαιτέρω, κατά το άρθρο 13 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου προβλέπεται αναλογική εφαρμογή του άρθρου 13 όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις.

Συνεπώς, στην περίπτωση κατά την οποία ελλείπουν τα πρόσωπα για τη διοίκηση της συμπλοιοκτησίας ή υφίσταται σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των συμπλοιοκτητών και της συμπλοιοκτησίας, τότε δυνάμει του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικα, κατόπιν αιτήσεως παντός έχοντος έννομο συμφέρον, ο Πρόεδρος των Πρωτοδικών δύναται να διορίσει προσωρινό διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας.

Κατά τον Τσάγκαρη, ο διαχειριστής δύναται να είναι τόσο έμμισθος όσο και άμισθος, στην περίπτωση δε που είναι άμισθος τότε η σχέση που τον συνδέει με τους συμπλοιοκτήτες είναι η σχέση της εντολής (Τσάγκαρις, σελ. 95, Γνωμοδότηση Τσιριντάνη-Ρόκα, εν ΕΕΝ. ΙΖ. Σελ. 70, Τσάγκαρις, ενθ. Ανωτ. Κεφ. 9, IV), ενώ στη δεύτερη περίπτωση η προκείμενη σχέση φέρει το χαρακτήρα της μισθώσεως εργασίας. Εάν ο διαχειριστής είναι άμισθος, τότε δύναται να παραιτηθεί οποτεδήποτε και για οποιοδήποτε λόγο από τη διαχείριση, θα πρέπει όμως η προκείμενη παραίτηση να μην είναι άκαιρη και να γίνει για σπουδαίο λόγο διότι άλλως θα ευθύνεται για αποζημίωση των συμπλοιοκτητών στην περίπτωση που οι τελευταίοι ζημιώθηκαν εξαιτίας της παραίτησής του (Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95.). Στην περίπτωση που είναι έμμισθος δύναται πάλι να παραιτηθεί, αλλά με καταγγελία της σύμβασης και για σπουδαίο λόγο (Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95). Παραίτηση από το δικαίωμα για ανάκληση του διαχειριστή είναι έγκυρη μόνο εάν ο διαχειριστής είναι έμμισθος, ενώ είναι ανίσχυρη όταν είναι άμισθος γιατί η σχέση αυτή φέρει το χαρακτήρα της εντολής δυνάμει του άρθρου 724 ΑΚ. Το άρθρο 724 ΑΚ ορίζει ότι ο εντολέας δύναται να ανακαλέσει την εντολή οποτεδήποτε, εκτός εάν η εντολή αφορά και το συμφέρον του εντολοδόχου ή/και τρίτων. (Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95). Η αμοιβή του διαχειριστή μπορεί να συνίσταται σε σταθερό μισθό ή σε ποσοστά επί των ακαθαρίστων ή καθαρών εισπράξεων της συμπλοιοκτησίας (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 144). Υποχρεούται να συμμορφώνεται κατά την άσκηση των καθηκόντων του στις υποδείξεις και τις οδηγίες της πλειοψηφίας, ως ορίζει το άρθρο 15 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Περαιτέρω, υποχρεούται σε επιμελή διαχείριση και ευθύνεται έναντι των τελευταίων για κάθε πταίσμα, είτε είναι έμμισθος (άρθρο 652 ΑΚ) είτε είναι άμισθος τρίτος (άρθρο 714 ΑΚ), είτε είναι αμειβόμενος ή μη συμπλοιοκτήτης (άρθρα 754, 714 ΑΚ), (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 144). Η ιδιότητα του διαχειριστή είναι δικαίωμα προσωποπαγές, μη δυνάμενο να μεταβιβαστεί σε άλλον και συνεπώς ούτε και στους κληρονόμους του διαχειριστή μετά θάνατον του τελευταίου. (Τσάγκαρις, Κώδιξ

Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95, γνωμοδότηση Τσιριντάνη- Ρόκα, ενθ' ανωτέρω κεφ. V). Περαιτέρω, σημειώνεται ότι η απόφαση που θα εκδοθεί κατά του διαχειριστή λόγω της ιδιότητάς του, δύναται να εκτελεσθεί κατά των συμπλοιοκτητών. (Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95) Σούρλος, ενθ. ανωτέρω, Τσάγκαρις ενθ' ανωτ. Κεφ. 9, εν τέλει.) Άλλωστε, ο διαχειριστής δεν είναι έμπορος κατά την άσκηση των καθηκόντων του, παρότι πραγματοποιεί εμπορικές πράξεις. Η δικαιολογία είναι ότι δεν ενεργεί για το λογαριασμό του, αλλά για τους άλλους συμπλοιοκτήτες. Βέβαια, εξυπακούεται ότι ο συμπλοιοκτήτης μπορεί είναι έμπορος, λόγω της ιδιότητάς του όμως αυτής και όχι επειδή είναι διαχειριστής. (Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95).

Δυνάμει του άρθρου 17 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου μπορούν να διορισθούν περισσότεροι του ενός διαχειριστές οι οποίοι όμως θα πρέπει να λειτουργούν «εκ συμφώνου», δηλαδή για την ενέργεια μίας πράξης απαιτείται αφ' ενός σύμφωνη απόφαση αφ' ετέρου η σύμπραξη όλων των συνδιαχειριστών. Πρόκειται για συλλογική άσκηση διαχείρισης η οποία προβλέπεται από το νόμο εκτός αντίθετης έγγραφης συμφωνίας. Πάντως οι συμπλοιοκτήτες, είτε στην ιδρυτική σύμβαση είτε σε μεταγενέστερη τροποποιητική, μπορούν να συμφωνήσουν στην ατομική άσκηση «συνδιαχείρισης», δηλαδή να μπορεί κάθε διαχειριστής να ενεργεί χωριστά με δεσμευτική εξουσία ως προς την εκπροσώπηση ή τη διαχείριση υπό στενή έννοια της εταιρείας. Επίσης, μπορεί να συμφωνηθεί ο καταμερισμός του κύκλου ενέργειας έκαστου διαχειριστή ή ακόμη να επιλεγεί η πλειοψηφική δράση, δηλαδή να διεξάγεται η διαχείριση με λήψη αποφάσεων κατά πλειοψηφία (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 64).

Κατά ρητή διάταξη του νόμου, ο πλοίαρχος ακολουθεί τις οδηγίες μόνο του διαχειριστή, όχι των συμπλοιοκτητών, έστω και της πλειοψηφίας ή ακόμη της παμψηφίας αυτών (άρθρο 19 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 144).

Η έκταση της εξουσίας του διαχειριστή εξειδικεύεται από τρία στοιχεία. Κατ' αρχήν (α) από το σκοπό της συμπλοιοκτησίας, έπειτα από (β) το περιεχόμενο τυχόν έγγραφης συμφωνίας η οποία δύναται να διευρύνει την εξουσία και τελικά από (γ) την εσωτερική σχέση διαχειριστή - συμπλοιοκτητών. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 70). Ως όργανο εφοδιασμένο με την εξουσία διαχείρισης υπό στενή έννοια και την εξουσία εκπροσώπησης, ο διαχειριστής λαμβάνει αποφάσεις, επιχειρεί υλικές πράξεις και συνάπτει δικαιοπραξίες για την

πραγμάτωση του σκοπού της συμπλοιοκτησίας. Η ενάσκηση των συγκεκριμένων εξουσιών αποτελεί ταυτόχρονα και υποχρέωση, επειδή η διαχείριση αποτελεί λειτουργικό δικαίωμα. Συνεπώς ο διαχειριστής είναι πάντα εφοδιασμένος με την εξουσία εκπροσώπησης (πληρεξουσιότητα) και είναι υποχρεωμένος να προβεί σε όλες τις αναγκαίες υλικές πράξεις για την επιτυχή εκτέλεση της διαχείρισης τα όρια της οποίας χαράσσονται από το νόμο (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 69). Έτσι, βάσει των άρθρων 16 και 13 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η διαχειριστική και η νόμιμη εξουσία έναντι τρίτων δεν επιτρέπεται να συρρικνωθούν από τους συμπλοιοκτήτες, δύνανται όμως να διευρυνθούν.

Σε συνέχεια της ανάλυσης της διαχειριστικής εξουσίας του διαχειριστή, ο τελευταίος μπορεί να προβεί σε κάθε ενέργεια και δικαιοπραξία η οποία προάγει το σκοπό της συνεκμετάλλευσης του πλοίου, όπως οι ακόλουθες:

- (α) συνήθης συντήρηση και μικρής έκτασης επισκευή του πλοίου
- (β) εκναύλωση του πλοίου καθώς και μεταφορά φορτίου
- (γ) ασφάλιση του πλοίου και του ναύλου
- (δ) αγορά προμηθειών, υλικών, τροφίμων, εργαλείων, καυσίμων
- (ε) είσπραξη ναύλου
- (στ) είσπραξη αμοιβών από επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση
- (ζ) συνεισφορά σε αβαρία
- (η) πρόσληψη πλοιάρχου και πληρώματος
- (θ) υπογραφή συναλλαγματικών, γραμματίων και επιταγών
- (ι) σύναψη δανείων
- (κ) αναγνώριση χρέους

Αντίθετα, δεν είναι συμφυείς προς τη διαχείριση, οι παρακάτω πράξεις και δικαιοπραξίες:

- (α) πώληση του πλοίου και των παραρτημάτων του
- (β) μίσθωση του πλοίου, επειδή παύει να υπάρχει συνεκμετάλλευση
- (γ) προσφορά χρηματικού ποσού για τον περιορισμό ευθύνης ή οφειλής των συμπλοιοκτητών σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 85 και επόμενα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
- (δ) υποθήκευση του πλοίου
- (ε) εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή
- (στ) διενέργεια συμβιβασμού

- (η) μεγάλης έκτασης επισκευές στο πλοίο
 - (θ) διοικητική μεταβολή του πλοίου
 - (ι) σύναψη δανείου ιδιαίτερα μεγάλου ποσού
 - (κ) κάθε άλλη πράξη ή δικαιοπραξία, η οποία απαιτεί απόφαση των συμπλοιοκτητών με ειδική πλειοψηφία.
- (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 72)

Στις υποχρεώσεις του διαχειριστή υπάγεται η τήρηση των βιβλίων για τη διαχείριση και η φύλαξη των δικαιολογητικών της διαχείρισης του, έγγραφα κτλ. (άρθρο 22 περ. 1 ΚΙΝΔ). Τα βιβλία αυτά και τα έγγραφα πρέπει να τα διατηρεί στη διάθεση των συμπλοιοκτητών και να τα επιδεικνύει σε κάθε συμπλοιοκτήτη που επιθυμεί να τα εξετάσει (άρθρο 22 εδ. 2 ΚΙΝΔ, άρθρο 755), (Νικόλαος Δελούκας, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 144). Περαιτέρω, με απόφαση των συμπλοιοκτητών οφείλει να λογοδοτεί μία φορά το χρόνο (άρθρο 23 εδ. 1 ΚΙΝΔ). Δυνάμει του άρθρου 23 εδάφιο 3 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου προβλέπεται ότι το δικαίωμα των συμπλοιοκτητών για αμφισβήτηση της λογοδοσίας αποσβήνεται με τη συμπλήρωση ενός (1) χρόνου από την έγκριση από την πλειοψηφία.

Η εξουσία σύναψης δικαιοπραξιών αποτελεί ιδιόμορφο διαπλαστικό δικαίωμα καθώς ο διαχειριστής δεν εκπροσωπεί τη συμπλοιοκτησία, η οποία και στερείται άλλωστε νομικής προσωπικότητας αλλά τους συμπλοιοκτήτες στο όνομα και για λογαριασμό των οποίων έχει εξουσία συναλλάσσεται και να δεσμεύει τους τελευταίους (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 73). Για περιστατικά που γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν οι συμπλοιοκτήτες δεν μπορούν να επικαλεστούν την άγνοια του διαχειριστή κατά την εκπροσώπηση, εφόσον ο τελευταίος ενήργησε σύμφωνα με τις οδηγίες τους. Πάντως πρέπει να είναι εμφανές στον αντισυμβαλλόμενο ότι δεν ενεργεί ο διαχειριστής για τον εαυτό του, χωρίς να απαιτείται να κατονομάσει συγκεκριμένα τους αντιπροσωπευόμενους συμπλοιοκτήτες, αφού μόνο η αντιπροσωπευτική εξουσία δεν αρκεί για να επέλθουν οι έννομες συνέπειες της αντιπροσώπευσης (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 74).

Τα όρια της εξουσίας του διαχειριστή ως προς τη σύναψη δικαιοπραξίας χαράσσονται από τον εταιρικό σκοπό ο οποίος και πρέπει να ελεγχθεί σχετικά. Εφόσον η δικαιοπραξία εξυπηρετεί το σκοπό της άσκησης ναυτιλιακών υποθέσεων με σκοπό το κέρδος, δεσμεύονται οι συμπλοιοκτήτες ενώ στην αντίθετη περίπτωση η

δικαιοπραξία που συνάφθηκε θα είναι άκυρη. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 74)

Επιπροσθέτως, ο διαχειριστής εκπροσωπεί τους συμπλοιοκτήτες ενώπιον δικαστηρίων δυνάμει του άρθρου 16 παρ. 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Εάν δεν έχει διοριστεί διαχειριστής, η συμπλοιοκτησία εκπροσωπείται ενώπιον των δικαστηρίων από όλα τα μέλη της. Στο στάδιο της αναγκαστικής εκτέλεσης πρέπει να γίνει διαχωρισμός. Ο δανειστής, προκειμένου να επισπεύσει αναγκαστική εκτέλεση βάσει τίτλου, μπορεί είτε να επισπεύσει εκτέλεση κατά των μερίδων της συμπλοιοκτησίας, είτε κατά της υπόλοιπης ατομικής περιουσίας των συμπλοιοκτητών, αφού η συμπλοιοκτησία δεν έχει περιουσία. Τόσο στην πρώτη όσο και στη δεύτερη περίπτωση, επειδή επισπεύδεται εκτέλεση στην ατομική περιουσία του συμπλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένης της μερίδας συμπλοιοκτησίας την ιδιότητα του καθ' ου η εκτέλεση αποκτά μεμονωμένος συμπλοιοκτήτης, ο οποίος πρέπει να κατονομάζεται συγκεκριμένα στην επιταγή προς εκτέλεση. Αυτός έχει δικαίωμα να ασκήσει τις ανακοπές που ορίζει ο νόμος. Από την άλλη πλευρά, όταν επισπεύδουσα στη διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης είναι η «συμπλοιοκτησία», ο διαχειριστής πάντοτε εκπροσωπεί τους συμπλοιοκτήτες, οι οποίοι δεν έχουν ενεργητική νομιμοποίηση να επισπεύσουν εκτέλεση (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 76,77). Αντίστοιχα, δικαιούχοι αποζημίωσης λόγω ηθικής βλάβης σε αγωγή αδικοπραξίας είναι οι συμπλοιοκτήτες και όχι η συμπλοιοκτησία αφού η τελευταία δεν έχει νομική προσωπικότητα, ενώ σε περίπτωση αγωγής για έξοδα και αμοιβή από επιθαλάσσια αρωγή, την αγωγή μπορούν να εγείρουν είτε οι συμπλοιοκτήτες είτε ο διαχειριστής, για ολόκληρο το ποσό, δηλαδή και για την αμοιβή που δικαιούται ο πλοίαρχος και το πλήρωμα (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 77).

Βάσει το άρθρου 15 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου οι συμπλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να παράσχουν οδηγίες στο διαχειριστή σχετικά με τη διεξαγωγή της διαχείρισης, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι ο τελευταίος υπέχει υποχρέωση απαρέγκλιτης τήρησης των οδηγιών. Δηλαδή δεν δεσμεύεται να εφαρμόσει κατά γράμμα τις οδηγίες, επειδή η διαχείριση αποτελεί αυτοτελές δικαίωμα με αντικείμενο την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της εταιρείας. Από την άλλη πλευρά, αν προκύψει ζημία σε βάρος των συμπλοιοκτητών από τη μη τήρηση των οδηγιών, ο διαχειριστής είναι υποχρεωμένος να την αποκαταστήσει (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 77).

Ο διαχειριστής δεν ευθύνεται προσωπικά από τη δράση της συμπλοιοκτησίας, μολονότι υποστηρίζεται ότι θα έπρεπε να υπέχει ορισμένη μορφή ευθύνης ως συνέπεια της ανάληψης της διαχείρισης πλοίου που ανήκει σε τρίτο. Για κάθε ενέργεια και δικαιοπραξία ασυμβίβαστη προς το σκοπό της εταιρείας ευθύνεται προσωπικά ο διαχειριστής σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 231 του Αστικού Κώδικα, εκτός εάν ο τρίτος εφόσον πρόκειται για δικαιοπραξία, είναι κακόπιστος (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 81). Σε περίπτωση κατά την οποία μία ενέργεια ή δικαιοπραξία εμπίπτει στα όρια εξουσίας αλλά πραγματοποιείται κατά κατάχρηση αυτής, δηλαδή εκτελείται αντίθετα με τις επιταγές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών, τότε υπέχει προσωπική ευθύνη ο διαχειριστής έναντι των συμπλοιοκτητών αλλά η δικαιοπραξία θα είναι έγκυρη. Σε περίπτωση που μία δικαιοπραξία συναφθεί καθ' υπέρβαση της αντιπροσωπευτικής εξουσίας, ο διαχειριστής δεν θα ενεργεί «εντός» των ορίων της εξουσίας. Η δικαιοπραξία θα είναι έγκυρη έναντι των καλόπιστων τρίτων αλλά ο διαχειριστής θα οφείλει αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας. Αυτό επιβάλλει το σύστημα Prokura (γερμανική θεωρία) σε αντίθεση με το σύστημα Ultra Vires (αγγλική θεωρία), ώστε να προστατευθούν οι συναλλαγές. Αυτή η αρχή μπορεί να επεκταθεί και στη συμπλοιοκτησία, μολονότι δεν είναι εφοδιασμένη με νομική προσωπικότητα. (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 82).

Ο διαχειριστής ευθύνεται εις ολόκληρον μαζί με τους συμπλοιοκτήτες έναντι ορισμένων δανειστών για απαιτήσεις που προέρχονται από τη λειτουργία ή χρησιμοποίηση του κοινού πλοίου, για χρέη της συμπλοιοκτησίας έναντι του Δημοσίου και για τις οφειλόμενες ή βεβαιούμενες εισφορές από το ναυτολόγιο μόνο για το χρόνο που ασκούσε τη διαχείριση.

Ο διαχειριστής αποκτά τα εισοδήματα στο όνομα και για λογαριασμό των συμπλοιοκτητών. Ωστόσο, όταν συμπλοιοκτήτης διαχειριστής παρακρατά απευθείας το ποσό των κερδών που δικαιούται κατά την αναλογία της μερίδας του δεν διαπράττει υπεξαίρεση, επειδή τα κέρδη εντάσσονται στις μερίδες των συμπλοιοκτητών κατά το ποσοστό συμμετοχής τους στη συμπλοιοκτησία. Από την άλλη πλευρά, σε περίπτωση εκποίησης μερίδας, εφόσον έχει γίνει καταχώρηση στο νηολόγιο, ο διαχειριστής που παρακρατά τα κέρδη που αναλογούν στον αγοραστή συμπλοιοκτήτη τελεί υπεξαίρεση ανεξάρτητα από τη μη γνωστοποίηση της

εκποίησης προς τον πρώτο (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 82).

Η ιδιότητα του διαχειριστή δύναται να παύσει με τους εξής τρόπους:

- 1) με το θάνατο
- 2) με την παραίτηση η οποία πρέπει να γίνεται για σπουδαίο λόγο, άλλως συνεπάγεται την υποχρέωση αποζημίωσης από το διαχειριστή
- 3) με την απώλεια ή μείωση της δικαιοπρακτικής ικανότητας
- 4) με την πάροδο του χρόνου για τον οποίο ορίστηκε ο διαχειριστής
- 5) με την ανάκλησή του σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 2
- 6) με την λύση της συμπλοιοκτησίας για οποιοδήποτε λόγο, την οποία όμως εξακολουθεί να εκπροσωπεί μέχρι την εκκαθάριση των λογαριασμών και στις σχέσεις της συμπλοιοκτησίας προς τρίτους.

(Τσάγκαρις, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σελ. 95, Αναστασιάδης κεφ. 301).

7) Με την κήρυξη σε πτώχευση, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά και δη βάσει του νέου πτωχευτικού δικαίου, το οποίο δεν αποστερεί από τον πτωχό την εμπορική ιδιότητα.

8) Με την κήρυξη σε αφάνεια

Κάθε αξίωση των συμπλοιοκτητών κατά του διαχειριστή, συμπλοιοκτήτη ή τρίτου, υπόκειται σε διετή παραγραφή η οποία αρχίζει από το τέλος του έτους που συμπίπτει με την αφετηρία της. Παρόμοια και οι αξιώσεις των συμπλοιοκτητών κατά αλλήλων(Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 88). Επειδή η διάταξη δεν εξειδικεύει τις έννομες σχέσεις από τις οποίες γεννήθηκαν οι αξιώσεις, πρέπει να υπαχθεί και η αξίωση λογοδοσίας στη διετή παραγραφή. Τυχόν αξιώσεις τρίτων κατά του διαχειριστή καθώς και αξιώσεις των συμπλοιοκτητών κατά του διαχειριστή, οι οποίες δεν στηρίζονται στην έννομη σχέση της διαχείρισης, υπόκεινται στην παραγραφή των κοινών διατάξεων (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 89) .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν αναφέρει τους λόγους για τους οποίους λύνεται η συμπλοιοκτησία. Δεδομένου όμως ότι αυτή βασίζεται τόσο στη συγκυριότητα όσο και στη συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου, μπορεί να ειπωθεί ότι δύναται να λυθεί όταν εκλείψει είτε το ένα είτε το άλλο είτε και τα δύο αυτά στοιχεία. Ειδικότερα:

- (1) Η συμπλοιοκτησία λύνεται όταν εκλείψει η συγκυριότητα στο πλοίο, είτε από φυσικούς είτε από νομικούς λόγους. Π.χ. γιατί το πλοίο βυθίστηκε ή έχασε ένα από τα στοιχεία που του προσδίδουν την ιδιότητα του πλοίου δυνάμει του άρθρου 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είτε γιατί περιήλθε στο ξένο ή στο ελληνικό δημόσιο, εξαιτίας καταλήψεως ως λείας πολέμου ή δημεύσεως λόγω ποινής είτε γιατί εκποιήθηκε εκουσίως ή αναγκαστικώς κλπ. (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 161). Άρα η απώλεια του δικαιώματος κυριότητας ή συγκυριότητας επί του πλοίου μπορεί ένα είναι εκούσια η ακούσια. Στην πρώτη κατηγορία υπάγονται όλες οι περιπτώσεις εκποίησης του πλοίου με απόφαση ορισμένης πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών, ανεξάρτητα εάν απαιτείται έκδοση δικαστικής απόφασης. Στη δεύτερη κατηγορία υπάγεται ο πλειστηριασμός του πλοίου ως συνέπεια αναγκαστικής κατάσχεσης ορισμένου δανειστή καθώς και η απώλεια σε περίπτωση χρησικτησίας, είτε τακτικής είτε έκτακτης. Ορθά επισημαίνεται ότι στην τελευταία αυτή περίπτωση η συμπλοιοκτησία δεν λύεται λόγω απώλειας του δικαιώματος κυριότητας αλλά λόγω της παύσης συνεκμετάλλευσης, αφού η χρησικτησία προϋποθέτει θεμελίωση αυτοτελούς νομής από τον χρησιδεσπόζοντα (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 159,160). Η θεμελίωση αυτοτελούς νομής εφ' όλου του πλοίου από έναν συμπλοιοκτήτη προϋποθέτει γνωστοποίηση στους λοιπούς ότι νέμεται το πράγμα αποκλειστικά για τον εαυτό του (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 160). Ακούσια απώλεια της κυριότητας πρέπει να θεωρηθεί η

κατάληψη του πλοίου «δικαιώματι πολέμου» καθώς και η δήμευση λόγω ποινής (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 160).

- (2) Η συμπλοιοκτησία λύνεται επίσης όταν εκλείψει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου, όταν δηλαδή παύσει ο εταιρικός δεσμός που συνδέει τους συμπλοιοκτήτες. Αυτό συμβαίνει: α) όταν παύσουν οι εργασίες της συμπλοιοκτησίας, γιατί ο σκοπός της εκπληρώθηκε ή έγινε ανέφικτος ή γιατί άλλαξε ο τρόπος εκμεταλλεύσεως του κοινού πλοίου. Π.χ. αποφασίστηκε να εκμισθωθεί αυτό σε τρίτο, να συσταθεί σε αυτό επικαρπία, να εισφερθεί σε εταιρεία κλπ., β) όταν παρήλθε ο χρόνος για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία και δεν επήλθε παράταση της διάρκειας αυτού είτε ρητή είτε σιωπηρή. Η σιωπηρή μάλιστα ισχύει για αόριστο χρόνο, με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 769 του Αστικού Κώδικα, γ) όταν οι συμπλοιοκτήτες το αποφασίσουν ομόφωνα. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 161, 162).
- (3) Η συμπλοιοκτησία δύναται να λυθεί τέλος όταν παύσει τόσο η συγκυριότητα όσο και η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου. Αυτό συμβαίνει, όταν όλες οι μερίδες συμπλοιοκτησίας συγκεντρωθούν στα χέρια ενός συμπλοιοκτήτη (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 162). Με την περιέλευση όλων των μερίδων σε ένα πρόσωπο η συγκυριότητα μετατρέπεται σε κυριότητα, επειδή τα εξ αδιαιρέτου ιδανικά ποσοστά συγκεντρώνονται σε ένα δικαιούχο(Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 161). Συνακόλουθα, η συμπλοιοκτησία μετατρέπεται σε πλοιοκτησία, αν ο νέος κύριος εκμεταλλεύεται το πλοίο για λογαριασμό του. Εφόσον υπάρχει συμφωνία ανάμεσα στο νέο κύριο και τους πρώην συμπλοιοκτήτες να συνεχίσουν οι τελευταίοι τη συνεκμετάλλευση του πλοίου, δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία αλλά πλείονες συνεφοπλιστές (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 161).
- (4) Η συμπλοιοκτησία δύναται επίσης να λυθεί με την άσκηση του διαπλαστικού δικαιώματος της εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή, η οποία πραγματοποιείται με μονομερή δήλωση (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 161) ή και δια της καταπιστευματικής μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου σε τρίτο ή

συμπλοιοκτήτη προς εξασφάλιση δανείου, αφού πρόσκαιρα παύει να υπάρχει κυριότητα, μολοντί είναι δυνατό να συνεχιστεί η συνεκμετάλλευση κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 162).

Αντίθετα, ο θάνατος συμπλοιοκτήτη, η ανικανότητα, η πτώχευση του συμπλοιοκτήτη (άρθρο 27 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) ή η μεταβολή στα πρόσωπα των συμπλοιοκτητών (άρθρο 28 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) ή η καταγγελία δεν επιφέρουν τη λύση της συμπλοιοκτησίας. Ειδικότερα, το άρθρο 27 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζει ρητά ότι ο θάνατος, η πτώχευση και η περιέλευση του συμπλοιοκτήτη σε ανικανότητα προς δικαιοπραξία δεν επιφέρουν λύση της συμπλοιοκτησίας. Η ρύθμιση αυτή είναι επιτυχής και εναρμονίζεται με τον προέχοντα κεφαλαιουχικό χαρακτήρα της συμπλοιοκτησίας, αλλά η εφαρμογή του άρθρου 27 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ανάλογα με εκείνα που δημιουργεί η ίδρυση ή η συνέχιση εμπορικής επιχειρήσεως από το νόμιμο αντιπρόσωπο ανικάνου προς δικαιοπραξία (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 162) . Πραγματικά, αφού οι συμπλοιοκτήτες είναι έμποροι γεννάται το πρόβλημα για την ταυτότητα του προσώπου που θα αναπληρώσει τη θέση του συμπλοιοκτήτη που πέθανε, που έγινε ανίκανος για δικαιοπραξία ή που πτώχευσε. Και έπειτα, σε συνάρτηση με αυτό, γεννώνται και άλλα προβλήματα όπως προκύπτει από τα κατωτέρω αναφερόμενα (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 163):

- Εάν αποβιώσει ο συμπλοιοκτήτης, είναι φυσικό τη θέση του να πάρουν οι κληρονόμοι του και εάν γίνει ανίκανος για δικαιοπραξία ο νόμιμος αντιπρόσωπός του. Δεδομένου, όμως, ότι ο συμπλοιοκτήτης είναι έμπορος, ανακύπτουν προβλήματα στις εξής περιπτώσεις: σε περίπτωση θανάτου, αν ο μοναδικός κληρονόμος ή ένας από τους είναι ανήλικος, γιατί είναι ανίκανος να ασκεί εμπορία και η συνέχιση εμπορίας από το νόμιμο αντιπρόσωπό του δεν είναι κατ' αρχήν δυνατή. Σε περίπτωση επιγενόμενες ανικανότητας, γιατί δεν είναι κατ' αρχήν δυνατή η άσκηση εμπορίας από το νόμιμο αντιπρόσωπο. Στις περιπτώσεις αυτές, η συνέχιση της συμπλοιοκτησίας που προβλέπει το

άρθρο 27 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι ασφαλώς ανώμαλη. Και για να απαλλαγεί από το ελάττωμα αυτό πρέπει να ζητηθεί από το δικαστήριο άδεια για τη συνέχιση της εμπορίας από το νόμιμο αντιπρόσωπο του ανηλίκου ή του ανικάνου. Αν δε το δικαστήριο δεν δώσει την άδεια, πρέπει να εκποιηθεί η μερίδα του (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 163).

- Ανάλογο πρόβλημα εμφανίζεται και στην περίπτωση της πτωχεύσεως συμπλοιοκτήτη. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές, όταν ένας συμπλοιοκτήτης πτωχεύσει, η μερίδα του περιλαμβάνεται στην πτωχευτική περιουσία. Έτσι μέχρι να περατωθεί η πτώχευση, τα δικαιώματα του συμπλοιοκτήτη τα ασκεί ο σύνδικος. Επειδή όμως η συμπλοιοκτησία συνεχίζει τη λειτουργία της, είναι σαν να συνεχίζει ο σύνδικος την εμπορία του πτωχού (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164). Αυτό επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση, με άδεια, που παρέχεται κάτω από προϋποθέσεις που παραλλάσσουν ανάλογα με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται η πτώχευση (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164). Πρέπει συνεπώς να ληφθεί η άδεια αυτή για να συνεχισθεί κανονικά η συμπλοιοκτησία. Αν η άδεια δεν δοθεί, πρέπει ο σύνδικος να σπεύσει να εκποιήσει τη μερίδα του πτωχού (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164).
- Τέλος, ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν παρέχει δικαίωμα καταγγελίας στους συμπλοιοκτήτες. Φυσικά, τέτοιο δικαίωμα δεν είναι δυνατόν να αναγνωρισθεί με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 766 και 767 του Αστικού Κώδικα (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164). Το δικαίωμα καταγγελίας, όπως και το δικαίωμα αποκλεισμού συνεταίρου, προϋποθέτουν προσωπική εταιρική σχέση και παρόμοια σχέση δεν είναι η συμπλοιοκτησία (Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164). Βέβαια, γίνεται αποδεκτό ότι οι συμπλοιοκτήτες μπορούν να συμφωνήσουν εγγράφως δικαίωμα καταγγελίας υπέρ ενός ή περισσότερων συμπλοιοκτητών (άρθρο 10 Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ 164).

Εκκαθάριση

Επειδή η συμπλοιοκτησία αποτελεί ιδιόμορφη εμπορική εταιρεία κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα, μετά τη λύση ακολουθεί η εκκαθάριση, ως προς την οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα που αρμόζουν στη φύση της συμπλοιοκτησίας (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 167).

Κατά την ορθότερη άποψη η εκκαθάριση εκτελείται από το διαχειριστή, ο οποίος εξακολουθεί μετά τη λύση να δεσμεύει τη συμπλοιοκτησία μέχρι και το πέρας της εκκαθάρισης. Εάν η ιδρυτική σύμβαση προβλέπει το διορισμό εκκαθαριστή αυτός αναλαμβάνει καθήκοντα εκκαθαριστή ευθύς μόλις ο διαχειριστής διαπιστώσει τη λύση της συμπλοιοκτησίας(Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 168) . Σε κάθε περίπτωση, οι συμπλοιοκτήτες μπορούν με απόφαση της πλειοψηφίας να ορίσουν τρίτο πρόσωπο ως εκκαθαριστή οποτεδήποτε και χωρίς σπουδαίο λόγο (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 168).

Ο εκκαθαριστής οφείλει να ενεργήσει κάθε πράξη η οποία αποσκοπεί στη διεκπεραίωση των εκκρεμών υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169). Δεν επιτρέπεται να αναλαμβάνει νέες υποχρεώσεις, εκτός εάν συντελούν στην πρόοδο της εκκαθάρισης (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169) . Δεν μπορεί να συνάπτει δάνεια αλλά έχει δικαίωμα υπογραφής και οπισθογράφησης συναλλαγματικών (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169). Έχει υποχρέωση είσπραξης και πληρωμής των χρηματικών απαιτήσεων που έχουν γεννηθεί κατά την παραγωγική διαδικασία (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169). Μετά το πέρας των δοσοληπτικών συναλλαγών οφείλει να διανείμει στους συμπλοιοκτήτες κατά το λόγο των μερίδων τους τυχόν πλεόνασμα (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169).

Κατά τη διαδικασία της εκκαθάρισης, η συμπλοιοκτησία συνεχίζει να υφίσταται ως εταιρεία, μολονότι δεν έχει νομική προσωπικότητα. Ο εταιρικός δεσμός λύεται μεν αλλά εξακολουθεί να υφίσταται ο δεσμός της κοινωνίας, εκτός εάν η λύση έχει επέλθει ως συνέπεια της εκποίησης τους πλοίου

(Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169). Η συμπλοιοκτησία εξακολουθεί να έχει ικανότητα διαδίκου, τόσο σε επίπεδο διεξαγωγής της δίκης όσο και σε επίπεδο αναγκαστικής εκτέλεσης και εκπροσωπείται από τον εκκαθαριστή (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169) . Κατά την εκκαθάριση εξακολουθεί να διαθέτει ειδική συντρέχουσα δωσιδικία στον τόπο νηολόγησης του πλοίου (Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, η Συμπλοιοκτησία ως Νομικό Μόρφωμα, σελ. 169).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική εργασία επιχείρησε να πραγματευθεί το θεσμό της συμπλοιοκτησίας, την ιστορική προέλευση του βάσει των αναγκών της άσκησης της ναυτιλιακής και εμπορικής δραστηριότητας σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη και την Ελλάδα, την προσέγγιση των σύγχρονων εξελίξεων του θεσμού και να εξάγει συμπεράσματα κατόπιν της ανάλυσης του ισχύοντος νομικού και θεσμικού πλαισίου. Συγκεκριμένα, με την παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρήθηκε να προσδιορισθεί η έννοια της συμπλοιοκτησίας, ο τρόπος σύστασης και η νομική της φύση, να εξετασθεί το ισχύον δίκαιο της συμπλοιοκτησίας και να αναλυθεί η διοίκηση και τα όργανα της συμπλοιοκτησίας, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών. Επιπροσθέτως, κατεβλήθη προσπάθεια με τη παρούσα διπλωματική εργασία προσδιορισθεί η διαχείριση, η εξουσία του διαχειριστή καθώς και η ευθύνη και οι υποχρεώσεις του, καθώς επίσης θα αναλυθεί ο τρόπος και οι λόγοι λύσης της συμπλοιοκτησίας.

Συνεπώς, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας αποδεδειγμένα ήδη από τις αρχές του εικοστού αιώνα φάνηκε χρήσιμος και ικανοποίησε τις ανάγκες της οικονομίας και του εμπορίου. Συγκεκριμένα, οι μικροί πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι της εποχής, διαθέτοντας έκαστος εξ' αυτών μικρά κεφάλαια, προέβαιναν στην από κοινού αγορά και συνεκμετάλλευση του πλοίου. Επιπροσθέτως, λόγω της συντελεσθείσας τεχνολογικής προόδου η οποία και συνέβαλλε στην επέκταση και την αύξηση του αριθμού των τακτικών πλόων, ο σχετικός κίνδυνος αυξήθηκε αντίστοιχα. Καθώς, η θαλάσσια ασφάλιση δεν είχε ακόμη αναπτυχθεί επαρκώς, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας συνέβαλλε στη μείωση του σχετικού ρίσκου, δεδομένης της ύπαρξης μεγαλύτερου αριθμού συγκυρίων στους οποίους και καταμεριζόταν το ρίσκο, οι κίνδυνοι και τα κόστη του μεταφορικού έργου και οι οποίοι συνεπώς προτιμούσαν να είναι συγκύριοι σε περισσότερα πλοία με μικρότερες μερίδες, παρά έκαστος εξ' αυτών να είναι κύριος ενός πλοίου αναλαμβάνοντας εξ' ολοκλήρου και το σχετικό κίνδυνο (Δημήτριος Νικολ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 64).

Βέβαια, κατόπιν της ανάπτυξης του θεσμού της ασφαλίσεως και της τεχνολογικής προόδου των ναυπηγήσεων οι οποίες πλέον και απαιτούν την εύρεση εξαιρετικά μεγάλων κεφαλαίων για την απόκτηση και τον εξοπλισμό των

πλοίων, δυνάμενων να εξευρεθούν κυρίως μόνο από εκείνη την εταιρεία που θα φέρει την εταιρική μορφή της ανωνύμου, ο θεσμός της ναυτιλίας άρχισε να εμφανίζει σημεία ουσιώδους περιορισμού στην επιχειρηματική του χρήση, η οποία και περιορίστηκε στις μικρότερες μορφές ναυτιλιακής εκμετάλλευσης, όπως η αλιεία και η μικρή φορτηγός ναυτιλία όπου μάλιστα και ενδείκνυται λόγω της ευχέρειας και της ευελιξίας της σχετικής σύστασης με σκοπό την αποφυγή των τυπικών διατυπώσεων που απαιτούνται στις συνδεδεμένες με τη σύσταση άλλων μορφών εταιρειών όπως η ανώνυμη εταιρεία (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 128).

Στην Ελλάδα, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας είχε ανέκαθεν βαρύνουσα σημασία αναφορικά με άλλα κράτη λόγω των επιχειρηματικών δομών της ελληνικής οικονομίας, η οποία και διακρίνεται και κατά την εισαγωγή του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου όπου και περιελήφθησαν συγκεκριμένα άρθρα (10-36) τα οποία και ρυθμίζουν τον ως άνω θεσμό της συμπλοιοκτησίας. Βέβαια, παρατηρείται και στη χώρα μας ο μαρασμός που γνωρίζει ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας λόγω της τεχνολογικής προόδου και της ανάπτυξης της ναυτικής ασφάλισης υφιστάμενος τον ανταγωνισμό άλλων εταιρικών μορφών και δη της ανωνύμου εταιρείας (Νικόλαος Α. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 128).

Σε συνέχεια των ανωτέρω, πρόταση για τη βελτίωση του θεσμού της συμπλοιοκτησίας θα μπορούσε να αποτελέσει η τροποποίηση του ισχύοντος ελληνικού νομικού και εν γένει θεσμικού πλαισίου ώστε να περιλαμβάνονται η δυνατότητα εκμίσθωσης του κοινού πλοίου και σύστασης επικαρπίας επί του κοινού πλοίου στην έννοια της «συνεκμετάλλευσης» του πλοίου δίχως η σύναψη των ως άνω δικαιπραξιών να επιφέρει η λύση της συμπλοιοκτησίας λόγω απώλειας μίας εκ των τριών προϋποθέσεων για τη σύσταση και λειτουργία του θεσμού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Λ., Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (2005).
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΔΟΥ Ε., Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών, τ. α', Προσωπικές Εταιρίες.
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΔΟΥ Ε., Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών, τ. β', Κεφαλαιουχικές Εταιρίες (Ανώνυμη Εταιρία), β' έκδοση (2000).
- ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Η., Εγχειρίδιο του Εμπορικού Δικαίου (1924).
- ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Η., Ναυτικόν Δίκαιον και Πτώχευσις (1927).
- ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Η., Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον, τομ. Β', 4η έκδοση.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Η Σύμβαση του 1952 για τη Συντηρητική Κατάσχεση Πλοίων (1998).
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Απαιτήσεις Απολαύουσαι Ναυτικών Προνομίων (1976).
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Επί της Ευθύνης του Αντιπροσώπου του Πλοιοκτήτου διά τας εκ της Συμβάσεως Ναυτολογήσεως Απαιτήσεις, Πειρ.Ν. 1,8 επ.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Εκμετάλλευση Πλοίου και Προστασία των Ναυτικών Δανειστών, Πρακτικά 1^{ου} Ναυτικού Συνεδρίου του ΔΣΠ (1994), 437-538.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Εφαρμοστές Διατάξεις στην Κατάσχεση και τον Πλειστηριασμό Ναυπηγού μενού Πλοίου (γνωμ.), Πειρ. Ν. (1990) 5.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Η Ίδρυση Ειδικού Τμήματος Ναυτικών Διαφορών στο Πρωτοδικείο και Εφετείο Πειραιά, Ενθύμημα Άλκη Αργυριάδη, τόμ. 1 (1996), 45 επ.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Ανάγκη Ανακαίνισης της Ναυτικής Νομοθεσίας, Επισκ.Εμπ.Δ. (1997) 2.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Α., Σχόλιο, Πειρ. Ν. (1980) 665.
- ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ Β., Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών, Ι, Προσωπικές Εταιρίες.
- ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ Β., Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών, ΙΙ, Κεφαλαιουχικές Εταιρίες.
- ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ Β., Ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα. Ικανότητα να είναι διάδικοι, Αρμ., Επιστημονική Επετηρίδα 3 (1982) 187 επ.
- ΑΠΑΛΑΓΑΚΗ Χ., Δεδικασμένο στα νομικά πρόσωπα και στα μέλη τους (2001).
- ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ Κ., Το εφαρμοστέον επί συμπλοιοκτησίας δίκαιον, Νο. Β. (1954) 901.

- ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ Κ., ΚΙΝΔ - Αναστολή και διακοπή παραγραφής αξιώσεως, Ε.Εμπ.Δ. (1988) 191.
- ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ Κ., Μεταβίβασις πλοίου, Τιμ.Τομ. Κ. Ρόκα, 113 επ.
- ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ Κ., Σχόλιο, Ε.Εμπ.Δ. (1952) 260.
- ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ Κ., Σημείωση, Ε.Ε.Ν. 18, 746.
- ΑΡΓΥΡΙΑΔΗΣ Α., Ναυτική Υποθήκη (1970).
- ΑΡΧΑΝΙΩΤΑΚΗΣ Γ., Η αστική ευθύνη του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου (1989).
- ΒΑΘΡΑΚΟΚΟΙΛΗΣ Β., Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας (κατ' άρθρο), τ. ΣΤ'.
- ΒΑΛΛΗΝΔΑΣ Π., Το Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον εις τον ΚΙΝΔ, Ε.Εμπ.Δ. (1959) 4.
- ΒΑΦΗΣ Ν., Γνωμ., Δνη (1927) 241.
- ΒΕΡΝΑΡΔΟΣ Α., Περί της προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων, ΕλλΔνη (1962) 6.
- ΓΕΣΙΟΥ-ΦΑΛΤΣΗ Π., Δίκαιο Αναγκαστικής Εκτέλεσης, Γενικό Μέρος (1998).
- ΓΕΣΙΟΥ-ΦΑΛΤΣΗ Π., Δίκαιο Αναγκαστικής Εκτέλεσης, Ειδικό Μέρος (2001).
- ΓΕΣΙΟΥ-ΦΑΛΤΣΗ Π., Η Διεθνής Αναγκαστική Εκτέλεση. Η Δικονομική Έννομη Τάξη (1995), Π.
- ΓΕΣΙΟΥ-ΦΑΛΤΣΗ Π., Ζητήματα από τη διαδικασία δικαστικής διανομής κοινού κληρονομαίου ακινήτου, ΕλλΔνη (1992) 274.
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Ναυτικό Δίκαιο (2006).
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, Ι, Τεύχος 1.
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, Ι, Τεύχος 2 (1985).
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Το Δίκαιον των Εταιριών, Ανώνυμη Εταιρία, ΙΙ (1972).
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Σχόλιο στην απόφαση 11456/1974, Νο.Β. 23, 221-226.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α./ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Αστικός Κώδιξ, Γενικά Αρχαί, τ. Ι.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α./ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Αστικός Κώδιξ, Γενικά Ενοχικό, τ. ΙΙ.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α./ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, τ. ΙV.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α./ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Αστικός Κώδιξ, Εμπράγατο Δίκαιο, τ. V.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α./ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Αστικός Κώδιξ, Εμπράγατο Δίκαιο, τ. VI.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α., Εμπράγατο Δίκαιο, Ι (1991).
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος (1999).
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α., Τύχη επικαρπίας επί κοινού πράγματος μετά τον αναγκαστικό πλειστηριασμό, Τιμ. Τόμ. Κ. Μπέη (2003) 2145.
- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α., Εικονική πώληση πλοίου- υποκρυπτόμενη σύσταση συμπλοιοκτησίας (γνωμοδότηση), Ε.Εμπ.Δ. (1990) 724.

- ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Αστ., Εκποίησης του όλου πλοίου υπό της συμπλοιοκτησίας των συμπλοιοκτητών, Αρμ. (1971) 210.
- ΓΡΑΒΑΡΗΣ Β., Μελέται Ναυτικού Δικαίου (1964).
- ΓΡΑΒΑΡΗΣ Β., Η συμπλοιοκτησία εις τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Ε.Εμπ.Δ. (1961) 273.
- ΓΡΑΒΑΡΗΣ Β., Η έννοια του πλωτού ναυπηγήματος εις τον ΚΙΝΔ, ΕΕμπΔ(1975) 22.
- ΔΑΣΚΑΛΑΚΙ-ΣΦΟΥΓΓΑΤΑΚΙ Ε., Σχέσεις μειοψηφίας και διαχειριστού συμπλοιοκτησίας κατ' άρθρο 23 Κ.Ι.Ν.Δ., Νο.Β. (1970) 735.
- ΔΕΛΟΥΚΑΣ Ν., Ναυτικόν Δίκαιον 2^α έκδοση (1979).
- ΔΩΡΗΣ Φ., Η Νομική Θέση των Δανειστών του Πλοίου σε περίπτωση Μεταβίβασης της Κυριότητας του, Πρακτικά 1^{ου} Ναυτικού Συνεδρίου του ΔΣΠ (1994), 305 επ.
- ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ Δ., Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον, πανεπιστημιακαί παραδόσεις (1968).
- ΚΑΛΑΒΡΟΣ Κ., Διάδικοι χωρίς νομική προσωπικότητα στην πολιτική δίκη, Τιμ. Τόμ. Μπέη (2003) 2611.
- ΚΑΛΑΒΡΟΣ Κ., Ζητήματα δεδικασμένου, διαπλαστικής ενέργειας και τριτανακοπής, ΕλλΔνη (1987) 1185 επ.
- ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Α., Η προτιμώμενη υποθήκη επί πλοίου κατά το εν Ελλάδι ισχύν δίκαιον (1981).
- ΚΑΛΛΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Πώλησις διά δημοσίου πλειστηριασμού άνευ αντιδικίας», Δ (1977) 187 επ.
- ΚΑΜΒΥΣΗΣ Δ., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, κατ' άρθρον ερμηνεία (1982).
- ΚΑΡΑΒΑΣ Κ., Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, τομ. Α' (1956).
- ΚΑΡΔΟΥΛΗΣ Κ., Η Σημαία του Πλοίου ως Συνδετικόν Στοιχείον εις το Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον (1970).
- ΚΑΡΥΜΠΑΛΗ-ΤΣΙΠΤΣΙΟΥ Γ., Η ακυρότητα λόγω εικονικότητας, β' έκδ. (2004).
- ΚΕΡΑΜΕΥΣ Κ., Αστικό Δικονομικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος (1986).
- ΚΕΡΑΜΕΥΣ Κ., Διεθνής Δικαιοδοσία επί Διαφορών Ναυτικού Δικαίου στις Ηπειρωτικές Χώρες και ιδίως στην Ελλάδα, Νο.Β. (1983) 28.
- ΚΕΡΑΜΕΥΣ Κ., Προθεσμία Εκτελέσεως σε Ναυπηγούμενο Πλοίο, Ε.Ν.Δ. (1990) 301.
- ΚΕΡΑΜΕΥΣ/ΚΟΝΔΥΛΗΣ/ΝΙΚΑΣ, Ερμηνεία ΚΠολΔ (2000).
- ΚΙΑΝΤΟΣ Β., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον (1975).

- ΚΙΑΝΤΟΣ Β., Υποχρεώσεις δι' ας δύναται να χωρήσει ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτου, Αρμ. (1978) 487.
- ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Ναυτικό Δίκαιο, Ι (2003).
- ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Η προστασία των δανειστών στις ναυτιλιακές εταιρίες με παραμέριση της νομικής προσωπικότητας, Αρμ. (1993) 877.
- ΚΙΑΝΤΟΥ-ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Κατάσχεσις κατεσχημένου πλοίου, Επιστ. Επετ. Νομικής Σχολής ΑΠΘ, τ. ΙΒ (1969) ε', 405 επ. = Αφιέρωμα εις Χ. Φραγκίσταν, V, 397-417.
- ΚΟΛΥΜΒΑΣ Γ., Σχόλιο, Νο.Β. (1962) 476.
- ΚΟΝΤΟΛΑΤΟΣ Α., ΝοΒ (1955) 477.
- ΚΟΡΟΤΖΗΣ Ι., Ναυτικό Δίκαιο, τόμ. Α' (2004).
- ΚΟΤΣΙΡΗΣ Α., Πτωχευτικό δίκαιο, 7^η έκδοση (2008).
- ΚΟΤΣΙΡΗΣ Α., Φαινόμενον του δικαίου και αρχή της εμπιστοσύνης, Θέματα του Δικαίου, Ι (1982).
- ΚΟΥΣΟΥΛΗΣ Σ., Η Παρέμβαση του Δανειστή στην Εκτελεστική Διαδικασία (1990).
- ΚΟΥΣΟΥΛΗΣ Σ., «Φύση και Υποκειμενικά Όρια του Δεδικασμένου», Δ. (1988) 173 επ.
- ΚΟΥΣΟΥΛΗΣ Σ., «Ενδιάμεσο ουσιαστικό δίκαιο» και ασφαλιστικά μέτρα, Νο.Β. (2002) 1221.
- ΚΡΙΣΠΗΣ Η., Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον, Ειδ. Μέρος, α' (1967-1968).
- ΛΑΔΑΣ Π., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, Ι (2007).
- ΛΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Ο Περιορισμός της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις κατά τη Σύμβαση το Λονδίνου, Δ.Ε.Ε. (1997) 651.
- ΛΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία, β' έκδοση (1993).
- ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ Γ., Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον, τ. ΙΙ, β' έκδ. (1968).
- ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ Γ., Η Εκτέλεση Αλλοδαπών Αποφάσεων, 3^η έκδοση (1970).
- ΜΑΡΚΟΥ Ι., Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, Βασικές έννοιες, Ι (2004).
- ΜΑΡΚΟΥ Ι., Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, Α' Γενικό Μέρος, τόμ. 3 (2007).
- ΜΗΝΟΥΔΗΣ Μ., Ο αποκλεισμός εταίρου εμπορικής προσωπικής εταιρίας (1972).
- ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ Γ., Η ικανότης ως διαδίκων των ενώσεων προσώπων των μη κεκτημένων νομική προσωπικότητα, Δ (1970) 433 επ.
- ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ Γ., Και πάλιν περί της εννοίας της διατάξεως του άρθρου 62 εδ. 2 ΚΠολΔ, ΝΟΜΟΣ, Αφιέρωμα στον Ν.Σ. Παπαντωνίου, 431 επ.

- ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ-ΝΟΥΑΡΟΣ Γ., Δίκαιο και Κοινωνική Συνείδηση (1972).
- ΜΠΑΛΗΣ Γ., Γενικά Αρχαί του Αστικού Δικαίου, 8^η έκδ. (1961).
- ΜΠΑΛΗΣ Γ., Εμπράγματων Δίκαιον, 4^η έκδοση (1961).
- ΜΠΕΗΣ Κ., Πολιτική Δικονομία, Γενικές Αρχές και Ερμηνεία των Άρθρων, άρθρα 1-105, Ια (1973).
- ΜΠΕΗΣ Κ., Αι Διαδικασίαι Ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου (1968-1970), Ι.
- ΜΠΕΗΣ Κ., Η Έννοια, Λειτουργία και Φύσις της Δικαστικής Αποφάσεως, Αναμνηστικός Τόμος Εμμ. Μιχελάκη (1973) 209 επ.
- ΜΠΕΗΣ Κ., «Η Εκτελεστότης και η Διαπλαστική Ενέργεια των Δικαστικών Αποφάσεων», Δ. (1971) 567 επ.
- ΜΠΕΗΣ Κ., Γνωμοδότηση, Δ. 22, 172.
- ΜΠΕΝΤΕΡΜΑΧΕΡ-ΓΕΡΟΥΣΗΣ Α., Ο καθορισμός του αρμοδίου δικαστηρίου κατά το ελληνικόν ιδιωτικόν διεθνές δίκαιον, Αρμ. (1966) 3.
- ΜΠΡΙΝΙΑΣ Ι., Αναγκαστική Εκτέλεσις, τ. Ε'.
- ΜΠΡΙΝΙΑΣ Ι., Εφαρμοστέοι Κανόνες επί Κατασχέσεως και Πλειστηριασμού Πλοίων και Αεροσκαφών, Αρχ. Ν. κα', 180.
- ΜΠΡΙΓΝΙΑΣ Ι., Εκτέλεσις υπέρ ή κατά συμπλοιοκτησίας, Ε.Ν.Δ. (1982) 433.
- ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ Κ., Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών (1979).
- ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ Κ., Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου (1977).
- ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ Κ., Σημειώσεις Ομόρρυθμης, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις.
- ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ Κ., Ζητήματα της συμπλοιοκτησίας, Αρμ. (1996) 1425 επ.
- ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ Κ., Αντικανονικώς ιδρυθείσα εταιρία, εταιρία ανώμαλος Επιστ. Επετηρ. Νομ. Σχ. Α.Π.Θ. εις μνήμη Κ. Καραβά (1975) 1019.
- ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α., Δνη (1927) 214.
- ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ Ν., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 3^η έκδ. (1983).
- ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ Ν., Κληρονομικό Δίκαιο, 5^η έκδ. (1989).
- ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ Ν., Μεταβίβασις ενοχικής σχέσης (1962).
- ΠΑΡΑΡΑΣ Π., Σύνταγμα και Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, 2^η έκδ. (2001).
- ΠΕΡΑΚΗΣ Ε., Το Δίκαιο της Ανώνυμης Εταιρίας, Ερμηνεία κατ' άρθρον, β' έκδοση (2000).
- ΠΕΤΙΜΕΖΑΣ Θ., Εμπορικών Δίκαιον, Τομ. Β', α', Ναυτικόν Δίκαιον (1928).
- ΠΨΟΥ Α., Η αναγγελία δανειστή στην αναγκαστική εκτέλεση (2001).
- ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Γ.Φ., Η συμπλοιοκτησία, Διδ. Διατρ. (1972).

- ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Φ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, τεύχ. Β' (1966).
- ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Φ., Περί κατασχέσεως πλοίων (1949).
- ΡΑΜΜΟΣ/ΤΣΜΝΤΑΝΗΣ, Γνωμοδότηση, Νο.Β. 17, 148.
- ΡΟΚΑΣ Ι., Εισαγωγή στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο (1991).
- ΡΟΚΑΣ Κ., Ναυτικόν Δίκαιον, Ημίτομος Λ' (1968).
- ΡΟΚΑΣ Κ., Πτωχευτικόν Δίκαιον, 12η έκδ. (1978).
- ΡΟΚΑΣ Κ., Η μεταβίβασις κυριότητος του πλοίου προς εξασφάλισιν απαιτήσεως, Α.Ι.Δ. (1944) 15.
- ΡΟΚΑΣ Κ., Η Εγκατάλειψις εν τω Θαλασσίω Ασφαλιστικώ Δικαίω (1951).
- ΡΟΚΑΣ Κ., Παρατηρήσεις επί διατάξεων τινών του ΚΙΝΔ, Ε.Εμπ.Δ. (1968) 1.
- ΡΟΚΑΣ Ν., Εμπορικές Εταιρίες, 5^η έκδοση (1992).
- ΡΟΚΑΣ Ν., Η αρχή του αδιαχώριστου του δικαιώματος του εταίρου και αι διατάξεις των άρθρων 760 και 761 του Αστικού Κωδικός, Ε.Ε.Ν. (1965) 486.
- ΣΑΜΑΡΤΖΗΣ Β., Ο Εκούσιος Πλειστηριασμός και το άρθρο 479 ΑΚ (και επί πλοίων), ΑρχΝ (1992) 200.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Διορισμός προσωρινού διαχειριστού συμπλοιοκτησίας, Ε.Ν.Δ. (1977) 137.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Σχόλιο, Ε.Ν.Δ. (1973) 204.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Υπαγωγή αλλοδαπών πλοίων εις το ν.δ. 2687/1953.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Παρατηρήσεις στην Εφ.Θεσ. 548/1978, Ε.Ν.Δ. (1979) 355.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Παρατηρήσεις στην Μον.Π.Πειρ. 2006/1976, Ε.Ν.Δ. (1977) 137.
- ΣΕΡΓΗΣ Ι., Παρατηρήσεις στην Μον.Π.Πειρ. 37/1972, Ε.Ν.Δ. (1973) 203.
- ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ Κ., Γενικές Αρχές του Αστικού Δικαίου, 4^η έκδοση (1988).
- ΣΙΑΜΠΙΑΝΗΣ Δ., Η νομική φύσις της συμπλοιοκτησίας, Αρμ. (1962) 291.
- ΣΟΥΡΛΟΣ Κ., Διοίκησις συμπλοιοκτησίας. Αρχή πλειοψηφίας, Ελλ.Δικ. (1963) 301.
- ΣΟΥΡΛΟΣ Κ., Η Εκτέλεσις εν τω Ναυτικώ Δικαίω, Αρχ. Ναυτ. Δικ., τόμος Α' (1938), 5 επ.
- ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ., Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον (1948).
- ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ Ν., Σχόλιο, Νο.Β. 24, 641.
- ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Μ., Διάκριση κοινωνίας και εταιρίας- Οριακές περιπτώσεις (γνωμ.), ΔΕΕ (1998) 1040.
- ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ., Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, Κατ' άρθρον (1976).

- ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ., Κοινοπραξία εκτέλεσης δημόσιου τεχνικού έργου: Νομική φύση και εφαρμοστέοι κανόνες ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου, ΕΕμπΔ (1998) 906.
- ΤΖΙΦΡΑΣ Π., Ασφαλιστικά Μέτρα, 1^η και 2^η έκδοση.
- ΤΖΙΦΡΑΣ Π., Συντηρητική κατάσχεσις πλοίων, ΕΕΝ (1971) 1.
- ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ Η., Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ερμηνεία κατ' άρθρον (1958).
- ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ Η., Εμπορικός Κώδιξ και ειδικοί εμπορικοί νόμοι, Α'.
- ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ Η., Περί Συμπλοιοκτησίας, Ε.Εμπ.Δ. (1951) 1.
- ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ Η., Σχόλιο, Νο.Β. (1962) 51.
- ΤΣΑΓΚΑΡΙΣ Η., Σχόλιο, Νο.Β. (1962) 228.
- ΤΣΙΜΠΡΗΣ Μ., Παρατηρήσεις στην Εφ.Πειρ. 430/1984, Νο.Β. (1984) 1762.
- ΤΣΙΡΙΝΤΑΝΗΣ Α., Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου, Α', 6^η έκδοση (1962).
- ΤΣΙΡΙΝΤΑΝΗΣ Α./ΡΟΚΑΣ Κ., Γνωμοδότηση, ΕΕΝ, ΙΖ', 70.
- ΤΣΙΡΙΝΤΑΝΗΣ Α., ΑΙΔ (1936) 72.
- ΦΛΟΓΑΪΤΗΣ/ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Πραγματεία Περί Ναυτικού Εμπορικού Δικαίου (1892).
- ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ Χ., Δικαιοδοσία επί διεθνών διαφορών ιδιωτικού δικαίου (1934).
- ΦΡΕΡΗΣ Α., «Ο Διορισμός Τρίτου ως Διαχειριστή Προσωπικής Εμπορικής Εταιρίας», Επισκ. Εμπ.Δ. (1998) 905 επ.
- ΨΥΧΟΜΑΝΗΣ Σ., Η ελαττωματική προσωπική εταιρία, Ε.Εμπ.Δ. (1983) 387.