

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

Αχιλλέας Ρούσος

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την 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 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.»

Ο δηλών

Ρούσος Αχιλλέας

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

« Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- 1) Σαμιώτης Γεώργιος (Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς - Επιβλέπων)
- 2) Βλάχος Γεώργιος (Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)
- 3) Μιχαήλ Παζαρζής (Ομότιμος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)

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

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό θέμα εξέτασης την δημιουργία του ιδιαίτερου τύπου ναυτιλιακής επιχείρησης, της Ναυτικής Εταιρείας, που είχε σαν στόχο να προσελκύσει τους Έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν καταφύγει σε εταιρικούς τύπους του εξωτερικού και να τους οδηγήσει σε επαναπατρισμό των κεφαλαίων τους και ίδρυση ελληνικού τύπου ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Για τους σκοπούς λοιπόν της παρούσας, θα επιχειρηθεί μια εκτενής ανάλυση της Ναυτικής Εταιρείας, αναφορά στους λοιπούς τύπους ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στα ιδιαίτερα νομοθετήματα για εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρικών τύπων, καθώς επίσης και ανάλυση των διεθνών υπεράκτιων κέντρων τα οποία και αποτελούν τον κυριότερο ανταγωνιστή των Ελληνικών εταιρικών τύπων ναυτιλιακής επιχείρησης. Τέλος, η εργασία είναι χωρισμένη σε τρία κεφάλαια τα οποία διαπραγματεύονται διεξοδικά το θέμα της διπλωματικής εργασίας.

Abstract

The present master thesis has as main topic examining of the establishment of a special shipping company, called as the “Ναυτική Εταιρεία”, which was intended to attract the Greek ship-owners who had fled to corporate types from abroad and lead them to a return of their capital and to the establishment of Greek type shipping companies in Greece. Therefore, for the purposes of this thesis, will be attempted a comprehensive analysis of the “Ναυτική Εταιρεία”, reference to other types of shipping business and in particular legislation on import shipping company types, as well as analysis of the international offshore centers which are the main competitor of the Greek shipping corporate types. Finally, the present is divided into three chapters that extensively quoted the topic of the thesis.

Key words : Greek Shipping Companies, Offshore Companies , Legal Forms, Shareholders

Περιεχόμενα

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	3
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	4
Περίληψη	5
Abstract	6
Κεφάλαιο 1. Γενικές επιλογές για Ναυτιλιακή δραστηριότητα	14
1.1 Ανώνυμη Εταιρεία.....	15
1.2 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης	18
1.3 Προσωπικές Εταιρείες : Ομόρρυθμη και Ετερόρρυθμη Εταιρεία	22
1.4 Συμπλοιοκτησία.....	25
1.4.1 Εισαγωγικά για το θεσμό της συμπλοιοκτησίας	25
1.4.1.1 Η συμπλοιοκτησία ως εταιρικός τύπος.....	25
1.4.1.2 Ιστορική εξέλιξη της συμπλοιοκτησίας.....	27
1.4.2 Έννοια και νομική φύση της συμπλοιοκτησίας	29
1.4.3 Τα αποτελέσματα της έλλειψης νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας	30
1.4.4 Τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια της πλοιοκτησίας	32
1.4.4.1 Συγκυριότητα.....	32
1.4.4.2 Συνεκμετάλλευση	33
1.4.4.3 Ύπαρξη πλοίου	34
1.4.5 Η σύσταση της συμπλοιοκτησίας.....	34
1.4.6 Η ακυρότητα της συμπλοιοκτησίας	35
1.4.6.1 Ανηλικότητα	36
1.4.6.2 Ανίκανοι ή περιορισμένος ικανοί προς δικαιοπραξία	37
1.4.6.3 Εικονική σύμβαση συμπλοιοκτησίας	38
1.4.6.4 Σύμβαση συμπλοιοκτησίας ως προϊόν απάτης, πλάνης ή απειλής.....	39
1.4.7 Οι εταιρικές μερίδες της συμπλοιοκτησίας.....	40

1.4.8	Δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών.....	41
1.4.9	Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών.....	46
1.4.10	Τα δικαιώματα της μειοψηφίας.....	47
1.4.11	Η διοίκηση της συμπλοιοκτησίας	49
1.4.12	Η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας.....	53
1.4.13	Η διάρκεια και η λήξη της συμπλοιοκτησίας.....	57
1.4.14	Η εκκαθάριση της συμπλοιοκτησίας.....	61
1.4.15	Η δωσιδικία της συμπλοιοκτησίας.....	65
Κεφάλαιο 2.	Υπεράκτιες Εταιρείες (Offshore Companies).....	66
2.1.1	Εισαγωγικά για Υπεράκτιες Εταιρείες	66
2.1.2	Η ιστορική εξέλιξη των Υπεράκτιων Εταιρειών.....	67
2.1.3	Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα	68
2.1.4	Λόγοι δημιουργίας των Υπεράκτιων Εταιρειών	70
2.1.5	Το διμερές φορολογικό σύστημα και η λύση που δόθηκε από την χρήση των διεθνών υπεράκτιων χρηματοοικονομικών κέντρων.	72
2.1.6	Δομές Υπεράκτιων Εταιρειών.....	76
2.1.6.1	Εταιρείες χαρτοφυλακίου ή συμμετοχών (<i>Holdings Companies</i>).....	76
2.1.6.2	Εταιρείες παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών(<i>Finance companies</i>)	77
2.1.6.3	Εταιρείες Παροχής Διοικητικών Υπηρεσιών (<i>Administration Companies</i>)...	77
2.1.6.4	Εμπιστεύματα (<i>Trusts</i>).....	78
2.1.6.5	Εμπορικές Εταιρείες (<i>Trading Companies</i>).....	80
2.1.6.6	Εταιρείες αδειών (<i>Licensing companies</i>)	81
2.1.6.7	Εταιρείες ακινήτων (<i>Real Estate</i>)	81
2.1.6.8	Εταιρείες αντιπροσώπευσης (<i>Nominee companies</i>).....	82
2.1.6.9	Εταιρείες επενδύσεων(<i>Investment companies</i>)	83
2.1.6.10	Τραπεζικές Εταιρείες (<i>Banking Companies</i>).....	83

2.1.6.11	Ναυτιλιακές Εταιρείες	84
2.1.7	Παραδείγματα υπεράκτιων κέντρων	86
2.1.7.1	Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Κύπρο και η σημαία της.....	86
2.1.7.2	Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στο Παναμά και η σημαία του.....	91
2.1.7.3	Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες των Νήσων Μάρσαλ και η σημαία τους	96
2.1.7.4	Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Μάλτα και η σημαία της	103
2.1.7.5	Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Λιβερία και η σημαία της.....	107
Κεφάλαιο 3. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....		114
3.1	Η Ελληνική Ναυτιλία κατά την περίοδο του Β' παγκοσμίου πολέμου.	114
3.2	Σημαίες Ευκαιρίας.....	117
3.3	Η εξέλιξη των εταιρειών μέχρι και το 1979	119
3.3.1	Νομοθετικό Καθεστώς της εποχής.....	119
3.3.2	Προσπάθειες προσέλκυσης πλοίων υπό ελληνική σημαία	121
3.3.3	Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία.	122
3.3.4	Νόμοι περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εταιρειών Α.Ν.89/1967 και Α.Ν.378/1968 και οι Νόμοι 27/1975 και 814/1978	125
3.3.5	Αποτελέσματα προσπαθειών του νομοθέτη και η ανάγκη δημιουργίας νέου εταιρικού τύπου	127
3.3.6	Ειδική Ναυτιλιακή Επιχείρηση και ο νόμος Περί Ανωνύμου Ναυτικής Εταιρείας.....	128
3.4	Ο Νόμος 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας».....	130
3.4.1	Εισαγωγικά.....	130
3.4.2	Πηγές του Ν.959/1979	131
3.4.3	Σύσταση.....	132
3.4.4	Καταστατικό.....	134
3.4.4.1	Η επωνυμία της Ναυτικής Εταιρείας.....	136
3.4.4.2	Η έδρα της Ναυτικής Εταιρείας.....	137

3.4.4.3	Ο σκοπός της Ναυτικής Εταιρείας	137
3.4.4.4	Η διάρκεια της Ναυτικής Εταιρείας	140
3.4.4.5	Το κεφάλαιο της Ναυτικής Εταιρείας	141
3.4.4.6	Οι μετοχές της Ναυτικής Εταιρείας.....	144
3.4.4.7	Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτικής Εταιρείας.....	145
3.4.4.8	Η Γενική Συνέλευση της Ναυτικής Εταιρείας.....	151
3.4.4.9	Η Λύση και η Εκκαθάριση της Ναυτικής Εταιρείας.....	155
3.4.4.9.1	Η Πτώχευση της Ναυτικής Εταιρείας	159
3.4.4.10	Η ακυρότητα του αρ. 6	159
3.4.5	Μετοχές και Μέτοχοι της Ναυτικής Εταιρείας.	160
3.4.5.1	Γενικά περί μετοχών Ν.Ε.:.....	160
3.4.5.2	Μεταβίβαση και απώλεια των μετοχικών τίτλων:.....	162
3.4.5.3	Μετοχές της Ναυτικής Εταιρείας σε αλλοδαπούς.....	163
3.4.5.4	Μετοχές Ναυτικής Εταιρείας εισηγμένες ή μη στο Χρηματιστήριο	166
3.4.5.5	Αύξηση του κεφαλαίου.....	169
3.4.5.6	Συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο	172
3.4.6	Προστασία και Δικαιώματα της Μειοψηφίας.	173
3.4.6.1	Τα αυξημένα δικαιώματα της πλειοψηφίας.....	173
3.4.6.2	Τα δικαιώματα της μειοψηφίας	174
3.4.7	Ο ισολογισμός και τα Βιβλία της Ναυτικής Εταιρείας.	177
3.4.8	Η Διάθεση των Κερδών της Ναυτικής Εταιρείας.	179
3.4.9	Το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.	180
3.4.9.1	Εισαγωγικά περί του Μητρώου Ν.Ε.:.....	180
3.4.9.2	Η έννοια του Μητρώου Ν.Ε.	180
3.4.9.3	Οι αρχές που διέπουν το Μητρώο Ν.Ε.	182
3.4.9.4	Η χρήση του Μητρώου Ν.Ε και τα συνθετικά του στοιχεία	183
3.4.9.5	Η σειρά εξέτασης στο Μητρώο Ν.Ε.....	185

3.4.9.6	Η διαδικασία δημοσίευσης στο Μητρώο Ν.Ε.	186
3.4.9.7	Η καταχώρηση στο Μητρώο Ν.Ε. και οι συνέπειες της.....	188
3.4.9.8	Η σημασία της δημοσιότητας του Μητρώο Ν.Ε.	190
3.4.10	Το Φορολογικό Καθεστώς Των Ναυτικών Εταιρειών.....	190
3.4.10.1	Η Φορολογία του Εισοδήματος των Ναυτικών Εταιρειών	191
3.4.10.2	Η απαλλαγή των Ν.Ε από φόρους και τέλη.....	192
3.4.10.3	Οι υποχρεώσεις των Ν.Ε. από τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων	193
	Συμπεράσματα	194
	Βιβλιογραφία	198

Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση των βασικότερων επιλογών που διαθέτει μια ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά το στάδιο της προ σύστασής της , αναφορικά με την νομική μορφή, κάτω από την οποία θα ιδρύσει την εν λόγω εταιρεία. Η εργασία έχει σαν γνώμονα την ανάγκη εξεύρεσης του καταλληλότερου εταιρικού τύπου για σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας υπό το Ελληνικό Δίκαιο και σαν βασικό προβληματισμό το διακαή και διαχρονικό πόθο του Έλληνα νομοθέτη για δημιουργία ενός εταιρικού τύπου , ο οποίος θα μπορέσει να προσελκύσει τους Έλληνες πλοιοκτήτες ώστε να εγκαταστήσουν τις επιχειρήσεις τους στην Ελλάδα και να ανταγωνιστεί τα διεθνή υπεράκτια κέντρα.

Μέσα λοιπόν από την ανάλυση των βασικότερων επιλογών νομικού τύπου ναυτιλιακής επιχείρησης θα προκύψουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του κάθε εταιρικού τύπου και σε συνδυασμό με την εκτενέστατη ανάλυση των υπεράκτιων ναυτιλιακών κέντρων, τα οποία αποτελούν το βασικότερο ανταγωνιστή των νομικών μορφών του ελληνικού δικαίου, θα προκύψει η ανάγκη ύπαρξης ενός ξεχωριστού τύπου ναυτιλιακής εταιρείας , που θα προσελκύσει τα εκατορισθέντα κεφάλαια προς σύσταση εταιρείας υπό το Ελληνικό Δίκαιο. Ως εκ τούτου, καταλήγουμε στη νομική μορφή της Ναυτικής Εταιρείας, η οποία δημιουργήθηκε με σκοπό να ανταγωνιστεί τις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες και να επαναπατρίσει τα Ελληνικά , αλλά και τα ξένα κεφάλαια . Μέσα από την ανάλυση της Ναυτικής Εταιρείας , την παρουσίαση των προϋποθέσεων σύστασης της και των στοιχείων που την διαφοροποιούν από την Ανώνυμη Εταιρεία του Εμπορικού Νόμου, θα διαφανεί εάν τελικά το εγχείρημα του Έλληνα Νομοθέτη ήταν επιτυχημένο και κατά πόσο η Ναυτική Εταιρεία διαθέτει εν τέλει τα στοιχεία εκείνα που θα την καταστήσουν ανταγωνιστική και πόλο έλξης, έναντι των λοιπών εταιρικών τύπων και κυρίως έναντι των διεθνών υπεράκτιων ναυτιλιακών εταιρειών.

Ενόψει των ως άνω εισαγωγικών παρατηρήσεων , η δομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας διαμορφώνεται ως κάτωθι και δει:

Το πρώτο κεφάλαιο όπου γίνεται ανάλυση των βασικότερων νομικών μορφών κάτω από το καθεστώς των οποίων γίνεται η σύσταση των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Γίνεται έτσι αναφορά στα κυριότερα χαρακτηριστικά των κοινών εταιρειών του Εμπορικού Νόμου δηλαδή των προσωπικών εταιρειών, Ομόρρυθμης και Ετερόρρυθμης εταιρείας και των

κεφαλαιουχικών εταιρειών, Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης και Ανώνυμης Εταιρείας. Στη συνέχεια, στο ακόλουθο υποκεφάλαιο, γίνεται εκτενής ανάλυση της έννοιας της συμπλοιοκτησίας και των επιμέρους στοιχείων που την συνθέτουν, της διαδικασίας σύστασης της, των στοιχείων που επιφέρουν ακυρότητα, των εταιρικών μερίδων της, των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμπλοιοκτητών και τέλος των οργάνων που την διοικούν.

Το δεύτερο κεφάλαιο όπου αναλύεται το ζήτημα των υπεράκτιων εταιρειών, ξεκινώντας από τους λόγους για τους οποίους δημιουργήθηκαν τα κέντρα αυτά ενώ μέσα από μια ιστορική αναδρομή προκύπτει ο τρόπος με τον οποίο εξελίχθηκε το φαινόμενο αυτό. Επιπλέον, με μια σύντομη περιγραφή, παρουσιάζονται οι κυριότερες δομές των υπεράκτιων κέντρων, καταλήγοντας στις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες όπου αναφέρονται τα σημαντικότερα παραδείγματα χωρών των οποίων η νομοθεσία παρέχει τη δυνατότητα σύστασης υπεράκτιων ναυτιλιακών εταιρειών και σημαίες ανοιχτού νηολογίου.

Το τρίτο κεφάλαιο όπου γίνεται εκτενέστατη ανάλυση σε βάθος γύρω από την Ναυτική Εταιρεία. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στους λόγους για τους οποίους προέκυψε η ανάγκη ύπαρξης ενός ξεχωριστού τύπου εταιρείας ο οποίος θα είχε ως στόχο την προσέλκυση των εκπατρισμένων ελληνικών κεφαλαίων, τα γεγονότα και οι προσπάθειες που προέκυψαν στην προσπάθεια επίλυσης του εν λόγω ζητήματος και το πώς τελικά προέκυψε η ψήφιση και εγκαθίδρυση του εταιρικού τύπου της Ναυτικής Εταιρείας. Εν συνεχεία, γίνεται ανάλυση του ίδιου του τύπου της Ναυτικής Εταιρείας, του τρόπου και των προϋποθέσεων σύστασης και λειτουργίας της, των διοικητικών και των λειτουργικών οργάνων της, της μετοχικής της σύστασης και των δυνατοτήτων εισαγωγής της στο Χρηματιστήριο και τέλος γίνεται αναφορά στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.

Στο Συμπέρασμα όπου προσεγγίζονται εν συντομία τα κυριότερα σημεία της παρούσας διπλωματικής εργασίας προκειμένου να γίνει η διεξαγωγή κρίσεων και συμπερασμάτων γύρω από επιτυχία ή όχι του εγχειρήματος της Ναυτικής Εταιρείας και κατά πόσον τελικώς προτιμήθηκε σαν ο κύριος εταιρικός τύπος ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Κεφάλαιο 1. Γενικές επιλογές για Ναυτιλιακή δραστηριότητα

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες εκ του ορισμού τους έχουν σαν αντικείμενο την εκμετάλλευση εμπορικών πλοίων, υπό δική τους ή ξένη κυριότητα και την παροχή υπηρεσιών μέσω θαλασσίων μεταφορών , δραστηριοποιούνται νόμιμα στην Ελλάδα κατόπιν σύστασης τους υπό τις νομικές μορφές του Εμπορικού Δικαίου αλλά και υπό ειδικές μορφές του Ναυτικού Δικαίου ή ειδικά διαμορφωμένων νόμων.¹

Ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να συσταθούν σε νομικά πρόσωπα του Εμπορικού Δικαίου όπως την Ανώνυμη Εταιρεία , την Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης, την Ομόρρυθμη και την Ετερόρρυθμη εταιρεία, ακολουθώντας τις αντίστοιχες διατάξεις του Εμπορικού Κώδικα. Αυτό που τις προσδιορίζει ως ναυτιλιακές εταιρείες είναι ο σκοπός σύστασης τους. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα σύστασης νομικών προσώπων πέραν αυτών που καθορίζονται στον Αστικό Κώδικα. Το Ναυτικό δίκαιο λοιπόν δίνει την δυνατότητα σύστασης μιας ιδιαίτερης μορφής εταιρείας, την συμπλοιοκτησία , με σκοπό σύστασης την εκμετάλλευση του κοινού πλοίου. Επιπρόσθετα, ειδικοί νόμοι εντάσσουν στις επιλογές για δημιουργία νομικών προσώπων με σκοπό την ναυτιλιακή δραστηριότητα και νομικά πρόσωπα των νόμων Α.Ν. 89/67, Α.Ν.378/68, Ν.27/75 και Ν.314/78 περί “Εγκαταστάσεως αλλοδαπών Εταιρειών στην Ελλάδα”. Τέλος, στην παρούσα μελέτη , θα μελετηθεί σε βάθος και μια άλλη νομική μορφή ναυτιλιακής εταιρείας, η Ναυτική Εταιρεία , που δημιουργήθηκε με μοναδικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων.²

¹ Νικολάου Μ. Πουλάντζα, Ναυτικό Δίκαιο ,τεύχος Α'1998, σελ. 43

²Νικολάου Μ. Πουλάντζα, Ναυτικό Δίκαιο ,τεύχος Α'1998, σελ. 43-45

1.1 Ανώνυμη Εταιρεία

Η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) είναι η κυριότερη νομική μορφή ναυτιλιακής εταιρείας στην Ελλάδα. Η Α.Ε. ανήκει στις κεφαλαιουχικές εταιρείες και ακολουθεί το νομοθετικό πλαίσιο του Ν.2190/1920 “Περί Ανωνύμων Εταιρειών”³.

Η Α.Ε. , σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο, αποτελεί μονίμως εμπορική εταιρεία , ακόμη και εάν δεν ασκεί εμπορική δραστηριότητα. Για την σύσταση της απαιτείται η σύναψη καταστατικού και η έγκριση του από τη Διοίκηση, η ανάληψη μετοχών, η χορήγηση άδειας ιδρύσεως και η τήρηση ορισμένων διατυπώσεων δημοσιότητας που ορίζει ο νόμος.⁴ Το κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου όπως αυτό ορίστηκε μετά την τελευταία Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου στις 12/12/2012 , ΦΕΚ240Α, καθορίστηκε στις 24000 ευρώ,⁵ και αποτελείται από μετοχές ελεύθερα μεταβιβάσιμες ⁶ υπό μορφές ανώνυμων ή ονομαστικών μετοχών. Για τα χρέη της εταιρείας , όντας κεφαλαιουχική, ευθύνεται η ίδια η εταιρεία με την δικιά της περιουσία ενώ οι μέτοχοι της ευθύνονται μέχρι και το ποσό της εισφοράς τους. ⁷ Η απαιτούμενη δημοσιότητα ορίζεται για προστασία των συναλλασσόμενων με αυτή και των καλόπιστων τρίτων και εμπερικλείει τη δημοσίευση των ετησίων αποτελεσμάτων της εταιρείας στο Γ.Ε.ΜΗ⁸, όπως για παράδειγμα τον ισολογισμό, τα αποτελέσματα χρήσης και διαθέσεως. Τέλος, το καταστατικό της εταιρείας, το οποίο αποτελεί και την σύμβαση μεταξύ δύο ή περισσότερων προσώπων, πρέπει να ακολουθεί το συμβολαιογραφικό τύπο και να περιλαμβάνει στοιχεία όπως η επωνυμία της εταιρείας, το σκοπό της, την έδρα και την διάρκεια της και κάποια λοιπά στοιχεία όπως το ύψος και τον τρόπο καταβολής του μετοχικού κεφαλαίου, τη σύγκλιση , συγκρότηση , λειτουργία και αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνελεύσεως των μετόχων, τον ισολογισμό, τη διάθεση κερδών, τη λύση και εκκαθάριση της και τα ατομικά στοιχεία των φυσικών και των νομικών προσώπων που το υπέγραψαν.⁹

³όπως επίσης και τις τροποποιήσεις με τα Προεδρικά Διατάγματα 409/1956 και 498/1987

⁴Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.156

⁵<https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/11759>

⁶Το καταστατικό δύναται να περιορίσει το ελεύθερο της μεταβίβασης μετοχών

⁷Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.153

⁸⁸Κατά το παρελθόν , τα στοιχεία αυτά δημοσιεύονταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μια πολιτική εφημερίδα. Η εν λόγω υποχρέωση καταργήθηκε και αναπροσαρμόστηκε με το νόμο 4072/2012 όπου επιτρέπει την δημοσιότητα των στοιχείων της εταιρείας στο Γ.Ε.ΜΗ ή ακόμη και με ανάρτηση των δημοσιευμένων πράξεων και στοιχείων στην ιστοσελίδα της εταιρείας, εφόσον η σελίδα αυτή έχει καταχωρηθεί στην Μερίδα της.

Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.161-162

⁹Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.156-159

Τα κυριότερα όργανα της Α.Ε. είναι η Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο. Η Γ.Σ. αποτελεί το ανώτατο ιεραρχικά όργανο της ανώνυμης εταιρείας και αποφασίζει για τα θεμελιώδη θέματα της. Απαρτίζεται από τους μετόχους της εταιρείας οι οποίοι συγκεντρώνονται στον ίδιο τόπο¹⁰ και χρόνο, αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου, με σκοπό την λήψη αποφάσεων. Είναι όργανο περιοδικό και συνίσταται τουλάχιστον μια φορά τον χρόνο, όργανο βουλευτικό καθώς οι αποφάσεις της δεσμεύουν το νομικό πρόσωπο και θεωρείται ότι πάρθηκαν από αυτό και όργανο εσωτερικής λειτουργίας το οποίο υφίσταται από τη σύσταση μέχρι και την εκκαθάριση της Α.Ε. Κάθε μετοχή αποτελεί μια ψήφο και οι αποφάσεις που ψηφίζονται δεσμεύουν όλους τους μετόχους, παρόντες, διαφωνούντες ή απόντες. Η Γ.Σ. χαράσσει τις γενικές κατευθύνσεις της οικονομικής πολιτικής της εταιρείας και έχει ως αποκλειστική αρμοδιότητα της την λήψη αποφάσεων για θέματα αναφορικά με την τροποποίηση του καταστατικού, την συγκρότηση των άλλων οργάνων¹¹, την χορήγηση αμοιβής ή αποζημίωσης σε μέλη του Δ.Σ., τη διάθεση των ετησίων κερδών, την έγκριση του εταιρικού ισολογισμού, την έκδοση ομολογιακού δανείου και τη συγχώνευση, διάσπαση, αναβίωση, μετατροπή, παράταση διάρκειας ή διάλυση της εταιρείας.¹²

Από την άλλη, το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε. αποτελεί το όργανο που διευθύνει και εκπροσωπεί, εξώδικα και δικαστικά την εταιρεία, ως το επίσημο αντιπροσωπευτικό και διαχειριστικό¹³ της όργανο ενώ οι αποφάσεις του δεσμεύουν και επηρεάζουν καθοριστικά την πορεία και την εξέλιξη των υποθέσεων της. Το Δ.Σ. της Α.Ε. είναι ένα συλλογικό όργανο με απεριόριστη εξουσία εκπροσώπησης και διαχείρισης και απαρτίζεται από τρία τουλάχιστον μέλη, τα οποία δεν απαιτείται να είναι ταυτόχρονα και μέτοχοι της εταιρείας. Η συγκρότηση του γίνεται με αποκλειστική αρμοδιότητα της Γ.Σ. σε συνήθη απαρτία και πλειοψηφία. Μέλος Δ.Σ. δύναται να είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο κατά τον νόμο έχει ικανότητα για δικαιοπραξία. Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι μικρής διάρκειας καθώς δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι έτη, με δυνατότητα όμως επανεκλογής, και λήγει μετά το πέρας της ή με απόφαση της Γ.Σ. Το Δ.Σ. εκλέγει το πρόεδρο του ο οποίος είναι υπεύθυνος για συντονισμό, την οργάνωση και την διεύθυνση των εργασιών του Δ.Σ. με αρμοδιότητες όπως η σύγκλιση του Δ.Σ., να προΐσταται των συνεδριάσεων και να προβαίνει σε τήρηση των και κύρωση των πρακτικών. Επίσης, το Δ.Σ. εκλέγει ομοίως και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ο οποίος ασκεί την

¹⁰Υποχρεωτικά στην έδρα της ή στην περιφέρεια του Δήμου της

¹¹Εκλογή ή ανάκληση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, των ελεγκτών ή των εκκαθαριστών.

¹²Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.185-206

¹³Διαθέτει απεριόριστη εξουσία εκπροσώπησης και διαχείρισης προς τρίτους, στο όνομα της εταιρείας, με υποχρέωση πάντα για επιδίωξη του εταιρικού σκοπού

διοίκηση και την εκπροσώπηση της Α.Ε.¹⁴ Έτσι , ο πρόεδρος έχει πιο πολύ οργανωτικές αρμοδιότητες παρά αρμοδιότητες εκπροσώπησης ,τις οποίες κατέχει ο Διευθύνων Σύμβουλος. Γενικότερα, το Δ.Σ. της Α.Ε. αποφασίζει για κάθε πράξη που αφορά την διοίκηση με γνώμονα πάντα την συμφέρον της εταιρείας και τήρηση των διατάξεων του καταστατικού και των αποφάσεων της Γ.Σ. Ως εκ τούτου, η διαχειριστική εξουσία του είναι περιορισμένη σε αντίθεση με την εκπροσωπευτική εξουσία του που είναι απεριόριστη και δεσμεύει την Α.Ε. έναντι των καλόπιστων τρίτων ακόμη και στις περιπτώσεις που εκτελείται καθ' υπέρβαση των διατάξεων του καταστατικού.¹⁵

Κατά τα λοιπά, η ναυτιλιακή Α.Ε. ακολουθεί τις διατάξεις του Εμπορικού Νόμου περί Α.Ε. με διαφοροποίηση του σκοπού της ως εταιρεία διαχείρισης, κυριότητας ή εκμετάλλευσης πλοίου, κάτι που την καθιστά Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία. Στην Ελλάδα, ο εταιρικός αυτός τύπος συναντάται σε ένα πολύ μεγάλο αριθμό Ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αποτελεί την βάση για τη δημιουργία του ειδικού νομικού τύπου ναυτιλιακής επιχείρησης, της Ναυτικής Εταιρείας, που θα μας απασχολήσει κατά κύριο λόγο στην παρούσα έρευνα.

¹⁴Σε πολλές περιπτώσεις , ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος της Α.Ε. είναι το ίδιο πρόσωπο καθώς κάτι τέτοιο δεν απαγορεύεται εκ του νόμου. Επίσης επιτρέπεται ο διορισμός περισσότερων από ένα Διευθύνοντα Σύμβουλων.

Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.227

¹⁵Με εξαίρεση τις περιπτώσεις που οι τρίτοι δεν ήταν καλόπιστοι και γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι οι πράξεις του Δ.Σ. υπερβαίνουν του σκοπού της Α.Ε.

Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.232-233

1.2 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι μια συνηθισμένη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης και απαντάται συχνά στη Ελλάδα σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ασχολούνται κυρίως με διαχείριση, ναύλωση ή πρακτόρευση πλοίων. Η Ε.Π.Ε. ως εταιρική μορφή καθιερώθηκε στην Ελλάδα το 1955 με το νόμο 3190/55 "Περί Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης" και αποτελεί μια εμπορική εταιρεία με νομική προσωπικότητα της οποίας το κεφάλαιο διαιρείται τμηματικά σε εταιρικά μερίδια τα οποία δεν μπορούν να ενσωματωθούν σε μετοχές.

Ο όρος "περιορισμένη ευθύνη" δεν αναφέρεται στην έκταση της ευθύνης του νομικού προσώπου καθώς η εταιρεία ευθύνεται πλήρως και απεριορίστα με την περιουσία της απέναντι στους εταιρικούς δανειστές, αλλά αφορά στον περιορισμό του επιχειρηματικού κινδύνου που αναλαμβάνουν οι εταίροι και στο κίνδυνο που φέρουν σε περίπτωση που η εταιρεία παρουσιάσει ζημιές¹⁶. Έτσι, κάθε εταίρος της Ε.Π.Ε. ευθύνεται αρχικά απέναντι στην εταιρεία για πλημμελή ή μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του απέναντι σε αυτή, ενώ απέναντι στους εταιρικούς δανειστές δεν φέρει καμία ευθύνη για τις εταιρικές υποχρεώσεις, καθώς γι' αυτές ευθύνεται αποκλειστικά η εταιρεία με την περιουσία της. Στον κανόνα όμως αυτό υφίστανται εξαιρέσεις, που δίνουν μάλιστα απεριορίστη ευθύνη στους εταίρους. Οι εξαιρέσεις αυτές είναι οι εξής:

(α) όταν υπάρχει ελαττωματική σύσταση και οι υπαίτιοι για την ακυρότητα εταίροι, μετά την κήρυξη της ακυρότητας, πράττουν στο όνομα της εταιρείας. Εδώ προκύπτει απεριορίστη και εις ολόκληρον ευθύνη των εταίρων αυτών για κάθε ζημιά που έχουν υποστεί οι τρίτοι ως συνέπεια της ακυρότητας αυτής.

(β) όταν η εταιρική περιουσία δεν επαρκεί για ικανοποίηση των τρίτων δανειστών και η Ε.Π.Ε. έχει δανειστεί από τους ίδιους τους εταίρους της, ο νόμος υποχρεώνει την Ε.Π.Ε. να μην επιστρέψει τα δανεισθέντα ποσά στους εταιρικούς δανειστές. Εδώ, ο επιχειρηματικός κίνδυνος του κάθε εταίρου επεκτείνεται και πέρα του ποσού της εισφοράς του.¹⁷

¹⁶Στην περίπτωση αυτή, ο κίνδυνος για κάθε εταίρο είναι η απώλεια της εισφοράς του
Αριστέα ΣινανιώτηΜαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.420

¹⁷Ανάλογη περίπτωση είναι αυτή της πτώχευσης μιας Ε.Π.Ε. όπου οι απαιτήσεις από δάνεια που έχουν παραχωρήσει σε αυτή οι εταίροι της, ικανοποιούνται αφού πρώτα εξοφληθούν οι τρίτοι δανειστές.

(γ) όταν ο κύριος εταίρος κάνει κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας της εταιρείας και ζημιώνει αυτή και τους λοιπούς εταίρους, τότε ισχύει ο κανόνας της παράκαμψης της νομικής προσωπικότητας και υπάρχει προσωπική ευθύνη του κυρίαρχου μετόχου.¹⁸

Η Ε.Π.Ε. , αποκτά νομική προσωπικότητα με την συντέλεση όλων των διατυπώσεων δημοσιότητας για τη σύσταση της .Ως εκ τούτου, για την έγκυρη της απαιτείται η συνδρομή τριών βασικών προϋποθέσεων :

(1) Πρώτη προϋπόθεση είναι η σύναψη εταιρικής σύμβασης ενώπιον συμβολαιογράφου από δύο τουλάχιστον πρόσωπα , φυσικά ή νομικά πρόσωπα και τα οποία θα αποτελέσουν και τους ιδρυτές της Ε.Π.Ε. Τα πρόσωπα αυτά δύναται να είναι και αλλοδαπά, χωρίς αυτό να καθορίζει την εθνικότητα της εταιρείας που καθορίζεται από τον τόπο της καταστατικής έδρας. Η εταιρική σύμβαση θα αποτελέσει το καταστατικό της εταιρείας και θα πρέπει να περιλαμβάνει τα στοιχεία των ιδρυτών, την εταιρική επωνυμία, την έδρα και τον σκοπό της, το κεφάλαιο της, την διάρκεια της και την ιδιότητα της ως Ε.Π.Ε.¹⁹

(2) Δεύτερη προϋπόθεση είναι η ολοσχερής κάλυψη και καταβολή του εταιρικού κεφαλαίου του οποίου όμως το ύψος καθορίζεται από τους ίδιους τους εταίρους, χωρίς την ύπαρξη ελαχίστου ποσού αρχικού κεφαλαίου. Αυτό ισχύει μετά την τροποποίηση του αρχικού νόμου και των προηγούμενων τροποποιήσεων που μέχρι το 2013 είχαν φτάσει να ορίζουν ως κατώτατο κεφάλαιο τα 2400 ευρώ. Έτσι με το νόμο 4156/2013,κάθε διάταξη περί ελάχιστου καταβεβλημένου κεφαλαίου της εταιρείας καταργείται.²⁰

(3) Τρίτη προϋπόθεση είναι η δημοσιότητα της σύστασης της Ε.Π.Ε. στο Γ.Ε.ΜΗ²¹

Με την ολοκλήρωση της σύστασης της και την απόκτηση νομικής προσωπικότητας , η Ε.Π.Ε. γίνεται υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, και ως αυτοτελές νομικό πρόσωπο, διαχωρίζεται από τα πρόσωπα που την αποτελούν κατέχει αξιώσεις σε περίπτωση που ζημιωθεί.

¹⁸Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.444-445

¹⁹Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.422-429

²⁰<https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/13879>

²¹Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.429-430

Η Ε.Π.Ε. κατατάσσεται τυπολογικά στις μικτές εταιρείες αφού ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της είναι ο συνδυασμός προσωπικών και κεφαλαιουχικών στοιχείων. Παρά το γεγονός ότι κατά βάση η Ε.Π.Ε. έχει κεφαλαιουχικό χαρακτήρα, εντούτοις πολλές από τις ρυθμίσεις που την αφορούν²² της προσδίδουν προσωπικό χαρακτήρα. Τα κεφαλαιουχικά στοιχεία της είναι η έλλειψη ευθύνης των εταίρων για τις εταιρικές υποχρεώσεις, η απουσία περιορισμού περί ελαχίστου εταιρικού κεφαλαίου, η δυνατότητα μεταβίβασης των εταιρικών μεριδίων με πράξη εν ζωή ή αιτία θανάτου, ο υπολογισμός της περιουσιακής συμμετοχής των εταίρων κατά την λήψη αποφάσεων στη Γ.Σ. και η μη λύση της εταιρείας ως αποτέλεσμα γεγονότων που επέρχονται²³ στο πρόσωπο των εταίρων. Αντιθέτως, τα προσωπικά στοιχεία της Ε.Π.Ε. είναι μεταξύ άλλων η δυνατότητα αποκλεισμού και το δικαίωμα εξόδου ενός εταίρου, ο υπολογισμός του αριθμού των εταίρων κατά την λήψη των αποφάσεων στη Γ.Σ., η δυνατότητα εισαγωγής διατάξεων στο καταστατικό που να ορίζουν ως λόγους λύσης της εταιρείας αίτια προσωπικού χαρακτήρα όπως η πτώχευση ή ο θάνατος εταίρου, το ατομικό δικαίωμα να ζητηθεί λύση της εταιρείας, η δυνατότητα απαγόρευσης μεταβίβασης των εταιρικών μεριδίων και η εκ του νόμου ανάθεση της διαχείρισης και της εκπροσώπησης της Ε.Π.Ε. από τους ίδιους τους εταίρους. Ως εκ τούτου, η Ε.Π.Ε. πλεονεκτεί έναντι της Α.Ε. αφού συνδυάζει στοιχεία κεφαλαιουχικών αλλά και προσωπικών εταιρειών και έχει έτσι την δυνατότητα αναλογικής εφαρμογής τόσο των διατάξεων που διέπουν την Α.Ε. όσο και αυτών που διέπουν τις προσωπικές εταιρείες.²⁴

Οι εταίροι της Ε.Π.Ε. υπόκεινται σε υποχρεώσεις αλλά και δικαιώματα. Μοναδική υποχρέωση περιουσιακής φύσεως είναι η καταβολή της εισφοράς τους και εξαντλείται πριν την σύσταση της εταιρείας καθώς υποχρεούνται στην ολοσχερή καταβολή του εταιρικού κεφαλαίου ως προϋπόθεση σύστασης. Πέραν αυτού, έχουν επίσης και υποχρέωση πίστης έναντι της εταιρείας, κάτι που τους υποχρεώνει στη διενέργεια κάθε πράξης που θα διαφυλάσσει τα συμφέροντα της και αποφυγής κάθε επιζήμιας πράξης. Αντιθέτως, τα δικαιώματα των εταίρων εντοπίζονται σε ζητήματα διανομής κερδών όπου δικαιούται αναλογία επί της διανομής των κερδών που εμφανίζονται ως τέτοια κατά τον ψηφιζόμενο από την συνέλευση ισολογισμό. Έτσι, ο εταίρος έχει δικαίωμα επί των καθαρών κερδών που προκύπτουν από τον ετήσιο ισολογισμό κατά τον λόγο της εισφοράς του. Επίσης, οι εταίροι της Ε.Π.Ε. κατέχουν και

²²Οι ρυθμίσεις αυτές είτε την προσδίδονται κατευθείαν από τον νόμο, είτε ο νόμος επιτρέπει να εισαχθούν τέτοιες στο καταστατικό της

Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.421

²³Όπως για παράδειγμα η πτώχευση, ο θάνατος ή η έλλειψη δικαιοπρακτικής ικανότητας του εταίρου

²⁴Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.420-422

δικαιώματα διοικητικής φύσεως όπως το δικαίωμα διαχείρισης²⁵ και εκπροσώπησης, το δικαίωμα συμμετοχής στην συνέλευση, το δικαίωμα ψήφου και το δικαίωμα ελέγχου και παροχής πληροφοριών για την πορεία των εταιρικών υποθέσεων.²⁶

Όσον αφορά την αύξηση του αριθμού των εταίρων, αυτή είναι εφικτή όταν με την αύξηση του κεφαλαίου, τα νέα εταιρικά μερίδια αναληφθούν από τρίτους μη υπάρχοντες εταίρους. Αντιθέτως, η είσοδος νέων εταίρων με σύμβαση πρόσληψης και τροποποίησης του καταστατικού δεν είναι εφικτή. Επιπλέον, η αύξηση του αριθμού των εταίρων είναι εφικτή με τη μεταβίβαση ενός ή ορισμένων εταιρικών μεριδίων²⁷ από εταίρο σε τρίτο ενώ η μείωση του αριθμού των εταίρων είναι εφικτή στις περιπτώσεις μείωσης του εταιρικού κεφαλαίου, της εξαγοράς των εταιρικών μεριδίων από άλλους εταίρους και της εξόδου ή αποκλεισμού κάποιου εταίρου.

Τέλος, όσον αφορά την οργάνωση της Ε.Π.Ε, ο νόμος είναι ελαστικότερος και δίνει κάποια περιθώρια στους εταίρους να οργανώνουν την εταιρεία ανάλογα με τις ανάγκες τους. Αυτό συμβαίνει για το λόγο ότι στην Ε.Π.Ε. υπάρχει πιο έντονο το προσωπικό στοιχείο που διέπει τις σχέσεις μεταξύ των εταίρων και στο ότι δεν είναι εφικτή η προσφυγή στο ευρύ κοινό για εξεύρεση εταίρων και χρηματοδότησης. Έτσι, τα υποχρεωτικά από το νόμο όργανα της Ε.Π.Ε. είναι η συνέλευση των εταίρων και οι διαχειριστές. Η συνέλευση αποτελεί το ανώτατο όργανο της εταιρείας με τις αποφάσεις της να είναι δεσμευτικές για το σύνολο των εταίρων. Έχει την απόλυτη δικαιοδοσία να αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση και οι αρμοδιότητες της καθορίζονται από τον νόμο και εμπερικλείουν μεταξύ άλλων αποφάσεις περί τροποποίησης του καταστατικού, για διορισμό ή ανάκληση των διαχειριστών, έγκριση ισολογισμού, έγερση εταιρικής αγωγής, παράταση διάρκειας της εταιρείας, συγχώνευση και διάλυση της και γενικά οτιδήποτε άλλο ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της. Από την άλλη, οι διαχειριστές αποτελούν όργανα εκτελεστικά και ενεργούν κάθε πράξη που τείνει στην πραγμάτωση του εταιρικού σκοπού, για λογαριασμό πάντα της εταιρείας.²⁸

Όπως είναι φανερό, οι Ε.Π.Ε. πλεονεκτούν λόγω του μικτού τους χαρακτήρα και της ελαστικότερης αντιμετώπισης που έχουν από τον νόμο. Έτσι, η ναυτιλιακή Ε.Π.Ε. που αποτελεί εξολοκλήρου Ε.Π.Ε. του εμπορικού νόμου με σκοπό όμως την θαλάσσια δραστηριότητα και εμπορία, απαντάται πολύ συχνά σαν νομική μορφή ναυτιλιακής

²⁵ Σπυρίδωνος Π. Αλέξανδρος, Δίκαιο ΙΚΕ & ΕΠΕ, 2012, σελ.218-228

²⁶ Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.439-444

²⁷ σε καμία όμως περίπτωση δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση όλων των εταιρικών μεριδίων

²⁸ Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη, Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.450-458

επιχείρησης θέλοντας να εκμεταλλευτεί τις εν λόγω διαφοροποιήσεις και διευκολύνσεις που της προσφέρει ο νόμος.

1.3 Προσωπικές Εταιρείες : Ομόρρυθμη και Ετερόρρυθμη Εταιρεία

Οι προσωπικές εταιρείες παρουσιάζουν έντονα τον προσωπικό δεσμό μεταξύ των εταίρων και την υποχρέωση τους να συμβάλλουν προσωπικά στην επίτευξη του εταιρικού σκοπού. Ο χαρακτήρας αυτός των προσωπικών εταιρειών είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο οι προσωπικές εταιρείες δεν απαντώνται συχνά ως εταιρικοί τύποι στη ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά σε πολύ μεμονωμένες περιπτώσεις. Γι' αυτό τον λόγο θα γίνει μια πολύ σύντομη αναφορά στα κυριότερα χαρακτηριστικά των δύο βασικότερων τύπων προσωπικών εταιρειών, τις ομόρρυθμες και τις ετερόρρυθμες εταιρείες.

Η Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.) είναι μια εμπορική εταιρεία , της οποίας οι εταίροι , με την ιδιότητα τους αυτή, θεωρούνται κατά την πάγια θέση της επιστήμης και της νομολογίας ως έμποροι από τη συμμετοχή τους και μόνο σε μια Ο.Ε. Η Ο.Ε. έχει νομική προσωπικότητα και είναι έτσι, ως νομικό πρόσωπο, υποκείμενη δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Διατηρεί δική της περιουσία , ανεξάρτητη από τη προσωπική περιουσία των εταίρων της και εκτελεί δικαιοπραξίες ή ακόμη και αδικοπραξίες διαμέσου των αρμοδίων για την εκπροσώπηση οργάνων της.

Ένα από ιδιαίτερα και κυριότερα χαρακτηριστικά της Ο.Ε. είναι η ευθύνη που φέρουν οι εταίροι της και η οποία χαρακτηρίζεται ως απεριόριστη και εις ολόκληρο ευθύνη. Αναλυτικότερα, η έννοια “απεριόριστη”²⁹ προσδιορίζει την εκ του νόμου απαγόρευση για περιορισμό της ευθύνης των εταίρων είτε από κάποια διάταξη του καταστατικού είτε από μεταξύ τους συμφωνία ενώ η έννοια “εις ολόκληρον” ευθύνη καταδεικνύει ότι οι εταίροι ευθύνονται για ολόκληρο το ποσό των υποχρεώσεων της εταιρείας έναντι των τρίτων δανειστών της και με ολόκληρη την περιουσία τους ανεξαρτήτως του ύψους συμμετοχής τους στο κεφάλαιο. Επιπλέον έννοιες που χαρακτηρίζουν την ευθύνη των ομόρρυθμων εταίρων της Ο.Ε. είναι η αλληλέγγυα ευθύνη , δηλαδή ευθύνη εις ολόκληρον τόσο μεταξύ τους όσο και καθένας μαζί με την Ο.Ε. για την πληρωμή των εταιρικών υποχρεώσεων και η άμεση ή ευθεία ευθύνη, δηλαδή ευθύνη των εταίρων απέναντι στο δανειστή και όχι απλή ευθύνη έναντι της

²⁹ Σπυρίδωνος Π. Αλέξανδρος , Δίκαιο ΙΚΕ & ΕΠΕ ,2012, σελ.7

εταιρείας για καταβολή συμπληρωματικών εισφορών προς κάλυψη των εταιρικών υποχρεώσεων.

Ως αποτέλεσμα της με το πιο πάνω τρόπο κατανομής της ευθύνης μεταξύ των εταίρων είναι ότι ο εταιρικός δανειστής έχει επιλογές ως προς τον τρόπο ικανοποίησης του ασκώντας ολόκληρη ή μέρος της αξίωσης του είτε κατά της εταιρείας, είτε κατά ενός ή περισσότερων εταίρων είτε κατά όλων μαζί. Στην περίπτωση λοιπόν που ο εταιρικός δανειστής στραφεί κατά ενός ή περισσότερων εταίρων και ικανοποιηθεί από αυτούς, οι εταίροι αυτοί έχουν το δικαίωμα αναγωγής κατά της εταιρείας και των λοιπών εταίρων³⁰ για αναγωγή της καταβληθείσας υποχρέωσης κατά ίσα μέρη μεταξύ όλων των εταίρων .³¹

Για την σύσταση της Ο.Ε. χρειάζονται δύο τουλάχιστον φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία αρχικώς θα συμφωνήσουν εγγράφως και έπειτα θα υποβάλουν την συμφωνία στους προβλεπόμενους τύπους δημοσιότητας, δηλαδή καταχώριση της στο Γ.Ε.ΜΗ. Τα πρόσωπα αυτά αναλαμβάνουν αμοιβαία υποχρέωση για επιδίωξη με κοινές εισφορές του κοινού εμπορικού σκοπού που στην προκείμενη περίπτωση των ναυτιλιακών Ο.Ε. είναι η εκμετάλλευση ή/και η κυριότητα πλοίων. Απαραίτητα στοιχεία του καταστατικού είναι το όνομα και η κατοικία των εταίρων, η εταιρική επωνυμία, ο σκοπός και η έδρα της, καθώς και η αναφορά στον εκπρόσωπο της εταιρείας.

Απόρροια του έντονου προσωπικού χαρακτήρα της Ο.Ε. ήταν το μέχρι πρότινος αμεταβίβαστο της εταιρικής συμμετοχής. Με το νέο όμως νόμο 4072/2012 και πιο συγκεκριμένα με το αρ.256 , το αμεταβίβαστο κάμπτεται και ορίζεται πως η εταιρική συμμετοχή μπορεί να μεταβιβαστεί , ολικά ή εν μέρει, εφόσον αυτό προβλέπεται στην εταιρική σύμβαση ή εφόσον συναινούν όλοι οι λοιποί εταίροι. Ο νέος όμως εταίρος στον οποίο μεταβιβάζεται η εταιρική μερίδα και εισέρχεται στην Ο.Ε. γίνεται αυτομάτως υπόχρεος , με απεριόριστη και εις ολόκληρον ευθύνη για τα ήδη υπάρχοντα εταιρικά χρέη.

Τέλος , αξίζει να σημειωθεί ότι η λήψη των αποφάσεων λαμβάνονται με ομοφωνία ενώ αναφορικά με το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη και στις ζημιές της Ο.Ε. , ο νόμος 4072/2012 διαφοροποιεί την Ο.Ε. από την κοινή αστική εταιρεία των άρθρων 763-764 του Α.Κ. όπου το δικαίωμα συμμετοχής των εταίρων ήτανε κατά ίσα μέρη και ανεξαρτήτως εισφοράς. Έτσι , στο νέο νόμο ορίζεται ότι στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης συντάσσεται ισολογισμός εκ του οποίου

³⁰Πρώτα βέβαια πρέπει να στραφεί κατά της εταιρείας και εάν δεν ικανοποιηθεί κατά των λοιπών εταίρων.

³¹Αριστεά Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.57-59

εμφανίζονται τα κέρδη ή οι ζημιές της Ο.Ε. και ότι οι εταίροι μετέχουν σε αυτά κατά το ποσό της εισφοράς τους.³²

Από την άλλη, η Ετερόρρυθμη Εταιρεία (Ε.Ε.) είναι ακόμη ένα παράδειγμα προσωπικής εταιρείας με την ιδιομορφία ότι αποτελείται από την μια από ένα τουλάχιστο εταίρο που ευθύνεται για τα χρέη απεριόριστα και εις ολόκληρον και από την άλλη από ένα ετερόρρυθμο εταίρο που εφόσον έχει καταβάλει την εισφορά του στην Ε.Ε. παύει να ευθύνεται για τα χρέη της . Αντιθέτως , εάν δεν έχει καταβάλει την εισφορά του τότε ευθύνεται προσωπικά και περιορισμένα μέχρι του ποσού της εισφοράς του. Ο ετερόρρυθμος αυτός εταίρος δεν συμμετέχει στη διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων ή στην λήψη αποφάσεων και δεν έχει δικαίωμα εναντίωσης σε πράξη που ενεργεί άλλος διαχειριστής εταίρος.³³ Επίσης , ο ετερόρρυθμος εταίρος συμμετάσχει στα κέρδη της εταιρείας ανάλογα με το ύψος της εταιρικής συμμετοχής του. Κατά τα λοιπά , ισχύουν για την Ε.Ε. ότι ισχύει και στην Ο.Ε.³⁴

Οι προσωπικές εταιρείες, ως εταιρικοί τύποι, συναντώνται σπανίως σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις λόγω του έντονου προσωπικού τους χαρακτήρα και της απεριόριστης οικονομικής ευθύνης των εταίρων της³⁵ . Η Ε.Ε, αν και συνδυάζει χαρακτηριστικά κεφαλαιουχικών και προσωπικών εταιρειών, απαντάται κόμη πιο σπάνια σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς κατά κύριο λόγο απευθύνεται σε μικρές επιχειρήσεις λόγω της δυνατότητας πραγμάτωσης του σκοπού της με συμμετοχή μικρού αριθμού προσώπων, γεγονός αντίθετο με το μεγάλο μέγεθος των απαιτήσεων για σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας.

³²Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.91-93

³³Εκτός εάν η πράξη αυτή υπερβαίνει τη συνήθη διαχείριση

Ρόκας Κ. Νικόλαος , “Εμπορικές Εταιρίες” σελ. 162-165

³⁴Αριστέα Σινανιώτη Μαρούδη , Εμπορικό Δίκαιο, Εταιρείες, 3^η Έκδοση, 2012, σελ.101-108

³⁵ Σπυρίδωνος Π. Αλέξανδρος , Δίκαιο ΙΚΕ & ΕΠΕ ,2012, σελ. 6

1.4 Συμπλοιοκτησία

1.4.1 Εισαγωγικά για το θεσμό της συμπλοιοκτησίας

1.4.1.1 Η συμπλοιοκτησία ως εταιρικός τύπος

Η συμπλοιοκτησία του ελληνικού ναυτικού δικαίου, είναι μια ιδιαίτερη μορφή συλλογικής εκμετάλλευσης πλοίου. Αποτελεί ένα ανορθόδοξο υβρίδιο εταιρικού και εμπράγματος δικαίου όπου το πλοίο μπορεί να ανήκει εξ αδιαιρέτου σε περισσότερα πρόσωπα, νομικά ή φυσικά, ως μια κοινωνία.³⁶

Παλαιότερα λοιπόν, υποστηριζόταν ότι η συμπλοιοκτησία αποτελεί κοινωνία δικαιώματος, στηρίζοντας αυτή την άποψη μόνο στο εμπράγματο-στατικό στοιχείο της συμπλοιοκτησίας και παραγνωρίζοντας το ενοχικό-δυναμικό της στοιχείο.³⁷ Εντούτοις, ο νόμος μέσω του ΚΙΝΔ αλλά και οι νόμοι πολλών αλλοδαπών δικαίων υποστήριζαν και υποστηρίζουν ότι η κοινωνία αυτή που σχηματίζεται με την κυριότητα ενός πλοίου από πολλά πρόσωπα δεν αποτελεί και δεν πρέπει να ρυθμίζεται από τον νόμο ως εταιρεία. Με άλλα λόγια, η συμπλοιοκτησία δεν θα πρέπει να θεωρείται ως ένας ακόμα εταιρικός τύπος στο ναυτικό δίκαιο. Πράγματι, και στο δίκαιο της κοινωνίας του κοινού δικαίου (Αστικός Κώδικας αρ. 785επ.)η κατά προορισμό εκμετάλλευση κοινού πράγματος φέρεται ως μη αποτελούσα εταιρεία. Παρόλα αυτά, τα όρια της ύπαρξης ή μη εταιρείας στην κοινωνία του κοινού πράγματος είναι ιδιαίτερος ρευστά³⁸ και η Ελληνική έννομη τάξη εγκατέλειψε γρήγορα την άποψη αυτή αφού λάμβανε υπόψη μόνο το στατικό-εμπράγματο στοιχείο της συμπλοιοκτησίας, δηλαδή την συγκυριότητα, και παρέβλεπε το δυναμικό-ενοχικό στοιχείο της συνεκμετάλλευσης.³⁹

Η συμπλοιοκτησία σήμερα θεωρείται μια ιδιάζουσα μορφή εμπορικής εταιρείας αφού στην ουσία αποτελεί μια ιδιόρρυθμη σύμβαση⁴⁰ η οποία συνάπτεται ρητά ή σιωπηρά μεταξύ των συγκυριών του πλοίου, για ναυτική εκμετάλλευση, αποτελώντας έτσι εταιρεία μεταξύ των συγκυριών, παρ' όλο που δεν συναντώνται σε αυτή όλα τα χαρακτηριστικά των εμπορικών εταιρειών και παρ' όλο που στερείται νομικής προσωπικότητας.⁴¹ Παρ' όλα αυτά, η

³⁶Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.93

³⁷Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 126

³⁸Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.93

³⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 147

⁴⁰Όπως ρητά ορίζει το αρ.28§2 ΚΙΝΔ

⁴¹Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 127

συμπλοιοκτησία έχει αρκετά στοιχεία των κοινών εταιρειών όπως για παράδειγμα το ότι αποτελεί ένωση προσώπων τα οποία με κοινές εισφορές επιδιώκουν κοινό σκοπό και αναλαμβάνουν κοινό κίνδυνο, με κοινή συμμετοχή σε κέρδη και ζημιές. Όμως, η ιδιορρυθμία της ως μια ιδιαίτερη μορφή εταιρείας που συνίσταται και λειτουργεί για συγκεκριμένο και μοναδικό σκοπό, την εκμετάλλευση του κοινού πλοίου, και μόνο μεταξύ των συγκύριων του, την διαφοροποιεί από τις λοιπές εταιρείες και αναπτύσσει τα δικά της χαρακτηριστικά, κυριότερα από τα οποία είναι τα εξής⁴²:

(α) Ο δεσποτισμός του κεφαλαιουχικού στοιχείου που είναι η συγκυριότητα στο πλοίο και όχι του προσωπικού στοιχείου, δηλαδή της προσωπικότητας των συμπλοιοκτητών και ο μεταξύ τους δεσμός. Έτσι, ο κεφαλαιουχικός χαρακτήρας της συμπλοιοκτησίας εκδηλώνεται με χαρακτηριστικά της όπως την κατ' αρχήν ελευθερία του κάθε συμπλοιοκτήτη να μεταβιβάζει την μερίδα του, τον σχηματισμό της πλειοψηφίας για την λήψη αποφάσεων να γίνεται με βάση τις μερίδες και την μη επέλευση λύσεως της συμπλοιοκτησίας μετά από γεγονότα που αφορούν τα πρόσωπα των συμπλοιοκτητών (όπως πχ. ο θάνατος ή η ανικανότητα του).

(β) Έλλειψη νομικής προσωπικότητας (βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.3)

(γ) Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας είναι προσωπική, απεριόριστη και σύμμετρη. (βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.9)⁴³

Από πλευράς διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος, υπάρχουν δύο νομοθετικά συστήματα που επιλαμβάνονται του θέματος και διαχωρίζουν την συμπλοιοκτησία. Το ένα είναι το ηπειρωτικό ευρωπαϊκό που επιτρέπει την συμπλοιοκτησία διάρκειας και το άλλο το αγγλοσαξονικό που επιτρέπει είτε εταιρεία στην οποία εντάσσεται η συνεκμετάλλευση κοινού πλοίου με διάρκεια, είτε κοινωνία στην οποία εντάσσεται η συνεκμετάλλευση πλοίου κοινού για ένα και μόνο ταξίδι.⁴⁴

⁴²Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 147

⁴³Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 147-149

⁴⁴Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.93

1.4.1.2 Ιστορική εξέλιξη της συμπλοιοκτησίας

Η συμπλοιοκτησία αποτελεί μια παλιά μορφή συνεταιρικής εκμετάλλευσης του πλοίου η οποία είχε συνήθως οικογενειακό χαρακτήρα και εξυπηρετούσε ναυτιλιακές εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους.⁴⁵ Η σημερινή της όμως μορφή οφείλει την καταγωγή της στον μεσαίωνα όπου και αναπτύχθηκε κυρίως όταν η ναυτιλία έπαυε να αποτελεί συνεταιριστική επιχείρηση μεταξύ πλοιάρχου, εμπόρου και πληρώματος. Οι λόγοι δημιουργίας της συμπλοιοκτησίας ήταν η ανάγκη, αφενός για συγκέντρωση κεφαλαίων ικανών για απόκτηση και εφοπλισμό πλοίου και αφετέρου για επιμερισμό των μεγάλων κινδύνων που απορρέουν από την ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά και από την ναυσιπλοΐα. Άλλωστε, η ναυτιλιακή πρακτική, ανά το πέρασμα των χρόνων, έχει να επιδείξει την τάση των ατόμων που διαθέτουν κεφάλαια και θέλουν να επενδύσουν στην ναυτιλία, να προτιμούν την κατανομή του κινδύνου μέσω συνεταιρισμού τους με άλλα άτομα, συμμετέχοντας κατά μερίδες σε περισσότερα πλοία.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα εντοπίζεται σχεδόν από την απαρχή της δημιουργίας ανθρώπινου πολιτισμού ενώ νομοθετικές ρυθμίσεις γύρω από την ναυτιλία εντοπίζονται στα χρόνια των Ρωμαίων, στο Ρωμαϊκό αλλά και τον Ελληνικό χώρο.⁴⁶ Η πρώτη όμως νομοθετική ρύθμιση για την συμπλοιοκτησία απαντάται στο Μεσαίωνα (Societas Navalis), στους τοπικούς θεσμούς (statuti) των ιταλικών πόλεων της Αδριατικής και στις πόλεις της Βόρειας Γερμανίας όπως το Αμβούργο και η Λυβέκη. Στην συνέχεια, νομοθετική ρύθμιση για τη συμπλοιοκτησία ήρθε από το γαλλικό Ordonnance de la marine⁴⁷ του 1681, η οποία και υιοθετήθηκε αργότερα, και συγκεκριμένα το 1807, σχεδόν αυτολεξεί, από το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα (Code de Commerce). Μέχρι σήμερα, η συμπλοιοκτησία ρυθμίζεται σχεδόν σε όλα τα δίκαια.

Στον Ελληνικό χώρο, η συμπλοιοκτησία χρησιμοποιήθηκε στην ναυτιλιακή πρακτική την εποχή της τουρκοκρατίας ενώ απέκτησε νομοθετική ρύθμιση μετά την αυτούσια υιοθέτηση του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα, ως αποτέλεσμα των νομοθετικών συνελεύσεων στην περίοδο της επανάστασης. Αργότερα, η ρύθμιση αυτή εμπλουτίστηκε με τον νόμο ΓΨΙΖ/1910 που αντικατέστησε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Κώδικα, στο οποίο είχαν συμπεριληφθεί και τα γερμανικής προέλευσης άρθρα 290-309 ΕΝ για τη συμπλοιοκτησία. Σήμερα, η

⁴⁵ Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 53

⁴⁶ Gary Knight and Hungdan Chiu, The International Law of the Sea., σελ 10-15

⁴⁷ Το Ordonnance de la marine ήταν ένα βασιλικό διάταγμα το οποίο συντάχθηκε υπό τη βασιλεία του Λουδοβίκου XIV, το οποίο κωδικοποιούσε αναλυτικά τις πρακτικές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ήταν εμπνευσμένο από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στις επαρχίες του Άμστερνταμ και της Αμβέρσας.

συμπλοιοκτησία ρυθμίζεται από τα άρθρα 10-36⁴⁸ του ΚΙΝΔ ενώ συμπληρωματικώς εφαρμόζονται και οι διατάξεις του Α.Κ. για την κοινωνία (αρ.785-805) και για την αστική εταιρεία (741-784).⁴⁹⁵⁰

Από άποψη εφαρμογής, η συμπλοιοκτησία γνώρισε ανάπτυξη και πρόοδο στα πρώτα χρόνια εφαρμογής του ατμού ως κινητήρια δύναμη των πλοίων.⁵¹ Αυτό το νέο για την εποχή πλοίο, είχε κερδίσει την αγορά και είχε ευρεία εφαρμογή σε όλες τις ναυτιλιακές εργασίες. Η μεγάλη του όμως οικονομική αξία είχε ως αποτέλεσμα την ανάγκη για εξεύρεση μεγάλων κεφαλαίων που απαιτούνταν για την απόκτηση και τον εφοπλισμό του και σε συνδυασμό με τους μεγάλους κινδύνους της εποχής στην ναυσιπλοΐα, οι ενδιαφερόμενοι αναγκάζονταν να καταφύγουν στην κατανομή των κεφαλαίων και του κινδύνου με την σύμβαση συμπλοιοκτησίας.⁵²

Με το πέρασμα όμως των χρόνων, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας άρχισε να παραγκωνίζεται λόγω της εμφάνισης νέων εταιρικών τύπων, όπως η ανώνυμη εταιρεία, οι οποίοι μπορούσαν να πρόσφεραν περισσότερα πλεονεκτήματα. Επίσης, η μεγάλη ανάπτυξη του θεσμού της ασφάλισης, η οποία κάλυπτε πλέον τους ήδη μειωμένους κινδύνους της ναυσιπλοΐας, βοήθησε στην απομόνωση του θεσμού της συμπλοιοκτησίας. Ως εκ τούτου, η συμπλοιοκτησία δεν μπορούσε να ακολουθήσει τις ανάγκες των επενδυτών οι οποίοι έψαχναν την δημιουργία εταιρικών τύπων με περισσότερες διευκολύνσεις και δυνατότητες και έτσι, σταδιακά, περιορίστηκε σε μικρότερες μορφές ναυτιλιακής εκμετάλλευσης όπως η αλιεία και η μικρή φορτηγός ναυτιλία καθώς και σε μεσαίες ή μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Σήμερα, αν και ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας έχει περιοριστεί λόγω της προόδου και της ποικιλίας των εταιρικών θεσμών αλλά και της επικράτησης του εταιρικού τύπου της ανώνυμου εταιρείας, εντούτοις, ο ΚΙΝΔ, όχι μόνο έχει διατηρήσει τον θεσμό της συμπλοιοκτησίας αλλά έχει αποδώσει ιδιαίτερη προσοχή σε αυτόν. Είναι φανερό πως, ιδιαίτερα στον ελληνικό χώρο, η συμπλοιοκτησία είχε πάντοτε μεγάλη σημασία για την ναυτιλιακή δραστηριότητα καθώς αποτελεί την απαρχή των ναυτιλιακών-εταιρικών θεσμών, με έντονο το οικογενειακό χαρακτήρα και εύκολη χρήση σε περίπτωση σχετικά μικρών εισφορών για απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίου.⁵³

⁴⁸Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ έχουν ενδοτικό χαρακτήρα και έτσι μπορούν να τροποποιούνται από τους ενδιαφερόμενους μετά από έγγραφη συμφωνία τους.

⁴⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 143-144

⁵⁰Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 70-71

⁵¹Van Loon H.W., Η ιστορία της Ναυτιλίας, σελ. 279-286

⁵²Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 71

⁵³Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 127-128

1.4.2 Έννοια και νομική φύση της συμπλοιοκτησίας

Η συμπλοιοκτησία αποτελεί μια μορφή συνεταιρικής εκμετάλλευσης⁵⁴ αλλά ταυτόχρονα είναι και μια ιδιόρρυθμη εταιρεία που στερείται νομικής προσωπικότητας⁵⁵ και ως εκ τούτου δεν απαιτείται η ύπαρξη έδρας, επωνυμίας, εταιρικής περιουσίας, πτωχευτικής ικανότητας και άλλων στοιχείων που απαιτείται να έχει ένα νομικό πρόσωπο του κοινού δικαίου. Βεβαίως η άποψη αυτή της στερήσεως νομικής προσωπικότητας δεν υπήρχε από την αρχή. Πριν από την εισαγωγή του ΚΙΝΔ αλλά και μετά, υποστηριζόταν ακριβώς το αντίθετο, ότι δηλαδή η συμπλοιοκτησία έχει νομική προσωπικότητα με επιχειρήματα που στηρίζονταν στον τρόπο με τον οποίο ο νόμος οργανώνει την διαχείριση της και κυρίως στην καθιέρωση δημοσιότητας σχετικά με την έναρξη και τη λήξη του διαχειριστή. Η κρατούσα όμως άποψη, αρνείται την ύπαρξη νομικής προσωπικότητας στην συμπλοιοκτησία με επιχειρήματα όπως τη μη υποβολή της σε δημοσιότητα, στοιχείο απαραίτητο για μια ένωση προσώπων ώστε να αποκτήσει νομική προσωπικότητα, το γεγονός ότι οι δικαιοπραξίες που καταρτίζει ο διαχειριστής ενεργούν άμεσα υπέρ ή κατά των συμπλοιοκτητών και όχι υπέρ ή κατά της συμπλοιοκτησίας και το γεγονός της έλλειψης συστατικού εγγράφου, δημόσιου ή ιδιωτικού, το οποίο θα πρέπει να περιέχει επί ποινή ακυρότητας ορισμένα στοιχεία όπως τα ονόματα των εταίρων, την επωνυμία, την έδρα, την διάρκεια του νομικού προσώπου, το ύψος των εισφορών κ.α. Είναι φανερό λοιπόν ότι η κρατούσα άποψη είναι και ορθότερη και πλέον η συμπλοιοκτησία θεωρείται ότι στερείται νομικής προσωπικότητας.⁵⁶⁵⁷

Το άρθρο 10 λοιπόν του ΚΙΝΔ ορίζει την συμπλοιοκτησία ως μια συμβατική ένωση προσώπων πάνω από ένα οι οποίοι αποφασίζουν την συνεκμετάλλευση πλοίου, του οποίου είναι και συγκύριοι, χωρίς η συνεκμετάλλευση αυτή να συνοδευτεί με ίδρυση κάποιας εμπορικής εταιρείας από τους γνωστούς τύπους.⁵⁸

⁵⁴Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 79

⁵⁵Οι συνέπειες της ύπαρξης νομικής προσωπικότητας είναι ότι το νομικό πρόσωπο έχει δική του επωνυμία, τα δικά του όργανα τα οποία διοικούν και εκφράζουν όχι την δική τους βούληση αλλά αυτή του νομικού προσώπου, έχει δική του περιουσία ανεξάρτητη από αυτή των εταίρων του, έχει δική του έδρα και ιθαγένεια, μπορεί να παρίσταται το ίδιο ως διάδικος στο δικαστήριο και τέλος να κηρυχθεί το ίδιο σε πτώχευση αφού κατέχει εμπορική ιδιότητα.

Πουλιαντζάς Μ. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α), 1998, σελ. 44-45

⁵⁶Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^ο τόμος, 2005, σελ. 148

⁵⁷Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 75

⁵⁸Συνεπώς, δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία όταν το πλοίο ανήκει σε εταιρεία που έχει νομική προσωπικότητα καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν υπάρχουν πολλοί συγκύριοι αλλά ένας και μοναδικός κύριος, το νομικό πρόσωπο της εταιρείας.

Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 53

Η συμπλοιοκτησία λοιπόν απαρτίζεται με πάνω από ένα εταίρους οι οποίοι είναι συγκύριοι του πλοίου και ονομάζονται συμπλοιοκτήτες. Ανώτατο όριο στον αριθμό των προσώπων που μπορούν να συμμετέχουν στην σύσταση της συμπλοιοκτησίας δεν ορίζεται από το νόμο. Οι συμπλοιοκτήτες μπορεί να είναι είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα είτε φυσικά και νομικά πρόσωπα μαζί.⁵⁹ Τα φυσικά πρόσωπα που συνιστούν την σύμβαση συμπλοιοκτησίας θα πρέπει απαραίτητως να διαθέτουν δικαιοπρακτική ικανότητα ενώ για την συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου θα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις του εμπορικού νόμου για απόκτηση εμπορικής ιδιότητας.⁶⁰ Τα νομικά πρόσωπα, για να αποτελούν εγκύτως μέλη συμπλοιοκτησίας θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα διενέργειας εμπορικών πράξεων.⁶¹

Η συμπλοιοκτησία επίσης, συνδέεται με ένα και μόνο πλοίο, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι υπάρχουν τόσες συμπλοιοκτησίες όσες και τα πλοία τα οποία ανήκουν στα ίδια πρόσωπα και όχι μια ενιαία συμπλοιοκτησία.⁶² Συμπλοιοκτησία επί αλλοδαπής σημαίας δεν χωρεί κατά τον ΚΙΝΔ, επομένως το πλοίο θα πρέπει να φέρει την ελληνική σημαία.⁶³

1.4.3 Τα αποτελέσματα της έλλειψης νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας

Όπως προαναφέρθηκε, η συμπλοιοκτησία στερείται νομικής προσωπικότητας. Το γεγονός αυτό λοιπόν έχει τα εξής αποτελέσματα ως προς την δικαιοπρακτική και την δικανική ικανότητα της συμπλοιοκτησίας :

(α) Πρώτη συνέπεια της στερήσεως νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας είναι η μη ύπαρξη ικανότητας δικαίου αλλά και δικαιοπραξίας της ίδιας της συμπλοιοκτησίας. Αυτό συμβαίνει γιατί η συμπλοιοκτησία, αφού δεν αποτελεί νομικό πρόσωπο, δεν μπορεί να συνάψει η ίδια δικαιοπραξία στο όνομα της. Έτσι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που γεννώνται από την λειτουργία της, πηγαινούν κατευθείαν στο πρόσωπο του κάθε συμπλοιοκτήτη, όπως ακριβώς και οι δικαιοπραξίες που συνάπτει ο διαχειριστής της

⁵⁹Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 53

⁶⁰Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 32,34

⁶¹Νομικό πρόσωπο, για να έχει την δυνατότητα διενέργειας εμπορικών πράξεων, θα πρέπει η άσκηση εμπορικών πράξεων να μην απαγορεύεται από το καταστατικό της.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 35

⁶²Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 79

⁶³Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.94

συμπλοιοκτησίας. Εν τη απουσία λοιπόν νομικής προσωπικότητας, οι συμπλοιοκτήτες ως φυσικά πρόσωπα, επιβαρύνονται με τα αποτελέσματα της λειτουργίας της συμπλοιοκτησίας.

(β) Μια δεύτερη και αναμενόμενη συνέπεια της ελλείψεως νομικής προσωπικότητας θα ήταν και η έλλειψη δικανικής ικανότητας, δηλαδή ανικανότητα της συμπλοιοκτησίας να παρίσταται αυτοπρόσωπος στο δικαστήριο ως νομικό πρόσωπο. Πράγματι, αυτό ίσχυε ως επικρατούσα άποψη πριν το ΚΙΝΔ και έτσι, σε δίκες σχετικές με την συμπλοιοκτησία, νομιμοποιούνταν ενεργητικά ή παθητικά ως διάδικοι, μόνο ο κάθε συμπλοιοκτήτης ατομικά. Η προφανής όμως δυσχέρεια για τους δανειστές να εναγάγουν όλους τους συμπλοιοκτήτες ξεχωριστά και μάλιστα να αναφέρουν στην αγωγή την αναλογία των μερίδων του καθενός εξ αυτών, οδήγησε ένα μεγάλο μέρος της νομολογίας και της θεωρίας, σε ολόκληρο τον κόσμο και κυρίως στην Γερμανία, να παραδεχθούν ότι η συμπλοιοκτησία μπορεί εγκύρως να ενάγει και να ενάγεται αυτοπρόσωπος παρά το ότι δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα. Περαιτέρω, την άποψη αυτή ήρθαν να ενισχύσουν και να καθιερώσουν τα άρθρα 62§2 και 64§2 του Κ.Πολ.Δ. όπου επέτρεψαν την ενεργητική ή παθητική εκπροσώπηση ενώπιον του δικαστηρίου και ενώσεων προσώπων αλλά και εταιρειών που δεν έχουν νομική προσωπικότητα, όπως ακριβώς και η συμπλοιοκτησία⁶⁴. Ως εκ τούτου, η συμπλοιοκτησία έχει πλέον τη δυνατότητα διαδίκου και της αναγνωρίζεται ένα είδος περιορισμένης νομικής προσωπικότητας, ως απόρροια της πρακτικής σκοπιμότητας που το επιβάλλει.⁶⁵

(γ) Τρίτη συνέπεια της απουσίας νομικής προσωπικότητας είναι η έλλειψη επωνυμίας στην συμπλοιοκτησία. Αφού λοιπόν στερείται νομικής προσωπικότητας δεν υπάρχει υποχρέωση από τον νόμο για την ύπαρξη επωνυμίας, βάση της οποίας η κάθε συμπλοιοκτησία θα αποκτούσε ταυτότητα έναντι ου νόμου. Αντιθέτως, απλοί χαρακτηρισμοί της κάθε συμπλοιοκτησίας στην πράξη για ευκολία στην έκφραση και την συνεννόηση επιτρέπονται.⁶⁶

(δ) Απόρροια της ελλείψεως νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας είναι ότι η συμπλοιοκτησία δεν είναι υποκείμενο δικαίου και έτσι δεν έχει η ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις. Αντιθέτως, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή επηρεάζουν τους συμπλοιοκτήτες και όχι αυτήν. Επίσης δεν έχει δική της περιουσία και έδρα.⁶⁷

⁶⁴Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 149-150

⁶⁵Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 82

⁶⁶Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 139-140

⁶⁷Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 78-79

1.4.4 Τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια της πλοιοκτησίας

Τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια της συμπλοιοκτησίας είναι δύο. Από την μια είναι το εμπράγματο δικαίωμα και από την άλλη το ενοχικό και θα πρέπει να συνυπάρχουν και τα δύο για να υφίσταται συμπλοιοκτησία. Εάν υπάρχει μόνο το πρώτο στοιχείο, τότε τα πρόσωπα χαρακτηρίζονται ως απλοί συγκύριοι και όχι συμπλοιοκτήτες, ενώ εάν υπάρχει μόνο το δεύτερο, τότε τα πρόσωπα χαρακτηρίζονται ως εφοπλιστές και όχι συμπλοιοκτήτες.⁶⁸

1.4.4.1 Συγκυριότητα

Το εμπράγματο δικαίωμα είναι αυτό της συγκυριότητας και είναι το πιο σημαντικό στοιχείο από αυτά που συνθέτουν την έννοια της συμπλοιοκτησίας. Η ουσία του στοιχείου αυτού έγκειται στο ότι για να υπάρχει συμπλοιοκτησία απαιτείται κυριότητα επί του πλοίου και όχι οποιοδήποτε άλλο εμπράγματο δικαίωμα όπως για παράδειγμα επικαρπία, απλή νομή, προσωπικές δουλείες, μεταγραφή, ενέχυρο ή υποθήκη. Έτσι, οι εφοπλιστές οι οποίοι εκμεταλλεύονται από κοινού ένα πλοίο δεν μπορούν να συστήσουν συμπλοιοκτησία αφού ως εφοπλιστές δεν έχουν κυριότητα του πλοίου αλλά απλά το εκμεταλλεύονται⁶⁹. Ο τρόπος με τον οποίο έχει συσταθεί η κυριότητα επί του πλοίου είναι αδιάφορος και μπορεί να δημιουργηθεί με ναυπήγηση, κληρονομική διαδοχή, αγορά ή δωρεά πλοίου.⁷⁰

Για κάθε πλοίο υπάρχει ξεχωριστή συμπλοιοκτησία αφού ο νόμος καθορίζει την ύπαρξη συμπλοιοκτησίας σε συγκυριότητα ενός και μόνο πλοίου. Έτσι, σε περίπτωση που περισσότεροι του ενός συγκύριοι συνεκμεταλλεύονται πλοία περισσότερα του ενός, υπάρχουν τόσες συμπλοιοκτησίες όσες είναι και τα πλοία που συνεκμεταλλεύονται και όχι μια ενιαία συμπλοιοκτησία για το σύνολο των πλοίων.⁷¹

Για το στοιχείο της συγκυριότητας, είναι δυνατό οι συγκύριοι να μην έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα ενώ μπορεί να είναι και οι ανήλικοι κάτω των 10 ετών. Αντιθέτως, για το στοιχείο της συνεκμετάλλευσης, τα πρόσωπα θα πρέπει απαραίτητως να διαθέτουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα αφού η συνεκμετάλλευση από τους συγκύριους γίνεται προσωπικά από τους ίδιους.⁷²

⁶⁸Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 79

⁶⁹Πουλιαντζής Μ. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α), 1998, σελ. 46

⁷⁰Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 125

⁷¹Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 54

⁷²Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 26-27

1.4.4.2 Συνεκμετάλλευση

Για να υφίσταται συμπλοιοκτησία δεν αρκεί η ύπαρξη και μόνο συγκυριότητας επί του πλοίου καθώς έτσι υπάρχει η εντύπωση μιας στατικής κατάστασης η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Α.Κ. περί κοινωνίας αρ.785 επ. Επομένως, για ύπαρξη συμπλοιοκτησίας, μαζί με το εμπράγματο δικαίωμα της συγκυριότητας, θα πρέπει να συνυπάρχει και το ενοχικό στοιχείο μεταξύ των προσώπων, το οποίο εκφράζεται με την συνεκμετάλλευση του πλοίου⁷³ ως συμβατικός δεσμός ανάμεσα στους συγκύριους και αποτελεί το δυναμικό - λειτουργικό στοιχείο της συμπλοιοκτησίας. Η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου συνίσταται στη χρησιμοποίηση του για ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος, για λογαριασμό των συγκύριων⁷⁴ και είναι αυτή που δημιουργεί την εταιρική σχέση της συμπλοιοκτησίας καθώς στηρίζεται σε συμφωνία ανάμεσα σε όλους τους συγκύριους και μόνο ανάμεσα σε αυτούς. Άλλωστε γι' αυτό η συμπλοιοκτησία θεωρείται και ως εταιρεία παρόλο που στερείται της νομικής προσωπικότητας.⁷⁵ Επομένως, υπάρχει η επιτακτική ανάγκη για ύπαρξη βούλησης προς κοινή εκμετάλλευση του πλοίου, η οποία μπορεί να εκφράζεται ρητά ή σιωπηρά,⁷⁶ και ύπαρξη της εν λόγω συμφωνίας, όπου αν συγκύριος δεν μετέχει σε αυτή ή εάν μετέχει τρίτος-μη συγκύριος, δεν υφίσταται συμπλοιοκτησία.⁷⁷

Ο τρόπος συνεκμετάλλευσης είναι αδιάφορος για τον νόμο καθώς μπορεί να ασκείται είτε μέσω της ίδιας της συμπλοιοκτησίας με κατευθείαν εκμετάλλευση του πλοίου από τους συγκύριους είτε για λογαριασμό τρίτου εφοπλιστή από τον οποίο η συμπλοιοκτησία θα καρπώνεται τα οφέλη που θα προκύπτουν από την δια ανταλλάγματος διαθέσεως της χρήσης του πλοίου από αυτόν.

Τυχόν πρόσκαιρη διακοπή της συνεκμεταλλεύσεως του πλοίου δεν αναιρεί την έννοια της συμπλοιοκτησίας.⁷⁸

⁷³Πουλαντζάς Μ. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α)*, 1998, σελ. 46

⁷⁴Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 146

⁷⁵Πουλαντζάς Μ. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α)*, 1998, σελ. 46

⁷⁶Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 126

⁷⁷Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 146

⁷⁸Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α')*, 1969, σελ. 54-55

1.4.4.3 Ύπαρξη πλοίου

Τρίτο και σημαντικότερο στοιχείο⁷⁹ της συμπλοιοκτησίας είναι το πλοίο το οποίο αποτελεί το αντικείμενο της συγκυριότητας και τις συνεκμετάλλευσης. Ειδικότερα, το πλοίο είναι ο λόγος ύπαρξης της συμπλοιοκτησίας και το μέσο από το οποίο η συμπλοιοκτησία αποκομίζει τα κέρδη της και ασκεί την ναυτιλιακή της δραστηριότητα.

Το στοιχείο αυτό του πλοίου δεν είναι ευρύ και δεν συμπεριλαμβάνει όλους τους τύπους των πλοίων. Ως εκ τούτου, η συμπλοιοκτησία είναι δυνατή μόνο επί πλοίου το οποίο διατηρεί τις προϋποθέσεις του αρ.1 ΚΙΝΔ και οι οποίες είναι η ύπαρξη κάθε σκάφους καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων⁸⁰ το οποίο να κινείται αυτοδύναμα στην θάλασσα. Πλοία προοριζόμενα για επιστημονικές έρευνες ή θαλαμηγοί πλοία, ποταμόπλοια, υδροπλάνα, πλωτά ξενοδοχεία, πλωτοί γερανοί ή γέφυρες, φορηγίδες κλπ. δεν εμπίπτουν στον ορισμό του πλοίου για την συμπλοιοκτησία.⁸¹

1.4.5 Η σύσταση της συμπλοιοκτησίας

Για την σύσταση της συμπλοιοκτησίας απαιτείται συμφωνία μεταξύ των συγκύριων για συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου. Παρόλα αυτά, η συμφωνία αυτή δεν απαιτείται να γίνει με την συνοδεία έγγραφων τύπων αλλά μπορεί να γίνει και προφορικά ή ακόμη και σιωπηρά δεδομένου ότι τα μεν ποσοστά συμμετοχής καθορίζονται αυτομάτως από το ποσοστό συγκυριότητας του κάθε συμπλοιοκτήτη και ότι τα δε δικαιώματα, οι υποχρεώσεις και η λειτουργία της συμπλοιοκτησίας καθορίζονται ευθέως από τον νόμο.⁸² Έτσι, παρ' όλο που η σιωπηρή κατάρτιση της σύμβασης συμπλοιοκτησίας είναι καθ' όλα νόμιμη και έγκυρη, στην πράξη, τον κανόνα αποτελεί η έγγραφος κατάρτιση συμβάσεως συμπλοιοκτησίας αφού με αυτή διευκολύνεται η απόδειξη των όρων της συμπλοιοκτησίας, τόσο μεταξύ των συμπλοιοκτητών, όσο και απέναντι στους τρίτους. Επιπλέον, κατ' εξαίρεση, έγγραφο απαιτείται όταν οι ενδιαφερόμενοι θέλουν να παρεκκλίνουν από τις ρυθμίσεις του νόμου και

⁷⁹Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 126

⁸⁰ Ποταμιάνου Γ. Φωκίωνος., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, 1963, σελ. 16-21

⁸¹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 20-25

⁸²Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 128-129

να θέσουν τους δικούς τους, αλλά το έγγραφο αυτό είναι αποδεικτικό και όχι συστατικό.⁸³ Η σύμβαση πάλι της συμπλοιοκτησίας, ακόμη και εάν καταρτιστεί εγγράφως, δεν υπόκειται σε κανόνες δημοσίευσης.⁸⁴

Με την σύμβαση λοιπόν της συμπλοιοκτησίας, οι συμπλοιοκτήτες ορίζουν τις μερίδες της συμπλοιοκτησίας που θα κατέχει ο καθένας σε ποσοστά επί τις εκατό στο σύνολο των κατανεμημένων μεριδίων από τα οποία θα καθορίζονται η εξ αδιαιρέτου συγκυριότητα επί του πλοίου και το σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του κάθε συμπλοιοκτήτη όπως για παράδειγμα το δικαίωμα ψήφου και η συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημίες.⁸⁵

Κατ' εξαίρεση, με βάση το αρ.36, συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει και επί ναυπηγούμενου πλοίου. Η διάταξη αυτή αποτελεί εξαίρεση επειδή το ναυπηγούμενο πλοίο, τεχνικά και νομικά δεν είναι πλοίο. Στην συμπλοιοκτησία όμως, αυτό είναι επιτρεπτό και μπορεί να συσταθεί συμπλοιοκτησία επί ναυπηγούμενου πλοίου, αλλά μόνο με την ύπαρξη ρητής συμφωνίας, ακόμη και προφορικής. Επομένως, η σιωπηρή συμφωνία δεν αρκεί για να επιτραπεί η σύσταση συμπλοιοκτησίας επί ναυπηγούμενου πλοίου.⁸⁶

1.4.6 Η ακυρότητα της συμπλοιοκτησίας

Όπως κάθε δικαιοπραξία υπάρχει το ενδεχόμενο να καταστεί άκυρη ή ακυρώσιμη και σε κάθε σύμβαση να προκύψει απόλυτη ή σχετική ακυρότητα, το ίδιο ισχύει και στην σύμβαση της συμπλοιοκτησίας. Εδώ, ο ΚΙΝΔ δεν αναφέρεται σε περιπτώσεις ακυρότητας ή ακυρωσίας και γι' αυτό τον λόγο γίνεται αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του κοινού δικαίου οι οποίοι και συμπληρώνουν τον ΚΙΝΔ.

Οι περιπτώσεις λοιπόν ακυρότητας που αφορούν την συμπλοιοκτησία είναι η έλλειψη νομίμου ηλικίας ώστε να είναι εφικτή και σύννομη η κατάρτιση της περί συμπλοιοκτησίας συμβάσεως, η έλλειψη της απαιτούμενης δικαιοπρακτικής ικανότητας κάποιων ή όλων των συμπλοιοκτητών κατά την κατάρτιση της συμβάσεως συμπλοιοκτησίας, η ύπαρξης εικονικότητας της εν λόγω συμβάσεως και τέλος η κατάρτιση της ως αποτέλεσμα πλάνης, απάτης ή απειλής.⁸⁷

⁸³ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 150

⁸⁴ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 128-129

⁸⁵ Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 56

⁸⁶ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 129

⁸⁷ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.42-43

1.4.6.1 Ανηλικότητα

Τα φυσικά πρόσωπα που έχουν συμπληρώσει το 18^ο έτος της ηλικίας τους έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα και είναι ικανά για σύναψη οποιασδήποτε δικαιοπραξίας όπως ορίζει το άρθρο 127 του Α.Κ. Αντιθέτως, η δήλωση βουλήσεως από πρόσωπα τα οποία στερούνται της ικανότητας προς δικαιοπραξία, είναι άκυρη με βάση το άρθρο 130 του Α.Κ. και το πρόσωπο που σύναψε την σύμβαση με τον ανήλικο έχει το δικαίωμα να αιτηθεί προς ανόρθωση της ζημιάς που υπέστη από την άκυρη δικαιοπραξία εφόσον, χωρίς υπαιτιότητα του, αγνόησε την ανικανότητα αυτή του ανηλίκου (αρ.132 Α.Κ.). Με βάση τις διατάξεις αυτές του Αστικού Κώδικα, θα γίνει και η εξέταση της ακυρότητας στην συμπλοιοκτησία λόγω ανηλικότητας.

Αρχικώς, η σύμβαση συμπλοιοκτησίας που έχει συναφθεί με την συμμετοχή ανηλίκου, είναι άκυρη εφαρμόζοντας αναλογικά τις πιο πάνω διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Επομένως, ο ανήλικος δεν μπορεί να συνάψει ο ίδιος σύμβαση συμπλοιοκτησίας αφού στερείται της πλήρους δικαιοπρακτικής ικανότητας και έτσι δεν μπορεί να καταστεί συμπλοιοκτήτης με αυτό τον τρόπο.

Στην περίπτωση όμως που ο ανήλικος γίνει συγκύριος σε πλοίο λόγω αποκτήσεως συγκυριότητας από κληρονομία, κληροδοσία ή δωρεά, η συγκυριότητα ως εμπράγματο δικαίωμα είναι έγκυρη. Όμως, όπως προαναφέρθηκε, η σύσταση της συμπλοιοκτησίας προϋποθέτει και το στοιχείο της συνεκμετάλλευσης, επομένως για γίνει η σύμβαση της συνεκμετάλλευσης θα πρέπει να υπάρχει δήλωση βουλήσεως από τα εμπλεκόμενα μέρη. Εάν λοιπόν ένα από τα εμπλεκόμενα αυτά μέρη είναι ανήλικος ο οποίος είναι ανίκανος προς δικαιοπραξία, τότε και η σύμβαση για συνεκμετάλλευση είναι άκυρη.

Στην περίπτωση τώρα που κάποιος εκ των συμπλοιοκτητών αποβιώσει και με βάση την κληρονομική του διαδοχή η μερίδα του υπεισέλθει σε ανήλικο, τότε η ήδη υφιστάμενη συμπλοιοκτησία δεν ακυρώνεται και η ανηλικότητα των κληρονόμων δεν βλάπτει το κύρος της συμφωνίας (αρ.773 Α.Κ.).⁸⁸ Σε αυτή όμως την περίπτωση εντοπίζεται το πρόβλημα της συνέχισης των εργασιών της συμπλοιοκτησίας από τον ανίκανο προς δικαιοπραξία ανήλικο

⁸⁸Ο ανήλικος υπεισέρχεται στην σύμβαση συμπλοιοκτησίας ως κληρονόμος του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων του αποθανόντα. Το αποτέλεσμα αυτό επέρχεται λόγω της ικανότητας του ως φυσικό πρόσωπο να κληρονομεί και να κληρονομείται και λόγω της δικαιοπρακτικής του ικανότητας ή της ικανότητας του για διενέργεια εμπορικών πράξεων, στοιχεία τα οποία δεν διαθέτει ο ανίκανος προς δικαιοπραξία ανήλικος που δεν έχει συμπληρώσει το 10^ο έτος της ηλικίας του.

καθώς ο κάθε συμπλοιοκτήτης συμμετέχει κατά αναλογία της μερίδας τους στην πλειοψηφία της συμπλοιοκτησίας που είναι υπεύθυνη στην λήψη αποφάσεων για ζητήματα της συμπλοιοκτησίας, για την διοίκηση της και γενικότερα έχει δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή. Έτσι, αφού ο ανίκανος προς δικαιοπραξία ανήλικος δεν μπορεί να μετέχει αυτοπροσώπως ως συμπλοιοκτήτης και αφού με βάση το αρ.27 ΚΙΝΔ η συμπλοιοκτησία δεν λύνεται σε περίπτωση θανάτου κάποιου εκ των συμπλοιοκτητών, επιτρέπεται στον κηδεμόνα ή στον επίτροπο του ανήλικου να συνεχίσει την ήδη υφιστάμενη συμμετοχή στην συμπλοιοκτησία.⁸⁹

1.4.6.2 Ανίκανοι ή περιορισμένος ικανοί προς δικαιοπραξία

Το αρ.128 Α.Κ. ορίζει τα φυσικά πρόσωπα τα οποία είναι ανίκανα προς δικαιοπραξία και είναι τα πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει το 10^ο έτος της ηλικίας τους ή αυτά που βρίσκονται σε πλήρη στερητική δικαστική συμπαράσταση. Τα πρόσωπα αυτά, όπως έχει προαναφερθεί για τους ανίκανους ανήλικους, δεν μπορούν να συμμετάσχουν σε κατάρτιση συμβάσεως συμπλοιοκτησίας λόγω της ανικανότητάς τους για δικαιοπραξία. Επίσης, τα πρόσωπα αυτά, παρ' όλο που εγκύτως κληρονομούν κυριότητα σε πλοίο και επομένως και πιθανή συγκυριότητα σε πλοίο, δεν μπορούν να μετέχουν αυτοπροσώπως σε σύμβαση συνεκμετάλλευσης πλοίου αφού για να γίνει αυτό χρειάζεται δήλωση βουλήσεως από τα εμπλεκόμενα μέρη, δυνατότητα την οποία δεν διαθέτει το ανίκανο φυσικό πρόσωπο. Αντιθέτως, και λαμβάνοντας και πάλι υπόψη όσα έχουν λεχθεί για τους ανίκανους ανήλικους, σε περίπτωση που ανίκανος κληρονομήσει μερίδα σε ήδη υπάρχουσα συμπλοιοκτησία ή σε περίπτωση που καταστεί ανίκανος μετά την σύναψη της συμβάσεως, η συμπλοιοκτησία δεν λύνεται και ο ανίκανος δεν χάνει την μερίδα που κληρονόμησε αλλά συμμετέχει στην συμπλοιοκτησία δια του νομίμου αντιπροσώπου του ή του επιτρόπου του.

Τα φυσικά πρόσωπα τα οποία έχουν συμπληρώσει το 10^ο έτος της ηλικίας τους ή βρίσκονται σε μερική ή επικουρική στερητική δικαστική συμπαράσταση είναι για το νόμο, πρόσωπα με περιορισμένη δικαιοπρακτική ικανότητα (αρ.129 Α.Κ.). Εφόσον λοιπόν η συμμετοχή στη σύναψη συμβάσεως συμπλοιοκτησίας προϋποθέτει πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα και αφού τα πρόσωπα αυτά την διαθέτουν περιορισμένη, τότε δεν μπορούν να συνάψουν τέτοια σύμβαση και ισχύουν και εδώ όσα έχουν αναφερθεί πιο πάνω.

⁸⁹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 43-51

Σε αυτό το σημείο υπάρχει διαφοροποίηση ως προς το πτωχό, ο οποίος θεωρείται ως πρόσωπο με περιορισμένη δικαιοπρακτική ικανότητα λόγω του ότι επήλθε στην πτωχευτική διαδικασία και την περιουσία του την ελέγχει και την διαχειρίζεται ο σύνδικος πτώχευσης. Ο πτωχός λοιπόν δεν μπορεί αυτοπροσώπως να συνάψει σύμβαση συμπλοιοκτησίας αλλά μπορεί να το κάνει ο σύνδικος του. Αντιθέτως, στην περίπτωση που ο πτωχός αποκτήσει συγκυριότητα σε πλοίο με κληρονομιά ή δωρεά ή κληροδοσία και αυτό γίνει μετά την πτώχευση του, το εν λόγω δικαίωμα περιλαμβάνεται στην μεταπτωχευτική περιουσία του και έτσι μπορεί εγκύρως να συνάψει σύμβαση συμπλοιοκτησίας αφού διαθέτει δικαιοπρακτική ικανότητα για την μεταπτωχευτική του περιουσία.⁹⁰

1.4.6.3 Εικονική σύμβαση συμπλοιοκτησίας

Εικονική σύμβαση συμπλοιοκτησίας υπάρχει όταν οι μετέχοντες στη σύμβαση αυτή δεν επιθυμούν το αποτέλεσμα το οποίο φαίνεται από την σύμβαση, όπου στην εν λόγω σύμβαση συμπλοιοκτησίας είναι η εκμετάλλευση του κοινού πλοίου για ναυτιλιακή χρήση, αλλά επιδιώκουν διαφορετικό σκοπό, τον οποίο και καλύπτουν πίσω από τον φαινόμενο σκοπό. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση συμπλοιοκτησίας είναι άκυρη με βάση το αρ.138 του Α.Κ.

Ο καλόπιστος τρίτος που συναλλάχθηκε με την εν λόγω συμπλοιοκτησία δεν βλάπτεται και η ακυρότητα αυτή δεν μπορεί να του αντιταχθεί και μπορεί να αξιώσει αποζημίωση εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για αδικοπραξία των αρ.914 και 919 Α.Κ. Το βάρος απόδειξης της εικονικότητας το έχει αυτός που την επικαλείται ενώ στην περίπτωση που ο τρίτος συμβαλλόμενος ισχυρίζεται καλή πίστη κατά την κατάρτιση της σχετικής συμβάσεως, τότε το βάρος απόδειξης βαραίνει αυτόν.⁹¹

⁹⁰Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 53-59

⁹¹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 59-61

1.4.6.4 Σύμβαση συμπλοιοκτησίας ως προϊόν απάτης, πλάνης ή απειλής

Ακόμα τρεις περιπτώσεις όπου η σύμβαση συμπλοιοκτησίας είναι ελαττωματική είναι όταν η σύσταση της έγινε εν συνεπεία πλάνης, απάτης ή απειλής. Σε αυτές όμως τις περιπτώσεις, η δικαιοπραξία δεν είναι άκυρη αλλά ακυρώσιμη και η ακύρωση της συμβάσεως συμπλοιοκτησίας επέρχεται με δικαστική απόφαση.⁹²

Αρχικά, για να υφίσταται λόγος ακυρωσίας λόγω πλάνης θα πρέπει η πλάνη που προέκυψε κατά την δήλωση βουλήσεως να είναι τόσο μεγάλης σπουδαιότητας για την δικαιοπραξία ούτως ώστε, το πρόσωπο που πλανάται, εάν γνώριζε την πραγματική κατάσταση, δεν θα επιχειρούσε την σύναψη της δικαιοπραξίας. Για παράδειγμα, σύμβαση για εκτέλεση ταξιδιών του πλοίου προς λιμάνια που βρίσκονται σε εμπόλεμη ζώνη ή ζώνη πειρατείας και το ανασφάλιστο πλοίο κινδυνεύει τότε εάν ο συμβαλλόμενος γνώριζε τα πραγματικά αυτά περιστατικά, σίγουρα δεν θα προχωρούσε προς σύναψη δικαιοπραξίας.

Η σύμβαση συμπλοιοκτησίας είναι επίσης ακυρώσιμη εφόσον είναι προϊόν απάτης. Απάτη επέρχεται όταν κάποιος που έχει συμφέρον παρουσιάσει ψεύτικα γεγονότα ως αληθινά, ασχέτως εάν αυτά είναι ουσιώδη ή επουσιώδη, με σκοπό να πείσει τους υπόλοιπους να συμπραχθούν με αυτόν. Για παράδειγμα, κατά την σύναψη συμβάσεως συνεκμετάλλευσης πλοίου, κάποιος που έχει άμεσο συμφέρον παρουσιάσει ψεύτικα γεγονότα ως αληθινά, (δηλαδή για παράδειγμα ότι έχει σίγουρες και επίσημες προτάσεις για μεταφορές αγαθών μέσω θαλάσσης που θα επιφέρουν μεγάλα κέρδη) και από αυτά πεισθούν οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες στο να συνάψουν την μεταξύ τους σύμβαση.

Τέλος, ακυρώσιμη είναι και η σύμβαση συμπλοιοκτησίας όταν σε αυτή, η δήλωση βουλήσεως κάποιου εκ των συμπλοιοκτητών, έγινε παράνομα και εναντίων των χρηστών ηθών μετά από άσκηση σε αυτόν απειλής. Η απειλή αυτή θα πρέπει να ήταν ικανή να προκαλέσει φόβο σε νοήμονα άνθρωπο και να εκθέτει σε άμεσο και μεγάλο κίνδυνο την ζωή του, την σωματική του ακεραιότητα, την τιμή του, την οικογένεια του ή άλλο στενά συνδεδεμένο με αυτόν πρόσωπο ή την περιουσία του. Έτσι, το πρόσωπο που απειλήθηκε, μπορεί να ζητήσει είτε ανόρθωση κάθε ζημιάς που τυχόν να έπαθε με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας είτε αποδεχόμενος την δικαιοπραξία να ζητήσει μόνο ανόρθωση της ζημιάς του.⁹³

⁹²Το δικαίωμα για αξίωση ακυρώσεως σύμβασης συμπλοιοκτησίας λόγω απάτης, πλάνης ή απειλής παραγράφεται μετά από δύο χρόνια.

⁹³Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 61-62

1.4.7 Οι εταιρικές μερίδες της συμπλοιοκτησίας

Μερίδα της συμπλοιοκτησίας ονομάζεται το μέτρο συμμετοχής του κάθε συμπλοιοκτήτη σε σχέση με την συμπλοιοκτησία και είναι το αντίστοιχο της εταιρικής μερίδας που συναντάται στις προσωπικές εταιρείες. Κάθε μερίδα αποτελεί την ποσοστιαία συμμετοχή του κάθε συμπλοιοκτήτη στην κυριότητα του πλοίου, η οποία διαιρείται σε πολλά εξ αδιαιρέτου μερίδια στα οποία αντιστοιχούν ανάλογες μερίδες συμπλοιοκτησίας.⁹⁴ Τα ποσοστά συγκυριότητας μπορούν να εκφράζονται σε εκατοστά ή κατ' οποιαδήποτε άλλη αναλογία όπως για παράδειγμα χλιοστά ή εξηκοστά τέταρτα.⁹⁵ Ο ελληνικός νόμος πάντως δεν κάνει διαίρεση της συμπλοιοκτησίας σε ορισμένο-σταθερό αριθμό μερίδων⁹⁶. Τυχόν μεταβολές σε κάθε μια εκ των ιδανικών αυτών μερίδων θα πρέπει υποχρεωτικά να καταχωρούνται στο νηολόγιο που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο.⁹⁷

Κάθε μερίδα λοιπόν είναι σύνθετη και αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:

(α) ορισμένο εξ αδιαιρέτου ποσοστό κυριότητας επί του πλοίου,

(β) αντίστοιχη συμμετοχή, ανάλογη με την μερίδα του κάθε συμπλοιοκτήτη, στην υπόλοιπη κοινή περιουσία όπως για παράδειγμα για κάθε φύσεως απαιτήσεις, για τα εξαρτήματα του πλοίου ή άλλα πράγματα ενσωματωμένα σε αυτό, χρήματα, αξιόγραφα κ.α.)

(γ) ένα σύνολο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από την συμπλοιοκτησία⁹⁸, πχ : δικαιώματα συμμετοχής στην διοίκηση, συμμετοχή στα κέρδη, υποχρέωση συνεισφοράς στα έξοδα, ευθύνη έναντι τρίτων κλπ.⁹⁹

Η σύνθετη αυτή φύση της μερίδας συμπλοιοκτησίας είναι δυνατό να εκποιηθεί ελεύθερα, από οποιοδήποτε συμπλοιοκτήτη, είτε σε άλλο συμπλοιοκτήτη είτε ακόμη και σε τρίτο, χωρίς την προηγούμενη συναίνεση των λοιπών συμπλοιοκτητών.¹⁰⁰ Συμφωνία μεταξύ των συμπλοιοκτητών για απαγόρευση ή περιορισμό του δικαιώματος αυτού δεν έχει καμία

⁹⁴Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 129-130

⁹⁵Στην Ελληνική συμπλοιοκτησία, συνήθως γίνεται χρήση των εκατοστών. Αντίθετα, στον Ιταλικό Κώδικα (Codice della navigazione), η αναλογία συγκυριότητας υπολογίζεται πάντοτε σε εκατοστά τέταρτα, τα ονομαζόμενα «καράτια» και μπορούν να διαιρεθούν σε κλάσματα, ενώ στην Αγγλία, η αναλογία συγκυριότητας υπολογίζεται πάντοτε σε τέταρτα (parts ή αλλιώς shares) και διαιρείται σε 64 μερίδες.

Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 125-126

⁹⁶Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 151

⁹⁷Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 28

⁹⁸Βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.7. για δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών

⁹⁹Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 130

¹⁰⁰Βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.7. για δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών, σημείο (β)

δεσμευτική ενέργεια. Κατ' εξαίρεση όμως, το δικαίωμα αυτό περιορίζεται σε περίπτωση που η εκποίηση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της ελληνικής ιθαγένειας του πλοίου καθώς όταν το ποσοστό συμμετοχής αλλοδαπών στην κυριότητα του πλοίου υπερβεί το 50%, η ελληνική ιθαγένεια χάνεται.¹⁰¹ Επίσης, η υποθήκευση της μερίδας συμπλοιοκτητών απαγορεύεται από το αρ.30 εδ.2 του ΚΙΝΔ (εκτός εάν συναινέσουν τα 2/3 των μερίδων) για αποφυγή της μείωσης της αξίας του πλοίου από τις επί μέρους υποθηκεύσεις των μεμονωμένων μεριδίων και για να είναι δυνατή και πιο εύκολη η υποθήκευση ολόκληρου του πλοίου σε περίπτωση που κριθεί σκόπιμο και αναγκαίο για το κοινό συμφέρον των συμπλοιοκτητών.¹⁰²

1.4.8 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών

Από την συμπλοιοκτησία απορρέουν δικαιώματα, υποχρεώσεις και ευθύνες στις οποίες εφαρμόζεται η αρχή της αναλογικής συμμετοχής. Η αρχή αυτή καθορίζει ότι οι συμπλοιοκτήτες μετέχουν στα κέρδη και τις ζημιές, ευθύνονται απέναντι σε τρίτους και υποχρεούνται να συνεισφέρουν στις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας, πάντα με βάση και ανάλογα με τη μερίδα που κατέχει ο καθένας¹⁰³.

Μερικά από τα δικαιώματα είναι τα εξής:

(α) Κάθε συμπλοιοκτήτης μετέχει στα κέρδη της συμπλοιοκτησίας κατά αναλογία της μερίδας του (αρ.24§1 ΚΙΝΔ). Τα κέρδη διανέμονται στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους (αρ. 24 εδ.2)¹⁰⁴ και αποκλείεται η οποιαδήποτε διανομή¹⁰⁵ τους προτού κλείσουν οι λογαριασμοί της συμπλοιοκτησίας στο τέλος του κάθε έτους. Επίσης, κατά αναλογία της μερίδας του, έχει δικαίωμα και στο προϊόν της εκκαθάρισης. Από τα κέρδη των

¹⁰¹ Δελοούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 136

¹⁰² Δελοούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 139

¹⁰³ Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, σελ. 81

¹⁰⁴ Αξιοσημείωτο είναι ότι στον παλαιό νόμο, η εκκαθάριση των λογαριασμών και η πληρωμή των κερδών γινόταν, λόγω του φόβου της πειρατείας, μετά το τέλος κάθε πλου και όχι στο τέλος του ημερολογιακού έτους. Η διάταξη όμως αυτή άλλαξε με τον νέο ΚΙΝΔ καθώς κρίθηκε σκόπιμο, ο ΚΙΝΔ να συμβαδίσει με τα όσα ισχύουν στις εταιρείες του Α.Κ. περί εταιρικής χρήσης (αρ. 762 Α.Κ.) αλλά και την αποφυγή της εντύπωσης που έδινε ο παλαιός νόμος, ότι κάθε πλους προσομοιάζει με την διανομή της λείας, στο πέρας κάθε πλου, σε πειρατικές επιχειρήσεις.

Δελοούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 135

¹⁰⁵ Στο προϊσχύοντα νόμο και ειδικότερα στο αρ.302 εδ. 3, προβλέπονταν και προκαταβολές από το εισπραττόμενα κέρδη στο τέλος κάθε πλου σε κάθε συμπλοιοκτήτη, κατ' αναλογία των μερίδων του καθ' ενός, εφόσον βέβαια, τα χρήματα αυτά δεν προορίζονταν για μεταγενέστερες δαπάνες ή για κάλυψη των απαιτήσεων προς συμπλοιοκτήτες ή δανειστές της συμπλοιοκτησίας.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ. 99

συμπλοιοκτητών δεν επιβάλλεται οποιαδήποτε παρακράτηση για την δημιουργία αποθεματικού κεφαλαίου. Αντιθέτως, απαγορεύεται από το αρ.24 η οποιαδήποτε κράτηση οποιουδήποτε ύψους ποσού κατά την διανομή των κερδών , εκτός από την κράτηση των απαραίτητων για κάλυψη των τρεχουσών αναγκών της συμπλοιοκτησίας και την κράτηση της ετήσιας αναλογίας για τις περιοδικές δαπάνες διατηρήσεως της κλάσεως του πλοίου.¹⁰⁶

(β) Ο κάθε συμπλοιοκτήτης διαθέτει και διοικητικής φύσεως δικαιώματα. Αρχικά υπάρχει το δικαίωμα συμμετοχής στην λήψη των αποφάσεων που αφορούν την συμπλοιοκτησία και το δικαίωμα συμμετοχής στην διοίκηση. Επίσης , ο κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο να διατάξει αναγκαστική εκποίηση ή τον διορισμό προσωρινού διαχειριστή στην περίπτωση που δεν επιτυγχάνεται πλειοψηφία και αυτό δυσχεραίνει ουσιαστικά την εκμετάλλευση του πλοίου.

Τέλος, κάθε συμπλοιοκτήτης, ακόμη και εάν δεν τυγχάνει να είναι και διαχειριστής, έχει δικαίωμα να εξετάζει ελεύθερα τα βιβλία και τα έγγραφα και να καταρτίζει περίληψη της περιουσιακής κατάστασης της συμπλοιοκτησίας και γενικότερα να λαμβάνει γνώση για την πορεία των υποθέσεων της.¹⁰⁷ Αντίθετη με αυτό συμφωνία είναι άκυρη καθώς το δικαίωμα ελέγχου του συμπλοιοκτήτη είναι πολύ σημαντικό ως προς το να είναι ενήμερος για το τι συμβαίνει στην συμπλοιοκτησία και οι υποθέσεις της να μην είναι ανεξέλεγκτες. Το δικαίωμα¹⁰⁸ αυτό δεν περιορίζεται από το μέγεθος της μερίδας του καθενός αλλά ασκείται από κάθε συμπλοιοκτήτη στα πλαίσια πάντα της καλής πίστης και των συναλλακτικών εθίμων και όχι κακόβουλα ή καταχρηστικά και ισχύει τόσο κατά την διάρκεια της λειτουργίας της συμπλοιοκτησίας, όσο και μετά την λύση της και κατά την διάρκεια της εκκαθαρίσεως της,

(γ) Εν αντιθέσει με τις προσωπικές εταιρείες όπου υπάρχει το αμεταβίβαστο της εταιρικής μερίδας με απαγόρευση της υποκατάστασης στην εταιρική ιδιότητα χωρίς την συναίνεση των υπολοίπων εταίρων (αρ.761 Α.Κ.), στην συμπλοιοκτησία, κάθε

¹⁰⁶Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 102

¹⁰⁷Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 152-153

¹⁰⁸Όσον αφορά την αυτοπρόσωπη ή όχι άσκηση του δικαιώματος αυτού οι απόψεις δίστανται. Από την μια υποστηρίζεται ότι ο συμπλοιοκτήτης θα πρέπει αυτοπροσώπως να ασκεί τον έλεγχο αυτό και μάλιστα εντός των γραφείων ούτως ώστε να διαφυλάσσονται τα μυστικά της συμπλοιοκτησίας και από την άλλη υποστηρίζεται ότι μπορεί να διορίσει πληρεξούσιο ή ακόμη και λογιστή για να ασκήσει το δικαίωμα αυτό. Ορθότερη θεωρείται η δεύτερη άποψη καθώς ο νόμος και συγκεκριμένα το αρ.22ΚΙΝΔ δεν περιέχει την λέξη “αυτοπροσώπως” και θεωρείται αυτό ως η βούληση του νομοθέτη. Ανεξαρτήτως αυτών, οι καθολικοί ή οι ειδικοί διάδοχοι των συμπλοιοκτητών, διαθέτουν τα δικαιώματα αυτά.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 102 -105

συμπλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να εκποιήσει ελεύθερα¹⁰⁹ την επί του πλοίου μερίδα του¹¹⁰. Οι αντίστοιχες υποχρεώσεις που απορρέουν από την συμπλοιοκτησία, σε περίπτωση εκποίησης της μερίδας, βαραίνουν και τα δύο πρόσωπα που συμφωνούν προς εκποίηση (και αυτόν που μεταβιβάζει και το πρόσωπο που αποκτά την μερίδα) μέχρι να ολοκληρωθεί η γνωστοποίηση του αρ.28 ΚΙΝΔ. Μέχρι τότε, και τα δυο πρόσωπα ευθύνονται εις ολόκληρο για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας.¹¹¹

Αντίθετα, αν και η υποθήκη περιλαμβάνεται στην ευρεία έννοια της εκποίησης, δεν μπορεί ο κάθε συμπλοιοκτήτης να υποθηκεύσει την μερίδα του ελεύθερα παρά μόνο εφόσον κατέχει έγγραφη συναίνεση της πλειοψηφίας των 2/3 των μεριδίων (αρ.32§2). Γενικότερα, ολόκληρο το πλοίο μπορεί να υποθηκευτεί, μετά από απόφαση της πλειοψηφίας των 4/5 των μεριδίων ή της πλειοψηφίας των 2/3 συνοδευόμενη με δικαστική άδεια (αρ.30§1).¹¹²

(δ) Συμπλοιοκτήτες που εκπροσωπούν διάφορα ποσοστά συμπλοιοκτησίας, έχουν το δικαίωμα εκποίησης ολόκληρου του πλοίου, υπό προϋποθέσεις οι οποίες αλλάζουν κατά περίπτωση (αρ.31 επ. ΚΙΝΔ) . (βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.12. Η διοίκηση της συμπλοιοκτησίας)

(ε) Κάθε συμπλοιοκτήτης ο οποίος δεν συμφωνεί¹¹³ με την απόφαση που πάρθηκε από την πλειοψηφία για θέματα που αφορούν είτε την επισκευή του πλοίου σε μεγάλη έκταση είτε την καταβολή προς δανειστή η οποία χωρεί παραχώρηση του πλοίου και του μικτού ναύλου κατά τα αρ.85 επ. , έχει το δικαίωμα να απαλλαγεί από την εκτέλεση της απόφασης αυτής εφόσον διαθέσει την μερίδα του στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες¹¹⁴¹¹⁵, χωρίς καμία

¹⁰⁹Με μόνη επιφύλαξη την απαγόρευση της συμβατικής εκποίησης μερίδας που θα επιφέρει απώλεια της ελληνικής σημαίας εκτός εάν υπάρχει προηγούμενη συναίνεση των 4/5 του συνόλου των μεριδίων.

¹¹⁰Η εκποίηση ενεργοποιείται από την στιγμή που γίνεται γνωστή η πράξη αυτή στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες ή στον διαχειριστή (αρ.28§1) ενώ σε σχέση μεταξύ αυτού που μεταβιβάζει και του νέου προσώπου που αποκτά το μερίδιο, η εκποίηση ενεργοποιείται μετά την καταχώρηση της μεταξύ τους συμφωνίας στο νηολόγιο. Ο νέος συμπλοιοκτήτης που απέκτησε την εκποιημένη μερίδα εισέρχεται στην εταιρική σύμβαση αυτοδικαίως (αρ.28§2)

¹¹¹Τα αρ.85 επ. του ΚΙΝΔ δίνουν την ευχέρεια στο νέο πρόσωπο που αποκτά το μερίδιο να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις αυτές παραχωρώντας την μερίδα του με τους τρόπους που αναφέρονται στα άρθρα αυτά.

¹¹²Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 57-59

¹¹³Η διαφωνία του συμπλοιοκτήτη υφίσταται όταν αυτός ψήφισε εναντίον της εν λόγω αποφάσεως ή όταν ενώ προσκλήθηκε για να εκφράσει την γνώμη του, αυτός δεν άσκησε το δικαίωμα του ή όταν απλά δεν κλήθηκε για να εκφράσει την άποψη του.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.111

¹¹⁴Η διάθεση της μερίδας του στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες γίνεται κατά των λόγων της μερίδας του κάθε συμπλοιοκτήτη (αρ.20 ΚΙΝΔ) και γίνεται αυτομάτως , με την απλή μονομερή δήλωση του συμπλοιοκτήτη που διαθέτει την μερίδα, χωρίς να υπάρχει ανάγκη αποδοχής από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες. Η δήλωση αυτή θα πρέπει να γίνει εντός εύλογου χρόνου και καθίσταται αμετάκλητη μετά από την επίδοσή της.

Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 134

¹¹⁵Η διάθεση αυτή της μερίδας αποτελεί παράγωγο τρόπο μεταβίβασης κυριότητας, κάτι που σημαίνει ότι οι λοιποί συμπλοιοκτήτες, αποκτούν την μερίδα μαζί με όλα τα βάρη που προϋπήρχαν σε αυτή (π.χ. υποθήκη). Παρ' όλα

αποζημίωση.¹¹⁶ Οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες δεν έχουν δικαίωμα να αντιδράσουν στην πράξη αυτή αλλά σε περίπτωση αμφισβητήσεως για το εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του νόμου για την εφαρμογή του δικαιώματος αυτού, μπορούν να ζητήσουν από το δικαστήριο να επιληφθεί του θέματος. Εάν πάλι η μερίδα αυτή είναι βεβαρυσμένη με υποθήκη, τότε το πρόσωπο που ασκεί το δικαίωμα αυτό πρέπει να διενεργήσει άρση της υποθήκης.¹¹⁷

(στ) Σε περίπτωση που συμπλοιοκτήτης είναι ταυτοχρόνως και μέλος του πληρώματος, έχει τοδικαίωμα, εάν απολυθεί, να ζητήσει από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες να εξαγοράσουν την μερίδα του υποχρεωτικά. Σε αυτή την περίπτωση, το δικαστήριο, μετά από αίτηση αυτού που απολύθηκε ή των λοιπών συμπλοιοκτητών μαζί με γνωμοδότηση πραγματογνώμονα, καθορίζει το τίμημα.¹¹⁸ Η υποχρεωτική εξαγορά προϋποθέτει την λύση της υφιστάμενης σχέσεως ναυτικής εργασίας μετά από καταγγελία από την πλειοψηφία της συμπλοιοκτησίας ή του διαχειριστή της. Ο νόμος δεν διευκρινίζει την αναλογία από την εκποιημένη μερίδα που θα αποκτήσει ο κάθε συμπλοιοκτήτης αλλά θεωρείται ορθότερο, με επιφύλαξη την διαφορετική συμφωνία μεταξύ των συμπλοιοκτητών, ότι υποχρεωτικά κάθε συμπλοιοκτήτης να λάβει ποσοστό από την εκποιημένη μερίδα κατά αναλογία της συμμετοχής του στην συμπλοιοκτησία, αυξάνοντας έτσι αυτοδίκαια την μερίδα του. Το δικαίωμα αυτό δεν υφίσταται εάν ο συμπλοιοκτήτης προσλήφθηκε ως μέλος του πληρώματος ή ως πλοίαρχος για ορισμένο χρόνο ή πλου για τον λόγο ότι η λύση της συμβάσεως εργασίας δεν λύνεται με απόλυση αλλά αυτοδίκαια λόγω επέλευσης της διάρκειας της.¹¹⁹

Αντιθέτως, μερικές από τις υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών είναι οι εξής:

(α) Πρώτη και βασικότερη υποχρέωση των συμπλοιοκτητών είναι η συνεισφορά στις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας κατά αναλογία της μερίδας τους.¹²⁰ Τέτοιου είδους δαπάνες νοούνται οι δαπάνες για επισκευή ή εξοπλισμό του πλοίου, τα τρέχοντα έξοδα διαχείρισης κτλ.¹²¹ Η υποχρέωση αυτή είναι υποχρέωση προκαταβολής, κάτι που σημαίνει ότι οι συμπλοιοκτήτες είναι υπόχρεοι να καταβάλουν από πριν αυτά που οφείλουν για τις δαπάνες

αυτά, έχουν ενοχική αξίωση κατά του διαθέτη για άρση των βαρών αυτών ή σε περίπτωση παράληψης αυτού, δικαίωμα προς αποζημίωση για αυτό.

Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 134

¹¹⁶ Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου* (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 59-60

¹¹⁷ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ. 110-112

¹¹⁸ Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 138

¹¹⁹ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ. 109-110

¹²⁰ Με εξαίρεση τις δύο περιπτώσεις του αρ.20 όπου μπορεί να απέχει από τις δαπάνες διαθέτοντας την μερίδα του στους λοιπούς πλοιοκτήτες άνευ αποζημίωσης.

¹²¹ Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 134

λειτουργίας της συμπλοιοκτησίας ούτως ώστε να μην χρειαστεί να ψάχνει από άλλες πηγές τα ποσά για τις απαιτούμενες δαπάνες.¹²²

(β) Κάθε συμπλοιοκτήτης υποχρεούται να συμμετάσχει στις ζημιές της συμπλοιοκτησίας κατά αναλογία της μερίδας του καθενός (αρ.24§1).

(γ) Έναντι των τρίτων, οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται για τις υποχρεώσεις που δημιουργεί η δράση της συμπλοιοκτησίας, κατά τον λόγο της μερίδας τους¹²³ (αρ.25) και απεριόριστα. Ο όρος απεριόριστα, σε επίπεδο εταιρειών, εμφανίζεται στις ομόρρυθμες εταιρείες και συνοδεύεται με το όρο εις ολόκληρο. Στην συμπλοιοκτησία υπάρχει λοιπόν ευθύνη των συμπλοιοκτητών απεριόριστη αλλά όχι εις ολόκληρο. Έτσι ευθύνονται για τα βάρη της συμπλοιοκτησίας απεριόριστα, δηλαδή όχι μόνο μέχρι του ποσού της εισφοράς τους αλλά με ολόκληρη την περιουσία τους, και όχι εις ολόκληρο, δηλαδή για ολόκληρο το ποσό της οφειλής ανεξαρτήτως μεριδίου όπως συμβαίνει στις ομόρρυθμες εταιρείες.¹²⁴ Συνεπώς, ο κάθε συμπλοιοκτήτης ευθύνεται με ολόκληρη την περιουσία του, θαλάσσια ή χερσαία, αλλά πάντα κατά τον λόγο της μερίδας του, δηλαδή στο ποσοστό συμμετοχής του στη συμπλοιοκτησία.¹²⁵ Τέλος, οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται για τις δικαιοπραξίες που διέπραξε ο πλοίαρχος του πλοίου τους, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, όπως επίσης ευθύνονται για τυχόν αδικοπραξίες του πληρώματος και πάλι στα πλαίσια εκτέλεσης των καθηκόντων του.¹²⁶

Εάν κάποιος συμπλοιοκτήτης αναγκασθεί να προκαταβάλει την αναλογία συνεισφοράς άλλου συμπλοιοκτήτη¹²⁷, έχει εκ του νόμου το δικαίωμα προς αξίωση των νόμιμων τόκων από την ημέρα καταβολής της εισφοράς, καθώς και το δικαίωμα να ασφαλίσει το συμφέρον του προς ανάληψη του ποσού που έχει προκαταβάλει και να επιβαρύνει με τα ασφάλιστρα τον συμπλοιοκτήτη του οποίου την εισφορά έχει προκαταβάλει. Είναι φανερό πως ο νόμος, με αυτή την διάταξη, έχει σκοπό να διαφυλάξει τα δικαιώματα των συμπλοιοκτητών και να καταστήσει, όσο αυτό είναι δυνατό, την αποφυγή της αναστολής της δραστηριότητας της

¹²²Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ.100

¹²³Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ. 115

¹²⁴Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου* (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 61

¹²⁵Πουλαντζάς Μ. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο* (Τεύχος Α), 1998, σελ. 48

¹²⁶Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ. 116

¹²⁷Σε αυτό το σημείο εντοπίζεται κενό της νομοθεσίας καθώς, για την λήψη τόκων και την αναζήτηση καταβληθέντων ασφαλίσεων, νομιμοποιείται μόνο ο προκαταβάλλοντας συμπλοιοκτήτης και όχι ο οποιοσδήποτε προκαταβάλλοντας που δεν τυγχάνει να είναι συμπλοιοκτήτης. Επομένως, σε περίπτωση που για παράδειγμα ο διαχειριστής, προκαταβάλει την αναλογία του συμπλοιοκτήτη, τότε δεν έχει τα εν λόγω δικαιώματα παρά μόνο τα δικαιώματα που παρέχονται από τον Α.Κ. για απόδοση στον εντολοδόχο από τον εντολέα, οτιδήποτε αυτός έχει δαπανήσει για την κανονική εκτέλεση της εντολής (αρ. 722 Α.Κ.)

Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 135

συμπλοιοκτησίας λόγω μη εμπρόθεσμων καταβολών από οποιοδήποτε συμπλοιοκτήτη, κατά την αναλογία που τον βαραινεί, στα έξοδα της συμπλοιοκτησίας.¹²⁸

1.4.9 Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών

Όπως προαναφέρθηκε, οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται έναντι των τρίτων κατά τον λόγο της μερίδας τους. Αφού λοιπόν η συμπλοιοκτησία δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα, η ευθύνη των συμπλοιοκτητών έναντι των τρίτων είναι άμεση, σύμμετρη και απεριόριστη.

(α) Άμεση : Ως αποτέλεσμα της ανυπαρξίας νομικής προσωπικότητας της συμπλοιοκτησίας, οι υποχρεώσεις από την δράση της βαρύνουν προσωπικά τους συμπλοιοκτήτες, ακόμη και εάν δεν κατονομάζονται στις σχετικές δικαιοπραξίες. Έτσι ευθύνονται ευθέως, ως πρωτοφειλέτες, για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας.¹²⁹

(β) Σύμμετρη: Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι σύμμετρη, δηλαδή είναι ανάλογη με την μερίδα που κατέχει ο καθένας από αυτούς. Επομένως, η ευθύνη τους δεν είναι αλληλέγγυος (εις ολόκληρον) όπως ισχύει στις ομόρρυθμες εταιρείες (βλέπε και υποκεφ.2.1.8 δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών - σημείο (δ)).¹³⁰

(γ) Απεριόριστη: Με τον όρο απεριόριστη ευθύνη εννοείται ότι κάθε συμπλοιοκτήτης ευθύνεται κατά την αναλογία του στο κοινό χρέος με όλη του την ατομική περιουσία και όχι μόνο με την μερίδα του στην συμπλοιοκτησία¹³¹. Το απεριόριστο όμως της ευθύνης των συμπλοιοκτητών έναντι των τρίτων είναι ανάλογο με την επί του πλοίου μερίδα του και όχι εις ολόκληρο για την αφερεγγυότητα του άλλου συμπλοιοκτήτη.¹³²(βλέπε και υποκεφ.2.1.8 δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών - σημείο (δ)).

Τέλος, ο κάθε συμπλοιοκτήτης, δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του παραχωρώντας τη μερίδα του στους δανειστές του (αρ.86 επ. ΚΙΝΔ). Περιορισμός της ευθύνης είναι δυνατός μόνο με παραχώρηση ολόκληρου του πλοίου με απόφαση της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών. Κατ' εξαίρεση, ο περιορισμός της ευθύνης με παραχώρηση της μερίδας,

¹²⁸Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 135

¹²⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 154

¹³⁰Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 140

¹³¹Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 141

¹³²Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 67

επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση του εδαφίου 4 του άρθρου 28 του ΚΙΝΔ όπου, ο συμπλοιοκτήτης που απέκτησε την μερίδα μετά από μεταβίβαση, επειδή φέρει εις ολόκληρον ευθύνη μαζί με το δικαιοπάροχο για τις μέχρι την γνωστοποίηση υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας, έχει το δικαίωμα να παραχωρήσει την μερίδα του, με σκοπό να απαλλαγεί από τα μέχρι την γνωστοποίηση χρέη της συμπλοιοκτησίας.¹³³

1.4.10 Τα δικαιώματα της μειοψηφίας

Στην συμπλοιοκτησία, τα δικαιώματα της μειοψηφίας είναι αρκετά περιορισμένα. Αν και ο νόμος έχει προβλέψει και έχει δώσει κάποια δικαιώματα στην μειοψηφία, εντούτοις αυτά αποδεικνύονται μη συμφέροντα για αυτήν.

Αρχικώς, κάθε συμπλοιοκτήτης έχει το αυτονόητο δικαίωμα να λαμβάνει γνώση για την πορεία των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας και να εξετάζει έγγραφα και βιβλία όπως το άρθρο 22 του ΚΙΝΔ ορίζει¹³⁴ καθώς και να καταρτίζει περίληψη της περιουσιακής κατάστασης της συμπλοιοκτησίας. Εάν οι συμπλοιοκτήτες συμφωνήσουν κάτι διαφορετικό από αυτά τότε η συμφωνία αυτή είναι άκυρη.¹³⁵ Επίσης, ο νόμος προστατεύει την μειοψηφία, θέτοντας την απαγόρευση κράτησης οποιουδήποτε ποσού για σχηματισμό αποθεματικού κατά την διανομή των κερδών στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους (αρ.24 εδ.3 ΚΙΝΔ).¹³⁶

Είναι φανερό όμως, πως με αυτά τα δικαιώματα, η μειοψηφία δεν μπορεί να προστατευθεί από τις πιθανές βλαπτικές αποφάσεις της πλειοψηφίας. Έτσι, ο νόμος, λαμβάνοντας υπόψη και την απουσία αντιστοίχου διατάξεως με αυτή του άρθρου 281 Α.Κ., όπου δίνεται στην μειοψηφία δικαίωμα να ζητήσει από το δικαστήριο να διατάξει την μη εκτέλεση αποφάσεως της πλειοψηφίας η οποία είναι καταχρηστική προς την μειοψηφία, έπρεπε να δώσει κάποια άλλα δικαιώματα, για να μπορεί η μειοψηφία να αμύνεται.

¹³³ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 155

¹³⁴ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 132

¹³⁵ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 90-91

¹³⁶ Κατά την διανομή των κερδών, επιτρέπεται η κράτηση μόνο του απαραίτητου ποσού για κάλυψη των τρεχόντων αναγκών της συμπλοιοκτησίας και των περιοδικών δαπανών για διατήρηση της κλάσης του πλοίου όπως για παράδειγμα οι συνδρομές σε νηογνώμονες, οι δαπάνες για επιθεωρήσεις κτλ. Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 136

Ως εκ τούτου, ο νόμος έδωσε κάποια δικαιώματα στην μειοψηφία, όπως για παράδειγμα το δικαίωμα του αρ.32 εδ.2 ΚΙΝΔ όπου η μειοψηφία του 1/4 μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο την εκποίηση του πλοίου εάν υπάρξει σπουδαίος λόγος, το δικαίωμα αποζημιώσεως της μειοψηφίας από την πλειοψηφία, εάν η δεύτερη έβλαψε τα συμφέροντα της πρώτης, είτε από πρόθεση είτε από βαριά αμέλεια και το δικαίωμα διαθέσεως της μερίδας του διαφωνούντα συμπλοιοκτήτη σε δύο και μόνο περιπτώσεις που έχουν προαναφερθεί¹³⁷.

Επιπλέον, προστασία της μειοψηφίας εντοπίζεται στο αρ.13§2 που αναφέρει ότι είναι δυνατό να ανακληθεί η εκ της συμβάσεως ανάθεση της διαχείρισης σε συμπλοιοκτήτη, εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος, μετά από απόφαση των 2/3 του συνόλου των μερίδων και στα αρ.30 και 31 ΚΙΝΔ όπου ορίζουν ότι για να εκποιηθεί το πλοίο απαιτείται σύμφωνη γνώμη των 4/5, ενώ για να υποθηκευτεί απαιτείται σύμφωνη γνώμη των δύο τρίτων μαζί με άδεια του δικαστηρίου. Η απαίτηση αυτή για σύμφωνη γνώμη συμπλοιοκτητών με συγκέντρωση ποσοστών πέραν του μισού, προστατεύει την μειοψηφία από τυχόν αποφάσεις συμπλοιοκτητών που κατέχουν από μόνοι τους την πλειοψηφία των μερίδων, αποφεύγοντας έτσι τις μονόπλευρες αποφάσεις μέσα στην συμπλοιοκτησία.¹³⁸ Προστασία της μειοψηφίας μπορεί ακόμη να θεωρηθεί και η διάταξη του αρ.29 ΚΙΝΔ η οποία ορίζει ότι η συμβατική εκποίηση μερίδας του πλοίου που αποφέρει αποβολή της ελληνικής σημαίας του πλοίου είναι άκυρη εφόσον έγινε χωρίς την σύμφωνη γνώμη των 4/5 του συνόλου των μερίδων του πλοίου, αποφεύγοντας έτσι την εκποίηση του πλοίου σε αλλοδαπούς, από συμπλοιοκτήτη που τυχόν να έχει πέραν του μισού μερίδια, χωρίς την σύμφωνη γνώμη της μειοψηφίας.¹³⁹

Αναλύοντας όμως βαθύτερα τα δικαιώματα αυτά, προκύπτει ότι η προστασία που αυτά παρέχουν στην μειοψηφία, είναι αμφιβόλως επαρκή και αρκετά οδυνηρά για τη μειοψηφία αλλά και γενικότερα για την συμπλοιοκτησία. Από την μία, η ύπαρξη σπουδαίου λόγου δεν είναι ξεκάθαρη στον νόμο και το δικαίωμα που δίνεται στη μειοψηφία για εκποίηση ολόκληρου του πλοίου είναι ακραίο θα χρησιμοποιούταν ως έσχατη λύση για την άμυνα απέναντι στην πλειοψηφία αφού η εκποίηση του πλοίου θα είχε επιφέρει και την λήξη της συμπλοιοκτησίας. Από την άλλη, η απόδειξη ότι η πλειοψηφία ενήργησε κακόβουλα ή καταχρηστικά είναι δύσκολη και στην πράξη σπάνια και πολύ δύσκολα θα λειτουργήσει η προστασία αυτή υπέρ της μειοψηφίας. Τέλος, η διάθεση της μερίδας του διαφωνούντα συμπλοιοκτήτη υπέρ των λοιπών και μάλιστα χωρίς κανένα αντάλλαγμα, αν και αποτελεί ένα αμεσότατο και

¹³⁷Βλέπε υποκεφάλαιο 2.1.7 Δικαιώματα και υποχρεώσεις συμπλοιοκτητών, σελ. 12 σημείο (γ)

¹³⁸Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 92-93

¹³⁹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 91-92

ευχερέστατο μέσο αποφυγής της προς εκτέλεση αποφάσεως της πλειοψηφίας, εντούτοις είναι αρκετά οδυνηρό καθώς ο συμπλοιοκτήτης διαφωνεί θα πρέπει όχι μόνο να χάσει την μερίδα του, αλλά και να την διαθέσει χωρίς κανένα αντάλλαγμα.¹⁴⁰

1.4.11 Η διοίκηση της συμπλοιοκτησίας

Η διοίκηση της συμπλοιοκτησίας γίνεται με βάση την αρχή που τίθεται στο αρ.11 του ΚΙΝΔ και ορίζει ότι οι αποφάσεις για τα ζητήματα που αφορούν την συμπλοιοκτησία λαμβάνονται με πλειοψηφία του συνόλου των μεριδίων που κατέχει έκαστος συμπλοιοκτήτης¹⁴¹ και όχι με πλειοψηφία του αριθμού των συμπλοιοκτητών.¹⁴² Κατά το άρθρο αυτό, για κάθε ζήτημα που αφορά την συμπλοιοκτησία και κατ' επέκταση την παραχώρηση ή την ασφάλιση του πλοίου, λαμβάνονται αποφάσεις κατά πλειοψηφία του συνόλου των μεριδίων, στο πλαίσιο της ενάσκησης των διοικητικών καθηκόντων της πλειοψηφίας.¹⁴³ Η λήψη των αποφάσεων που αφορούν την συμπλοιοκτησία δεν μπορεί να ανατεθεί σε άλλο πρόσωπο, συμπλοιοκτήτη ή μη, ούτε με απόφαση των συμπλοιοκτητών, αλλά παραμένει στην εξουσία της πλειοψηφίας.¹⁴⁴

Ο νόμος δεν ορίζει τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων από τους συμπλοιοκτήτες, δεν προβλέπει την ύπαρξη συνελεύσεως και την τήρηση πρακτικών κατά την διαδικασία λήψεως αποφάσεων. Ως απόρροια αυτού αλλά και του ότι ο νόμος επίσης δεν προβλέπει εάν κατά την συζήτηση των θεμάτων της συμπλοιοκτησίας θα πρέπει απαραιτήτως να γίνεται πρόσκληση προς συνέλευση των συμπλοιοκτητών, θεωρείται ως έγκυρος ο οποιοσδήποτε τρόπος ενημέρωσης των συμπλοιοκτητών επί των θεμάτων που απασχολούν την συμπλοιοκτησία αλλά και η με οποιονδήποτε τρόπο διατύπωση της γνώμης των συμπλοιοκτητών επί αυτών των θεμάτων.

Η ενημέρωση λοιπόν των συμπλοιοκτητών γίνεται με βάση τις γενικές αρχές του δικαίου και πρέπει να γίνεται με βάση την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Από τις αρχές αυτές συνάγεται ότι δεν μπορεί να ληφθεί απόφαση χωρίς την κλίση ή την ενημέρωση όλων των συμπλοιοκτητών ούτως ώστε να είναι σε θέση να διατυπώσουν την δική τους γνώμη. Αυτό

¹⁴⁰ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 132-133

¹⁴¹ <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

¹⁴² Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 85

¹⁴³ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 131

¹⁴⁴ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 156

ισχύει ακόμη και στην περίπτωση που, ο συμπλοιοκτήτης ο οποίος υποχρεούται να κλητεύσει τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες, κατέχει την εκ του νόμου συμπλοιοκτησία, αφού κατέχει περισσότερο από το μισό του συνολικού ποσοστού των μεριδίων. Στην αντίθετη όμως περίπτωση που ληφθεί απόφαση χωρίς την πιο πάνω ενημέρωση ή κλίση των λοιπών συμπλοιοκτητών λόγω της ιδιοκτησίας μεριδίων άνω του μισού του συνόλου των μεριδίων που δίνει έτσι την πλειοψηφία σε ένα συμπλοιοκτήτη, η απόφαση αυτή είναι έγκυρη και δεσμεύει τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες έναντι των τρίτων. Δίνει όμως το δικαίωμα σε αυτούς που δεν κλήθηκαν να εκφράσουν την γνώμη τους, να αξιώσουν αποζημίωση από την εκτέλεση της απόφασης αυτής, εκτός εάν συντρέχει η περίπτωση του αρ.12 ΚΙΝΔ.¹⁴⁵

Τα θέματα που προκύπτουν και είναι προς συζήτηση, καταλήγουν σε ψηφοφορία με οποιονδήποτε δυνατό τρόπο, είτε εγγράφως δια αποστολής είτε προφορικά ή τηλεφωνικά, είτε αυτοπροσώπως ή δια εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου. Όλοι οι πιο πάνω τρόποι είναι έγκυροι και δεσμευτικοί για την συμπλοιοκτησία.¹⁴⁶

Σε περίπτωση που υπάρξει ισοψηφία μεταξύ των συμπλοιοκτητών σε κάποιο υπό συζήτηση θέμα, η ψηφοφορία αυτή θεωρείται ως μη γενόμενη ενώ σε περίπτωση πολλών και συνεχόμενων ισοψηφιών, μπορεί να υπάρξει εφαρμογή του αρ.12 ΚΙΝΔ. Σε μια ακόμα περίπτωση όπου η συμπλοιοκτησία πραγματοποιεί σύμβαση με αντισυμβαλλόμενο ένα εκ των συμπλοιοκτητών ο οποίος μάλιστα διαθέτει και την πλειοψηφία του συνόλου των μεριδίων της συμπλοιοκτησίας, τότε υπάρχει αυτοσύμβαση η οποία απαγορεύεται¹⁴⁷ από το αρ.235 Α.Κ. Η αυτοσύμβαση όμως είναι δυνατό να επιτραπεί εάν η σύμβαση συνίσταται αποκλειστικά με σκοπό την εκπλήρωση υποχρέωσης αλλά, για να είναι έγκυρη, θα πρέπει να τηρηθεί έγγραφος τύπος με συμβολαιογραφικό έγγραφο.¹⁴⁸

Οι αποφάσεις λοιπόν που αφορούν την διοίκηση της συμπλοιοκτησίας λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των μεριδίων¹⁴⁹, δίνοντας έτσι ισχυρή δύναμη στη πλειοψηφία καθώς η γνώμη της έχει αποφασιστική σημασία για κάθε ζήτημα που αφορά την συμπλοιοκτησία. Η

¹⁴⁵Το αρ.12 ορίζει ότι σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί πλειοψηφία και λόγω αυτού δυσχεραίνεται ουσιαστικά η εκμετάλλευση του πλοίου, το δικαστήριο μετά από αίτηση οποιουδήποτε συμπλοιοκτήτη και με κλήση των υπολοίπων, εφόσον αυτό είναι ευχερές, μπορεί να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή τον διορισμό προσωρινού διαχειριστή.

¹⁴⁶Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 86-87

¹⁴⁷Την αυτοσύμβαση απαγορεύει επίσης το αρ.66 Α.Κ. που αναφέρεται στην διοίκηση των νομικών προσώπων και ορίζει ότι το πρόσωπο που κατέχει την πλειοψηφία των μεριδίων δεν δικαιούται να συνάψει σύμβαση με την συμπλοιοκτησία και να ψηφίσει για θέμα που είναι υπό συζήτηση και αφορά μελλοντική σύμβαση της συμπλοιοκτησίας με το πρόσωπο αυτό.

¹⁴⁸Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 89

¹⁴⁹Εφόσον δεν έχει οριστεί κάτι αντίθετο από την σύμβαση της συμπλοιοκτησίας
Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 130

πλειοψηφία στην συμπλοιοκτησία διαφέρει από την αντίστοιχη πλειοψηφία των προσωπικών εταιρειών του αστικού κώδικα καθώς η πλειοψηφία στην πρώτη βασίζεται στον νόμο (αρ.11 ΚΙΝΔ) και συγκροτείται από το σύνολο των μεριδίων ενώ αντίθετα στην δεύτερη προϋποθέτει σύμβαση¹⁵⁰ και υπολογίζεται επί του συνολικού αριθμού των εταίρων.

Ο νόμος, σε ορισμένες περιπτώσεις εισάγει κάποιες εξαιρέσεις από την αρχή της πλειοψηφίας, διαφοροποιώντας την απόλυτη πλειοψηφία σε μειωμένη πλειοψηφία άλλοτε ενός δευτέρου ή ενός τετάρτου των μεριδίων και άλλοτε επαυξημένη πλειοψηφία συνοδευόμενη με άδεια του Δικαστηρίου ή ακόμη και ομόφωνη συμφωνία όλων των συμπλοιοκτητών. Μερικές από αυτές είναι οι εξής :

(α) Η παράγραφος 2 του άρθρου 13 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι στην περίπτωση που η σύμβαση έχει αναθέσει τη διαχείριση της συμπλοιοκτησίας σε ένα από τους συμπλοιοκτήτες, εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος, μπορεί αυτή να ανακληθεί με σύμφωνη απόφαση των συμπλοιοκτητών κατά πλειοψηφία των 2/3 των μεριδίων.

(β) Το άρθρο 13 του ΚΙΝΔ απαγορεύει την συμβατική εκποίηση μερίδας πλοίου η οποία επιφέρει την αποβολή της ελληνικής σημαίας και την καθιστά άκυρη εκτός από την περίπτωση που υπάρχει συναίνεση των συμπλοιοκτητών σε ποσοστό 4/5 των μεριδίων.

(γ) Το άρθρο 30 του ΚΙΝΔ ορίζει δύο περιπτώσεις στις οποίες διαφοροποιείται η απόλυτη πλειοψηφία. Στην πρώτη παράγραφο ορίζεται ότι το πλοίο μπορεί να υποθηκευτεί μετά από απόφαση της πλειοψηφίας των 4/5 των μεριδίων ή της πλειοψηφίας των 2/3 συνοδευόμενη από Δικαστική άδεια. Επιπλέον, στην δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι κανείς εκ των συμπλοιοκτητών δεν μπορεί να υποθηκεύσει την μερίδα του χωρίς την προηγούμενη συναίνεση της πλειοψηφίας των 2/3.

(δ) Η παράγραφος 1 του άρθρου 31 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι σε περίπτωση εκποίησης ολόκληρου του πλοίου, αυτό είναι δυνατό μόνο μετά από απόφαση των 4/5 των μεριδίων συμπλοιοκτησίας.

(ε) Το άρθρο 32 του ΚΙΝΔ ορίζει δύο περιπτώσεις όπου χρειάζεται αυξημένη πλειοψηφία και/ή άδεια δικαστηρίου. Έτσι, στην πρώτη παράγραφο ορίζεται πλειοψηφία του 1/2 των μεριδίων μαζί με άδεια του Δικαστηρίου ούτως ώστε να είναι δυνατή η εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό ενώ στην δεύτερη παράγραφο ορίζεται πλειοψηφία του 1/4

¹⁵⁰Όπως ορίζει το αρ.748 Α.Κ.

να ζητήσει από το Δικαστήριο να επιτρέψει την εκποίηση του πλοίου εάν υπάρχει σπουδαίος λόγος.¹⁵¹

(στ) Για την λήψη αποφάσεων που αποσκοπούν στην μεταβολή της συνεκμετάλλευσης του κοινού πλοίου με παρέκκλιση από τον σκοπό ή από την σύμβαση συμπλοιοκτησίας, απαιτείται η συναίνεση όλων των συμπλοιοκτητών. Έτσι παμψηφία απαιτείται όταν οι συμπλοιοκτήτες επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το κοινό πλοίο για επιστημονικούς σκοπούς, να το εκμισθώσουν χωρίς εξοπλισμό και πλήρωμα, για την μη χρησιμοποίηση του πλοίου εκτός εάν αυτή είναι προσωρινή, για αγορά εμπορευμάτων προς μεταπώληση και μεταφορά τους με το πλοίο για λογαριασμό των συμπλοιοκτητών, για την χρησιμοποίηση του πλοίου με άλλο σκοπό όπως για παράδειγμα την χρησιμοποίηση ενός containership ως αλιευτικού και τέλος σε περίπτωση μετατροπής της συμπλοιοκτησίας σε εταιρεία του κοινού δικαίου.¹⁵²

Για κάθε άλλο θέμα που αφορά την συμπλοιοκτησία όπως για παράδειγμα την εκτέλεση επισκευών στο πλοίο ή την εκναύλωση του, την πρόσληψη πλοιάρχου και πληρώματος ή τον διορισμό διαχειριστή, οι αποφάσεις λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία των μερίδων.¹⁵³

Η συμπλοιοκτησία μπορεί να αποφασίσει είτε σε συνέλευση κατόπιν συγκλίσεως είτε χωρίς σύγκλιση των συμπλοιοκτητών, χωρίς συνέλευση και χωρίς την τήρηση πρακτικών ή άλλων τύπων, όπου οι αποφάσεις θα είναι δεσμευτικές για ολόκληρη την συμπλοιοκτησία αλλά και απέναντι στους τρίτους.¹⁵⁴

Τέλος, το αρ.12 του ΚΙΝΔ δίνει την ευχέρεια στην πλοιοκτησία, σε περίπτωση μη επιτεύξεως πλειοψηφίας και εφόσον αυτό δυσχεραίνει ουσιωδώς την εκμετάλλευση του πλοίου, μετά από αίτηση οποιουδήποτε από τους συμπλοιοκτήτες και κλήση όλων των συμπλοιοκτητών, το αρμόδιο δικαστήριο να επιληφθεί του θέματος και να διατάξει αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή να διορίσει προσωρινό διαχειριστή.¹⁵⁵

¹⁵¹Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 56-57

¹⁵²Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 95-97

¹⁵³Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 132

¹⁵⁴Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 132

¹⁵⁵<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

1.4.12 Η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας

Η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας ασκείται από το σύνολο των συμπλοιοκτητών. Παρ' όλα αυτά, λόγω της δυσχέρειας που συχνά παρουσιάζεται στην λήψη των αποφάσεων είτε λόγω διαφωνίας των συμπλοιοκτητών είτε λόγω του μεγάλου αριθμού απόψεων και προσώπων, γίνεται διορισμός κάποιου/ κάποιων εκ των συμπλοιοκτητών ή τρίτου προσώπου ως διαχειριστή.¹⁵⁶ Η διαχείριση λοιπόν της συμπλοιοκτησίας καθορίζεται από τον νόμο και μπορεί να ανατεθεί σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, συμπλοιοκτήτες ή μη.

Διαχειριστές μπορούν να διορισθούν φυσικά ή και νομικά πρόσωπα, είτε από την σύμβαση από την οποία συνίσταται η συμπλοιοκτησία είτε με μεταγενέστερη απόφαση της πλειοψηφίας των μερίδων είτε ακόμη, σε έκτακτες περιπτώσεις¹⁵⁷, από το δικαστήριο. Στην περίπτωση που διαχειριστής διοριστεί τρίτο πρόσωπο, η πλειοψηφία δεν χάνει τις εξουσίες της και κάθε απόφαση της δεσμεύει τον διαχειριστή.¹⁵⁸ Ακόμη, σε περίπτωση που η διαχείριση ανατεθεί σε περισσότερα του ενός πρόσωπα, τότε αυτά ενεργούν από κοινού ως διαχειριστές.¹⁵⁹

Ο διορισμός διαχειριστή διευκολύνει κατά μεγάλο βαθμό την διαχείριση της συμπλοιοκτησίας και γενικότερα την αντιπροσώπευση της συμπλοιοκτησίας προς τα έξω, εξωδίκως ή δικαστικώς, καθώς επιτρέπει την ανάληψη της διαχείρισης από κατάλληλα πρόσωπα τα οποία, σε σύγκριση με τους συμπλοιοκτήτες, έχουν περισσότερες γνώσεις, εμπειρία και χρόνο να ασχοληθούν με τα της διαχείρισης και στις πλείστες περιπτώσεις είναι εγκατεστημένα στον τόπο όπου αναπτύσσεται η δραστηριότητα της συμπλοιοκτησίας.¹⁶⁰

Όσον αφορά την σχέση διαχειριστή και συμπλοιοκτητών, ο διορισμός του διαχειριστή δεν υπόκειται σε τύπους και μπορεί να γίνει ακόμη και σιωπηρός. Εν αντιθέσει όμως προς την απουσία αυτή των τύπων, για να μπορεί ο διορισμός αυτός να αντιταχθεί έναντι των τρίτων, θα πρέπει να γίνει σημείωση του στο νηολόγιο διαφορετικά ο διορισμός θεωρείται ως μη

¹⁵⁶Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 80

¹⁵⁷Υπάρχουν δύο περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαστήριο μπορεί να διορίσει προσωρινό διαχειριστή και αυτές είναι: (1) Στην περίπτωση όπου δεν μπορεί να επιτευχθεί πλειοψηφία των συμπλοιοκτητών και δυσχεραίνεται ουσιαστικά η εκμετάλλευση του πλοίου, μετά από αίτηση συμπλοιοκτήτη και μετά από κλίση όλων των συμπλοιοκτητών, μπορεί το δικαστήριο να διορίσει προσωρινό διαχειριστή. (2) Στην περίπτωση όπου η συμπλοιοκτησία δεν μπορεί να διοικηθεί λόγω ασθένειας, απουσίας ή άλλου σοβαρού λόγου της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών ή ακόμη λόγω συγκρουόμενων συμφερόντων του διαχειριστή με την συμπλοιοκτησία, το Μονομελές Πρωτοδικείο, μπορεί να διορίσει προσωρινό διαχειριστή, μετά από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον.

Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 143

¹⁵⁸Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 61-62

¹⁵⁹Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 80

¹⁶⁰Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 142

γενόμενος σε σχέση με τους τρίτους¹⁶¹. Αναλογικά εφαρμόζεται ο κανόνας αυτός και στην παραίτηση ή την ανάκληση του διαχειριστή όπως ορίζει το αρ.14 ΚΙΝΔ. Γενικότερα όμως, η σχέση του διαχειριστή προς τους συμπλοιοκτήτες υπάγεται σε διάφορους νομικούς τύπους, ανάλογα των περιστάσεων. Έτσι, για παράδειγμα όταν ο διαχειριστής είναι συμπλοιοκτήτης, η σχέση του προς τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες καθορίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 749 επ. Α.Κ. περί εταίρου διαχειριστή ενώ εάν ο διαχειριστής είναι τρίτος, η σχέση του με τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες θα κριθεί από το εάν αμείβεται¹⁶² ή όχι. Εάν δεν αμείβεται τότε υπάγεται στις διατάξεις περί εντολής ενώ εάν αμείβεται υπάγεται στις διατάξεις περί μισθώσεως εργασίας.

Στην περίπτωση όπου έχουν διοριστεί πολλοί διαχειριστές, πρέπει να ενεργούν μετά από κοινή συμφωνία όλων. Σε περίπτωση όμως όπου προκύψει επείγουσα ανάγκη και ο διαχειριστής θα πρέπει να ενεργήσει μόνος του ούτως ώστε να αποτραπεί σοβαρή ζημιά στην συμπλοιοκτησία, κατ' ανάλογη εφαρμογή του αρ.751 Α.Κ., επιτρέπεται ο κάθε διαχειριστής να ενεργήσει μόνος του. Παρ' όλα αυτά, δεν αποκλείεται οι συμπλοιοκτήτες να συμφωνήσουν διαφορετικά και να ορίσουν ότι, σε αυτή την περίπτωση της ύπαρξης πολλών διαχειριστών, ο κάθε διαχειριστής θα μπορεί να ενεργεί και μόνος του.¹⁶³

Η ιδιότητα του διαχειριστή είναι προσωποπαγής, συνεπώς δεν μπορεί να μεταβιβασθεί σε άλλον ούτε να τύχει διαδοχής. Έτσι, σε περίπτωση θανάτου, πτωχεύσεως, παραιτήσεως, ανακλήσεως, παρόδου της διάρκειας διορισμού του διαχειριστή ή σε περίπτωση λύσεως της συμπλοιοκτησίας, η ιδιότητα του διαχειριστή τερματίζεται.

Στην περίπτωση όπου η διαχείριση έχει ανατεθεί εκ της συμβάσεως σε συμπλοιοκτήτη, ανεξάρτητα εάν έχει οριστεί ορισμένου ή αορίστου διάρκειας, μπορεί να γίνει ανάκληση του διαχειριστή οποτεδήποτε, μόνο και εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος, μετά από απόφαση της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν ποσοστό των 2/3 των μεριδίων. Αντίθετα, στις περιπτώσεις όπου η διαχείριση έχει ανατεθεί είτε σε συμπλοιοκτήτη και ο διορισμός του έγινε μετά από απόφαση της πλειοψηφίας είτε σε μη συμπλοιοκτήτη

¹⁶¹Ο σκοπός της διάταξης αυτής είναι από την μια η έρρυθμη λειτουργία της συμπλοιοκτησίας και από την άλλη η διευκόλυνση των συναλλαγών καθώς και η προστασία των τρίτων συναλλασσόμενων.

¹⁶²Η αμοιβή του διαχειριστή συμφωνείται να γίνεται είτε με σταθερό μισθό, είτε σε ποσοστά επί των ακαθάριστων ή των καθαρών εισπράξεων της συμπλοιοκτησίας.

Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 143

¹⁶³Έτσι παρόλο που το αρ.17 ορίζει την από κοινού συμφωνία των διαχειριστών για κάθε ενέργεια τους, εντούτοις η διάταξη αυτή είναι ενδοτικού δικαίου, κατ' αναλογία του αρ.10 όπου ορίζει ότι γίνεται εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ εφόσον οι συμπλοιοκτήτες δεν έχουν συμφωνήσει εγγράφως κάτι άλλο.

Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 146

ανεξαρτήτως του τρόπου διορισμού του, τότε είναι δυνατή η ανάκληση τους σε οποιοδήποτε χρονικό σημείο.¹⁶⁴

Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν διοριστεί ως διαχειριστές της συμπλοιοκτησίας έχουν εξουσίες οι οποίες διακρίνονται σε εξουσίες έναντι τρίτων (οι λεγόμενες και ως “εξουσίες προς τα έξω”) και σε εξουσίες έναντι των συμπλοιοκτητών (οι λεγόμενες και ως “εξουσίες προς τα έσω”)¹⁶⁵.

Οι προς τα έξω λοιπόν εξουσίες είναι ευρύτατες και οποιοδήποτε περιορισμοί σε αυτές δεν ισχύουν. Μερικές από αυτές είναι οι εξής :

(α)Ο διαχειριστής έχει την εξουσία να προβαίνει σε οποιοσδήποτε ενέργειες και να συνάπτει οποιαδήποτε δικαιопραξίες οι οποίες έχουν σχέση με την διαχείριση της συμπλοιοκτησίας (αρ.16§1 του ΚΙΝΔ) όπως τον εξοπλισμό, τη συντήρηση ή την ναύλωση του πλοίου , την ασφάλιση του πλοίου και του ναύλου και την είσπραξη χρημάτων σχετικών με την διαχείριση¹⁶⁶.Η δικαιопραξία (και γενικότερα κάθε πράξη του) η οποία συνάπτεται από τον διαχειριστή και βρίσκεται εντός των ορίων της εξουσίας του, δεσμεύει τους συμπλοιοκτήτες, ακόμη και εάν οι ίδιοι δεν κατονομάζονται σε αυτή (αρ.18 ΚΙΝΔ)

(β) Ο διαχειριστής έχει την εξουσία να εκπροσωπεί τους συμπλοιοκτήτες ενώπιον του δικαστηρίου (αρ.16§2 ΚΙΝΔ).

(γ)Ο διαχειριστής έχει την εξουσία να διορίζει ή να παύει τον πλοίαρχο και να δίνει οδηγίες σε αυτόν. (αρ.19 ΚΙΝΔ)

Οι προς τα έσω εξουσίες του διαχειριστή είναι πιο περιορισμένες καθώς υποχρεώνεται στο να ακολουθεί τις οδηγίες που του δίνονται από την πλειοψηφία.¹⁶⁷Οι συμπλοιοκτήτες δεσμεύονται από κάθε ενέργεια του διαχειριστή αλλά έχουν την δυνατότητα να ζητήσουν αποζημίωση από αυτόν εάν ο διαχειριστής δεν ακολουθήσει τις οδηγίες της πλειοψηφίας.

Τέλος, ο διαχειριστής, εκτός από τις εξουσίες που του προσφέρει ο νόμος, έχει και τις ακόλουθες υποχρεώσεις :

¹⁶⁴Αυτά εφαρμόζονται κατά αναλογία του αρ.724 Α.Κ.

¹⁶⁵Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 63-64

¹⁶⁶Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ. , Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 80

¹⁶⁷Συνεπώς , ο διαχειριστής οφείλει να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας για τα εσωτερικά θέματα ενώ για τις σχέσεις με τους τρίτους έχει το ελεύθερο και δεν περιορίζονται οι εξουσίες του από την πλειοψηφία (αρ.16§3).

(α) Όπως έχει προαναφερθεί, για εσωτερικά θέματα, ο διαχειριστής οφείλει να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας. Ακόμη, οφείλει να λογοδοτεί στην πλειοψηφία, σε άγνωστο χρόνο, μετά από σχετική της απόφαση. Γενικώς, η υποχρέωση του να λογοδοτεί υφίσταται μια μόνο φορά τον χρόνο. Επιπλέον, υποχρεούται να λογοδοτεί και σε κάθε συμπλοιοκτήτη ξεχωριστά, μετά από αίτηση του δεύτερου.

(β) Ο διαχειριστής, κατά την άσκηση των εξουσιών του, υποχρεούται να ενεργεί αυτοπροσώπως. Συνεπώς, ο διαχειριστής απαγορεύεται να υποκατασταθεί από άλλο πρόσωπο.

(γ) Υποχρέωση του διαχειριστή είναι και η τήρηση δικών του βιβλίων για την διαχείριση και να φυλάσσει τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα.¹⁶⁸ Επίσης οφείλει να τα διαθέτει και να τα επιδεικνύει σε οποιοδήποτε συμπλοιοκτήτη επιθυμήσει να τα εξετάσει.

(δ) Ευθύνεται έναντι των συμπλοιοκτητών για κάθε πταίσμα του, είτε είναι άμισθος τρίτος είτε έμμισθος, είτε αμειβόμενος ή μη συμπλοιοκτήτης.¹⁶⁹

Τέλος, η εξουσία του διαχειριστή παύει μετά από ανάκληση του διορισμού του, παραίτηση, θανάτου, παρόδου του χρόνου, απώλειας της δικαιοπρακτικής του ικανότητας ή εφόσον λήξει η συμπλοιοκτησία¹⁷⁰. Αναλυτικότερα, η ανάκληση του διαχειριστή, στην περίπτωση που τυγχάνει να είναι και συμπλοιοκτήτης, μπορεί να γίνει μόνο εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος¹⁷¹ ενώ εάν δεν είναι ταυτοχρόνως και συμπλοιοκτήτης τότε η ανάκληση του¹⁷² γίνεται με απλή πλειοψηφία του συνόλου των μερίδων του πλοίου. Η παραίτηση του διαχειριστή θα πρέπει να δικαιολογείται μόνο δια σπουδαίου λόγου διαφορετικά ο διαχειριστής ευθύνεται με αποζημίωση προς τους συμπλοιοκτήτες ενώ η παύση διαχειριστή λόγω παρόδου του χρόνου προϋποθέτει ο διορισμός του να έγινε για ορισμένο χρόνο και αυτός ο χρόνος να έχει παρέλθει. Στην περίπτωση της λύσεως της συμπλοιοκτησίας, υπάρχει διαχωρισμός στις απόψεις καθώς

¹⁶⁸ Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 61-64

¹⁶⁹ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 144

¹⁷⁰ Υπάρχει βέβαια και αντίθετη άποψη που υποστηρίζει ότι με την λήξη της συμπλοιοκτησίας δεν τερματίζεται η ιδιότητα του διαχειριστή αλλά συνεχίζει και στο στάδιο της εκκαθάρισης. (βλέπε υποκεφ.2.1.15 'Η εκκαθάριση της συμπλοιοκτησίας')

¹⁷¹ Η ύπαρξη σπουδαίου λόγου είναι ζήτημα πραγματικό και κρίνεται αντικειμενικά με βάση την καλή πίστη και τα χρηστά ήθη. Το αρ.752 Α.Κ. αναφέρει ως σπουδαίο λόγο την παράβαση των καθηκόντων ή την ανικανότητα προς τακτική διαχείριση, όπως επίσης την βαρεία αμέλεια κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή που επιφέρει κίνδυνο σοβαρής βλάβης των καθηκόντων της συμπλοιοκτησίας ή την προσωπική ωφέλεια του διαχειριστή εκμεταλλευόμενος την θέση του.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 136

¹⁷² Εάν ο διαχειριστής δεν τυγχάνει να είναι και συμπλοιοκτήτης, ανακαλείται από τα καθήκοντα του ανεξαρτήτως εάν είναι έμμισθος ή άμισθος, απλώς η διαφορά είναι πως στην περίπτωση που είναι έμμισθος, πιθανότατα να δικαιούται αποζημίωση από την συμπλοιοκτησία λόγω της λύσεως της συμβάσεως εργασίας.

Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 135

η κρατούσα άποψη υποστηρίζει ότι η εξουσία του διαχειριστή συνεχίζεται και κατά την διάρκεια και όσο διαρκέσει η εκκαθάριση ενώ άλλη άποψη υποστηρίζει ότι η εξουσία του διαχειριστή παύει με την λύση της συμπλοιοκτησίας εάν οι συμπλοιοκτήτες ενεργούν από κοινού την εκκαθάριση, εκτός εάν διορίσουν ειδικό εκκαθαριστή.¹⁷³

1.4.13 Η διάρκεια και η λήξη της συμπλοιοκτησίας

Η συμπλοιοκτησία, όπως και κάθε εταιρεία, δεν μπορεί να υφίσταται για πάντα αλλά λύνεται όταν εκλείψουν οι απαιτούμενες για την ύπαρξη της προϋποθέσεις. Η ιδιομορφία όμως του θεσμού της συμπλοιοκτησίας και η διφυή υπόσταση της καθ' ότι αποτελείται από συγκυριότητα κατά ιδανικά μερίδια και εταιρικό δεσμό μεταξύ των συγκύριων με την εκμετάλλευση του κοινού πλοίου, έχουν ως αποτέλεσμα να υπάρχουν ουσιώδεις διαφορές ως προς την λύση της σε σχέση με τις κοινές εταιρείες.¹⁷⁴ Η συμφωνία για συνεκμετάλλευση πλοίου είναι μια δικαιοπραξία επιδεκτική προθεσμίας και αίρεσης, δηλαδή επιδέχεται καθορισμό ορισμένης ή αορίστου διάρκειας. Ως εκ τούτου, στη συμπλοιοκτησία, δεν επιβάλλεται ο καθορισμός διάρκειας ζωής της συμπλοιοκτησίας αλλά αφήνεται το ελεύθερο για να καθοριστεί ή όχι η διάρκεια αυτή.¹⁷⁵

Η συμπλοιοκτησία δεν λύνεται στις περιπτώσεις που επέλθει θάνατος, πτώχευση ή ανικανότητα σε κάποιον εκ των συμπλοιοκτητών.¹⁷⁶ Αντιθέτως, η συμπλοιοκτησία λύνεται σε περιπτώσεις που συντρέχουν λόγοι λύσεως σχετικοί είτε με την έννοια της συμπλοιοκτησίας είτε με το πλοίο.

Ως εκ τούτου, λόγοι λύσεως της συμπλοιοκτησίας μπορεί να είναι ένας ή περισσότεροι από τους παρακάτω :

¹⁷³ Δελούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 147

¹⁷⁴ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.142

¹⁷⁵ Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. , Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.97

¹⁷⁶ Σε αντίθεση με την συμπλοιοκτησία, οι προσωπικές εταιρείες του Αστικού Κώδικα λύνονται σε περίπτωση θανάτου ή πτωχεύσεως ενός εκ των εταίρων όπως ορίζουν τα άρθρα 773-775 του Α.Κ. Επίσης , τα ισχύοντα στις προσωπικές εταιρείες περί λύσεως της εταιρείας με καταγγελία (αρ. 766 και 767) και ο αποκλεισμός εταίρου σε περίπτωση υπαιτιότητας του σε παράβαση των υποχρεώσεων του μετά από καταγγελία των λοιπών εταίρων (αρ.771 Α.Κ.) δεν ισχύουν στην συμπλοιοκτησία.

(α) Αρχικά, η συμπλοιοκτησία λύνεται σε περίπτωση που εκλείψει οποιοδήποτε από τα δύο στοιχεία της συμπλοιοκτησίας, δηλαδή η συγκυριότητα και η συνεκμετάλλευση.¹⁷⁷ Για παράδειγμα, η επικερδής συνεκμετάλλευση του πλοίου παύει όταν το πλοίο μετατραπεί από ακτοπλοϊκό σε πλοίο αναψυχής ή επιστημονικών ερευνών ενώ η συγκυριότητα παύει όταν όλες οι μερίδες περιέλθουν σε ένα και μόνο συμπλοιοκτήτη ή όταν η συμπλοιοκτησία μετατραπεί σε εταιρεία με νομική προσωπικότητα.

(β) Από φυσική απώλεια του πλοίου όπως στην περίπτωση που αυτό ναυαγήσει ή χαθεί,¹⁷⁸ ή στις περιπτώσεις που καταστραφεί οριστικά ή διαλυθεί μετά από σύγκρουση ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Στις περιπτώσεις αυτές, το πλοίο σταματά να αποτελεί αντικείμενο κυριότητας και έτσι, χωρίς αυτό, δεν νοείται συμπλοιοκτησία καθώς τα πρόσωπα παραμένουν συγκύριοι στα συντρίμια του πλοίου τα οποία δεν αποτελούν πλέον αντικείμενο συμπλοιοκτησίας λόγω του αμετάκλητου της καταστάσεως τους,¹⁷⁹

(γ) Λόγοι λύσεως της συμπλοιοκτησίας σχετικοί με την έννοια της είναι για παράδειγμα όταν η συμπλοιοκτησία έχει συσταθεί για ορισμένο χρόνο και αυτός έχει παρέλθει ή εφόσον έχει εκπληρωθεί ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία. Στην πρώτη περίπτωση, η συμπλοιοκτησία λύνεται εφόσον οι συμπλοιοκτήτες δεν επιθυμούν την παράταση της, αφού ακόμη και εάν παρέλθει ο προσυμφωνημένος χρόνος διάρκειας της, οι συμπλοιοκτήτες μπορούν με συμφωνία τους να παρατείνουν τον χρόνο λειτουργίας της ή απλώς να εξακολουθήσουν να εκμεταλλεύονται το κοινό πλοίο, χωρίς καμία ρητή συμφωνία, γεγονός το οποίο καθιστά την ανανέωση της συμπλοιοκτησίας αορίστου διάρκειας. Στην δεύτερη περίπτωση, όπου η συμπλοιοκτησία έχει συσταθεί για ειδικό σκοπό όπως για παράδειγμα την εκτέλεση ενός ή ορισμένων ταξιδιών, η συμπλοιοκτησία λύνεται εφόσον έχει ολοκληρωθεί ο σκοπός αυτός ή ακόμη και εάν ο σκοπός αυτός έχει εν τέλει καταστεί ανέφικτος.

180

(δ) Η συμπλοιοκτησία λύνεται μετά από ομόφωνη απόφαση όλων των συμπλοιοκτητών.

¹⁷⁷ Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 65-66

¹⁷⁸ Σπαρτιώτης Ε. Γεωργ. και Γεωργίου Δ. Μαργ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 81

¹⁷⁹ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 148

¹⁸⁰ Δελούκα Α. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 153

(ε) Επιπρόσθετα, η λύση της συμπλοιοκτησίας επέρχεται με την εκούσια ή αναγκαστική εκποίηση του πλοίου. Περιπτώσεις που το πλοίο περιέρχεται σε εκποίηση είναι οι ακόλουθες¹⁸¹ :

(ε1) Μετά από αίτηση των συμπλοιοκτητών, συγκεντρώνοντας πλειοψηφία των 4/5 των μερίδων.

(ε2) Εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος, μετά από αίτηση των συμπλοιοκτητών, συγκεντρώνοντας πλειοψηφία των 1/4 των μερίδων αλλά και με μετέπειτα άδεια από το δικαστήριο.

(ε3) Σε δημόσιο πλειστηριασμό, μετά από αίτηση των συμπλοιοκτητών, συγκεντρώνοντας πλειοψηφία των 1/2 των μερίδων και με μετέπειτα άδεια από το δικαστήριο.

(ε4) Μετά από αίτηση όλων των συμπλοιοκτητών και άδειας του δικαστηρίου εφόσον το πλοίο γίνει ανίκανο για πλεύση, χωρίς απαραίτητα η ανικανότητα να είναι μόνιμη.

(ε5) Μετά από αίτηση όλων των συμπλοιοκτητών και άδειας του δικαστηρίου εφόσον η εκμετάλλευση του πλοίου δυσχεραίνεται ουσιωδώς ως αποτέλεσμα μη επιτεύξεως πλειοψηφίας σε κάποια εκ των αποφάσεων της συμπλοιοκτησίας.¹⁸²

(στ) Όπως το αρ.85 ΚΙΝΔ ορίζει, ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις που έχουν δημιουργηθεί από δικαιοπραξίες που δημιούργησε ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή από αδικοπραξίες που διέπραξε ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα του πλοίου κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, παραχωρώντας το πλοίο και το ναύλο. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στην συμπλοιοκτησία όπου οι συμπλοιοκτήτες μπορούν να απαλλαγούν από τις υποχρεώσεις αυτές παραχωρώντας το κοινό πλοίο, το ναύλο και το ασφάλισμα μετά από απόφαση της πλειοψηφίας των μερίδων.¹⁸³

(ζ) Λύση της συμπλοιοκτησίας μπορεί να επέλθει και μετά από εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή. Η περίπτωση αυτή αναφέρεται στο αρ.280 ΚΙΝΔ που ορίζει ότι ο ασφαλισμένος μπορεί να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή τα ασφαλισθέντα αντικείμενα (εδώ το πλοίο και εμπεριέχεται σε αυτό), απαιτώντας το οφειλόμενο ασφάλισμα από ολική απώλεια σε

¹⁸¹Λουκόπουλος Δ. Ανδρ., Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (Τεύχος Α'), 1969, σελ. 66-67

¹⁸²Εκτός από την περίπτωση (α), σε όλες τις άλλες ο πλειστηριασμός γίνεται εντός εξαμήνου από την τελεσίδικια της απόφασης, στον τόπο όπου το πλοίο νηολογεί ή σε άλλο τόπο όπου θα ορίσει το δικαστήριο. Τέλος, εάν το πλοίο είναι ναυλωμένο, τότε το δικαστήριο διατάζει να γίνει η εκποίηση του μετά την εκφόρτωση του.

¹⁸³Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.148

ορισμένες μόνο περιπτώσεις.¹⁸⁴ Η κυριότητα, μετά από μονομερή δήλωση προς τον ασφαλιστή, μεταβιβάζεται από τους πρώην συμπλοιοκτήτες σε αυτόν. Ο ασφαλιστής βέβαια έχει το δικαίωμα να αποποιηθεί την παραχώρηση αυτή οπότε και το πλοίο παραμένει στην συμπλοιοκτησία και αυτή θεωρείται ότι δεν λύθηκε ποτέ.¹⁸⁵

Όπως προαναφέρθηκε, το αρ.27 ΚΙΝΔ ορίζει ότι σε περίπτωση θανάτου, πτωχεύσεως ή ανικανότητας κάποιου συμπλοιοκτήτη, δεν επέρχεται λύση της συμπλοιοκτησίας, εναρμονίζοντας έτσι με τον κεφαλαιουχικό χαρακτήρα της. Αυτή όμως η ρύθμιση του αρ.27 μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ανάλογα με αυτά που δημιουργεί η ίδρυση ή η συνέχιση εμπορικής επιχειρήσεως από νόμιμο αντιπρόσωπο ανίκανου προς δικαιοπραξία ή η ρήτρα για συνέχιση ομόρρυθμης ή ετερόρρυθμης εταιρείας από κληρονόμους ομόρρυθμου εταίρου. Πραγματικά, αφού οι συμπλοιοκτήτες είναι έμποροι, δημιουργούνται προβλήματα με το ποιο θα είναι το πρόσωπο το οποίο θα τους διαδεχθεί σε περίπτωση που πεθάνουν ή επέλθουν σε ανικανότητα ή πτωχεύσουν.

Στην περίπτωση λοιπόν που πεθάνει κάποιος συμπλοιοκτήτης, επέρχεται κληρονομική διαδοχή και την μερίδα του την παίρνουν οι κληρονόμοι του. Στην περίπτωση πάλι που επέλθει σε ανικανότητα, την μερίδα του παίρνει ο νόμιμος αντιπρόσωπος του. Τα προβλήματα όμως ανακύπτουν στις περιπτώσεις που ο μοναδικός κληρονόμος ή κάποιος εξ αυτών είναι ανήλικος, γιατί ο ανήλικος είναι ανίκανος να ασκεί εμπορία, και στις περιπτώσεις επιγενόμενης ανικανότητας, όπου η συνέχιση της εμπορίας δεν είναι κατ' αρχή δυνατή από τον νόμιμο αντιπρόσωπο. Είναι φανερό λοιπόν πως η συνέχιση της συμπλοιοκτησίας σε αυτές τις περιπτώσεις έχει ελαττώματα και γι' αυτό τον λόγο, θα πρέπει να ζητηθεί άδεια από το δικαστήριο για συνέχιση της εμπορίας από το νόμιμο αντιπρόσωπο του ανηλικού ή του ανίκανου, ώστε να επιλυθούν τα ελαττώματα αυτά. Εάν όμως το δικαστήριο δεν δώσει τη εν λόγω άδεια, τότε οι μερίδες αυτές θα πρέπει να εκποιηθούν.

¹⁸⁴Οι περιπτώσεις αυτές ορίζονται στο αρ.281 ΚΙΝΔ και εν συντομία είναι οι εξής: (1) Το πλοίο μετά από κάποιο συμβάν στη θάλασσα χάθηκε ή περιήλθε σε κατάσταση ανικανότητας προς πλουν και δεν μπορεί να επισκευαστεί. (2) Όταν μετά από βλάβη το πλοίο, αν και μπορεί να επισκευαστεί και να συνεχίσει κανονικά την ναυσιπλοΐα, τα έξοδα για ανέλκυση, επισκευή και επαναφορά του σε κατάσταση ικανή για πλεύση είναι πέραν των τριών τετάρτων της ασφαλιστικής του αξίας ή όταν η επισκευή δεν είναι εφικτή στον τόπο του ατυχήματος ή όταν δεν είναι δυνατό να μεταφερθεί ή να ρυμουλκηθεί με σκοπό την επισκευή του, (3) το πλοίο έχει εξαφανιστεί και έχουν περάσει τουλάχιστον τρεις μήνες από την τελευταία φορά που υπήρχαν πληροφορίες για αυτό, (4) όταν το πλοίο λεηλατήθηκε ή καταστράφηκε ή κατακρατείται από διαταγές ξένης δύναμης και με προϋπόθεση να έχει ασφαλιστεί για κινδύνους πολέμου.

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

¹⁸⁵Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.149

Ανάλογα προβλήματα παρουσιάζονται στην περίπτωση πτώχευσης κάποιου συμπλοιοκτήτη, όπου μερίδα του, επειδή περιλαμβάνεται πλέον στην πτωχευτική περιουσία, περιέρχεται στην δικαιοδοσία του συνδίκου. Στην ουσία λοιπόν, επειδή η συμπλοιοκτησία συνεχίζει κανονικά την λειτουργία της, ο σύνδικος είναι σαν να συνεχίζει την εμπορία του πτωχού. Αυτό όμως, είναι εφικτό κατ' εξαίρεση, μετά και μόνο από άδεια του δικαστηρίου και κάτω από προϋποθέσεις που αλλάζουν ανάλογα με το στάδιο που βρίσκεται η πτώχευση. Εάν η άδεια αυτή δοθεί, η συμπλοιοκτησία συνεχίζεται κανονικά, διαφορετικά, ο σύνδικος θα πρέπει να εκποιήσει την μερίδα του πτωχού.¹⁸⁶

Επιπλέον, ένα ακόμη πρόβλημα στην διαδοχή των μερίδων της συμπλοιοκτησίας είναι η περίπτωση που η μερίδα περιέλθει σε πολλούς κληρονόμους του μεριδιούχου. Εδώ, η μερίδα δεν διανέμεται μεταξύ των πολλών κληρονόμων αλλά παραμένει αδιαίρετη και όλοι οι κληρονόμοι μαζί μετέχουν στην άσκηση του δικαιώματος που προέρχεται από την μερίδα, διορίζοντας αντιπρόσωπο.¹⁸⁷

1.4.14 Η εκκαθάριση της συμπλοιοκτησίας

Η συμπλοιοκτησία, όπως κάθε εταιρεία, μετά την λύση της, περιέρχεται σε καθεστώς εκκαθάρισης. Ο ΚΙΝΔ δεν περιέχει διατάξεις που να αφορούν την εκκαθάριση της συμπλοιοκτησίας και έτσι, μπορεί να γίνει δεκτή η ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Α.Κ. και συγκεκριμένα τα άρθρα 777 επ. περί εκκαθάρισης. Παρ' όλα αυτά, οι συμπλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να συμφωνήσουν διαφορετικώς.¹⁸⁸

Η συμπλοιοκτησία, λόγω της ιδιαίτερης φύσης της ως ατελές νομικό πρόσωπο, δεν έχει σοβαρά προβλήματα κατά την εκκαθάριση και κατά την επερχόμενη διανομή των μετά την διανομή εναπομεινάντων κεφαλαίων καθώς ο εξοπλισμός του πλοίου αυτομάτως διανέμεται με βάση τα επί του πλοίου μερίδια και τα δε κέρδη διανέμονται ήδη κατά το τέλος του ημερολογιακού έτους. Παρ' όλα αυτά, η εκκαθάριση παραμένει ως μια πολύπλοκη διαδικασία καθώς η συμπλοιοκτησία, κατά την διάρκεια της λειτουργίας της, δημιουργεί ποικίλες σχέσεις από τις οποίες απορρέουν απαιτήσεις υπέρ και κατά της και των οποίων η έκταση είναι δύσκολο να καθοριστεί άμεσα. Χρειάζεται έτσι να παρέλθει αρκετός χρόνος από την λύση της συμπλοιοκτησίας ώστε να καθοριστούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της και ακόμη

¹⁸⁶ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 162-164

¹⁸⁷ Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., *Η συμπλοιοκτησία*, 1972, σελ 32

¹⁸⁸ Δελούκα Α. Νικολ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 155

περισσότερος χρόνος ώστε να δημιουργηθεί οικονομική δυνατότητα για είσπραξη του ενεργητικού της από τους συμπλοιοκτήτες, προς πληρωμή του παθητικού.¹⁸⁹

Κατά το στάδιο της εκκαθάρισης, η συμπλοιοκτησία όπως ισχύει και στις λοιπές εταιρείες, αν και έχει επέλθει λύση της, εντούτοις θεωρείται ότι εξακολουθεί να λειτουργεί και μετά την λύση της, εφόσον βέβαια αυτό είναι αναγκαίο για τις ανάγκες της και για τον σκοπό της εκκαθάρισης. Έτσι, η συμπλοιοκτησία μπορεί να συνεχίσει να ενάγει και να ενάγεται και να εξακολουθεί να υφίσταται για τις σχέσεις της απέναντι στους τρίτους και στους συμπλοιοκτήτες της. Αντιθέτως, δεν μπορεί να συνάψει νέες σχέσεις με αυτούς μετά την διάλυση της,

Όσον αφορά την εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας μετά την λύση της, υπάρχουν δύο απόψεις ως προς το ποιος θα συνεχίσει το έργο αυτό. Η μια άποψη υποστηρίζει ότι θα πρέπει να εκπροσωπείται από τον εκκαθαριστή της συνεπώς με την λύση της συμπλοιοκτησίας ο διαχειριστής της συνεχίζει τα καθήκοντα του μέχρι να του γίνει γνωστό ότι επήλθε λύση της συμπλοιοκτησίας ή μέχρι η αντικατάσταση του να μην δημιουργήσει προβλήματα στα συμφέροντα της. Μετά από αυτά η εξουσία του παύει και αντικαθίσταται από τους συμπλοιοκτήτες οι οποίοι αναλαμβάνουν την εκκαθάριση αποφασίζοντας κατά πλειοψηφία του αρ.11 ΚΙΝΔ μαζί με τον εκκαθαριστή που είτε διορίζουν οι ίδιοι είτε διορίζει το δικαστήριο μετά από διαφωνία τους ως προς το διορισμό κάποιου προσώπου ως διαχειριστή. Εάν βέβαια η σύμβαση συμπλοιοκτησίας προβλέπει συγκεκριμένο πρόσωπο ως εκκαθαριστή, τότε ο διαχειριστής αντικαθίσταται από αυτόν άμεσα. Η δεύτερη άποψη αποβλέπει πιο πολύ στην πρακτική σκοπιμότητα και δέχεται ότι η σχέση μεταξύ των συμπλοιοκτητών αλλά και η σχέση αυτών μαζί με το διαχειριστή δεν λύνεται αλλά συνεχίζεται και στο στάδιο της εκκαθάρισης. Συνεπώς, υπό την άποψη αυτή, η εκκαθάριση διενεργείται από το διαχειριστή, διασφαλίζοντας έτσι τα συμφέροντα της συμπλοιοκτησίας αλλά και την εύρυθμη λειτουργία της εκκαθαρίσεως αφού ο διαχειριστής γνωρίζει ήδη τα προβλήματα της και αποφεύγεται και η ενδεχόμενη διαφωνία ως προς την επιλογή του εκκαθαριστή.¹⁹⁰

Η λύση της συμπλοιοκτησίας δεν σημαίνει και το τέλος της εταιρικής συνεργασίας και των εκ της εταιρικής συμβάσεως αμοιβαίων εταιρικών υποχρεώσεων καθώς με την λύση της συμπλοιοκτησίας επέρχεται μεν η παύση των αμοιβαίων υποχρεώσεων των εταίρων προς επίτευξη του σκοπού της συνεκμετάλλευσης του κοινού πλοίου που απορρέουν από τη

¹⁸⁹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.165-166

¹⁹⁰Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.167

σύμβαση συνεκμετάλλευσης, αλλά παραμένει η επί του πλοίου κοινωνία και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό. Ως εκ τούτου, δεν ακολουθούνται οι διατάξεις που προβλέπονται στις εταιρείες του κοινού δικαίου για εκκαθάριση και διανομή του ενεργητικού, διάλυση των νομικών δεσμών μεταξύ των εταίρων της και οικονομική της αποσύνθεση, λόγω της υφιστάμενης επί του πλοίου συνιδιοκτησίας.

Ο εκκαθαριστής της συμπλοιοκτησίας μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκπροσωπείται από τον νόμιμο αντιπρόσωπο του και διορίζεται είτε από τη συστατική σύμβαση της συμπλοιοκτησίας είτε με μεταγενέστερη απόφαση των συμπλοιοκτητών. Με τον διορισμό του πρέπει να γίνει γνωστοποίηση του διορισμού προς όλους τους δανειστές της συμπλοιοκτησίας. Μπορεί επίσης να γίνει διορισμός περισσοτέρων του ενός εκκαθαριστών όπου τότε πρέπει να όλοι να ενεργούν από κοινού εκτός των περιπτώσεων όπου προκύψει ένα επείγον περιστατικό, του οποίου η παράληψη θα προκαλέσει σοβαρές ζημιές στην συμπλοιοκτησία, επιτρέπεται στο κάθε εκκαθαριστή να ενεργήσει μόνος του προς αποφυγή της ζημίας.¹⁹¹

Τα καθήκοντα του εκκαθαριστή, πέραν των γενικών υποχρεώσεων που του επιβάλλονται κατά τις γενικές αρχές, την καλή πίστη και συναλλακτικά ήθη, είναι να συντάσσει ισολογισμό και απογραφή της συμπλοιοκτησίας, να σημειώνει στα σχετικά βιβλία όλες τις πράξεις της εκκαθαρίσεως, να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία των συμφερόντων της συμπλοιοκτησίας και να διεξάγει κάθε πράξη σχετική με την εκκαθάριση. Επίσης, κατά το στάδιο της εκκαθάρισης, εκπροσωπεί την συμπλοιοκτησία στο δικαστήριο, ως ενάγων ή εναγόμενος, για λογαριασμό της συμπλοιοκτησίας, έναντι των τρίτων. Εργασίες της συμπλοιοκτησίας οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει πριν από την εισαγωγή της στο στάδιο της εκκαθάρισης και έχουν σχέση με την επιδίωξη του σκοπού της εκκαθαρίσεως, μπορούν να αποπερατωθούν από τον εκκαθαριστή, ενώ αντίθετα δεν μπορεί να αρχίζει νέες.

Στο στάδιο της εκκαθάρισης, ο εκκαθαριστής δεν μπορεί να συνάπτει δάνεια για λογαριασμό της συμπλοιοκτησίας αλλά μπορεί να υπογράψει ή να οπισθογραφεί συναλλαγματικές ή γραμμάτια εις διαταγή και να προβαίνει σε εκποίηση αντικειμένων που ανήκουν στην συμπλοιοκτησία. Μπορεί επίσης να εισπράττει από τρίτους οι οποίοι έχουν οφειλές προς την συμπλοιοκτησία και να χορηγεί εξοφλητικές αποδείξεις και να διανέμει τα χρήματα αυτά στους συμπλοιοκτήτες.¹⁹²

¹⁹¹Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.173

¹⁹²Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.169-170

Ο εκκαθαριστής μπορεί να αντικατασταθεί σε οποιοδήποτε στάδιο της εκκαθάρισεως μετά από απόφαση των συμπλοιοκτητών χωρίς να προκύψει κάποιος σπουδαίος λόγος. Εάν λοιπόν ο εκκαθαριστής έχει διοριστεί από τους συμπλοιοκτήτες ή από το δικαστήριο μετά από διαφωνία των συμπλοιοκτητών, θεωρείται ότι υποκαθιστά τους συμπλοιοκτήτες και αποτελεί εντολοδόχο της συμπλοιοκτησίας. Έτσι, ο διαχειριστής που έχει διοριστεί κατ' αυτό τον τρόπο, μπορεί να ανακληθεί ελεύθερα και οποτεδήποτε από τους συμπλοιοκτήτες ενώ ο διαχειριστής που έχει διοριστεί από το δικαστήριο, μπορεί να αντικατασταθεί μόνο εάν συντρέχει σπουδαίος λόγος.

Ο εκκαθαριστής δεν υποχρεώνεται να αναλάβει τα καθήκοντα εκκαθάρισης που του ανατίθενται ενώ εάν αναλάβει τα καθήκοντα αυτά, μπορεί ανά πάσα στιγμή να παραιτηθεί από αυτά, εκτός εάν παραιτηθεί από το δικαίωμα παραίτησης. Στην περίπτωση λοιπόν που επιθυμεί να παραιτηθεί από τα καθήκοντα που του ανατέθηκαν θα πρέπει να το πράξει εγκαίρως διαφορετικά ευθύνεται με αποζημίωση έναντι των συμπλοιοκτητών, εκτός εάν η παραίτηση του έγινε για σπουδαίο λόγο.¹⁹³

Κατά την άσκηση των καθηκόντων του, ο εκκαθαριστής ευθύνεται για κάθε του πταίσμα με βάση το αρ.714 Α.Κ. με ευθύνη του εντολοδόχου και δεν μπορεί να υποκαταστήσει άλλον για εκτέλεση των καθηκόντων του με βάση το αρ.715 Α.Κ., με κάθε πταίσμα του προσώπου που τον έχει υποκαταστήσει να βαραίνει τον ίδιο.

Ο εκκαθαριστής διαθέτει το δικαίωμα αμοιβής, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό. Εάν πάλι έχει διοριστεί από το δικαστήριο, δικαιούται αμοιβή μόνο εάν το δικαστήριο έχει ορίσει κάτι τέτοιο κατά τον διορισμό του ή με μεταγενέστερη του διορισμού του απόφαση.

Τέλος, εάν υπάρξει κενό στην θέση του εκκαθαριστή μετά από ανάκληση του διορισμού του εκκαθαριστή χωρίς να έχει εγκατασταθεί ή σε περίπτωση που εξ αρχής δεν έχει διοριστεί κάποιο πρόσωπο ως εκκαθαριστής ή ακόμη σε περίπτωση που οι συμπλοιοκτήτες αρνηθούν να αναγνωρίσουν τον διαχειριστή ως εκκαθαριστή, τότε η εκκαθάριση γίνεται εκ μέρους όλων των συμπλοιοκτητών οι οποίοι αποφασίζουν κατά την πλειοψηφία του αρ.11 ΚΙΝΔ.¹⁹⁴

¹⁹³Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.170,172

¹⁹⁴Ποταμιάνου Φ. Γεωργ., Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ.173

1.4.15 Η δωσιδικία της συμπλοιοκτησίας

Το αρμόδιο δικαστήριο για την εκδίκαση των σχετικών με την συμπλοιοκτησία διαφορών είναι το δικαστήριο του λιμένα νηολογήσεως του πλοίου. Αυτό ορίζεται στο άρθρο 35 του ΚΙΝΔ όπου εγκαθιδρύεται η αρμοδιότητα του δικαστηρίου στο οποίο υπάγεται το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου , όχι μόνο για όλες τις διαφορές που προκύπτουν από την συμπλοιοκτησία αλλά και τις διαφορές μεταξύ των συμπλοιοκτητών και μεταξύ των συμπλοιοκτητών και των τρίτων.

Αφού η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι σύμμετρη , δεν απαιτείται να ενάγονται όλοι οι συμπλοιοκτήτες αλλά μπορεί να εναχθούν διαδοχικά και ξεχωριστά ο καθένας ή ακόμη και ορισμένοι από αυτούς, κατά τον λόγο της μερίδας τους.¹⁹⁵

Όπως προαναφέρθηκε (στο υποκεφάλαιο 2.1.2), η συμπλοιοκτησία μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ένα είδος περιορισμένης νομικής προσωπικότητας και έτσι μπορεί να γίνει δεκτό ότι μπορεί να εναχθεί η ίδια και η απόφαση να εκτελεστεί κατά της περιουσίας της, η οποία ταυτόχρονα ανήκει κατά μερίδες στους συμπλοιοκτήτες της.

Τέλος , με βάση το αρ.64 του Κ.Πολ.Δ. ,η επί του δικαστηρίου παράσταση της συμπλοιοκτησίας μπορεί να γίνει είτε από τον διαχειριστή είτε ένα ή περισσότερους συμπλοιοκτήτες.¹⁹⁶

¹⁹⁵Δελοούκα Α. Νικολ. , Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 141-142

¹⁹⁶Ποταμιάνου Φ. Γεωργ. , Η συμπλοιοκτησία, 1972, σελ. 82-83

Κεφάλαιο 2. Υπεράκτιες Εταιρείες (Offshore Companies)

2.1.1 Εισαγωγικά για Υπεράκτιες Εταιρείες

Τα τελευταία χρόνια, οι επιχειρήσεις είχαν και έχουν την τάση να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και έξω από την χώρα εγκαθίδρυσης τους, με τις μεγάλες αλλά και τις μικρές επιχειρήσεις να στοχεύουν σε αύξηση της κερδοφορίας τους, ψάχνοντας για νέες αγορές αλλά και ευνοϊκότερες συνθήκες λειτουργίας τους.

Όμως, το εγχείρημα τους αυτό, εμπεριέχει κινδύνους με σημαντικότερο την έκθεση τους σε φορολογικό κίνδυνο δεδομένου ότι αναγκάζονται να λειτουργούν σε διαφορετικά και ίσως και μη σταθερά φορολογικά καθεστώτα. Η έλλειψη αυτή της εναρμόνισης των φορολογικών συστημάτων διαφορετικών χωρών μπορεί να δημιουργήσει σοβαρότατο οικονομικό πρόβλημα στις επιχειρήσεις αυτές που επιχειρούν την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών σε τρίτες χώρες, καθώς η μη εναρμόνιση αυτή συνεπάγεται σε υψηλό φορολογικό κόστος, με διπλή φορολόγηση κερδών, όπου τα κέρδη ξένου υποκαταστήματος φορολογούνται πλήρως στην ξένη χώρα και εν συνεχεία, τα κέρδη που προκύπτουν μετά την αφαίρεση των φόρων αυτών, όταν επαναπατρίζονται στη μητρική εταιρεία υπό μορφή μερίσματος, υπόκεινται και πάλι σε φορολογία ως εισόδημα της μητρικής.

Την λύση στο πρόβλημα αυτό της μη εναρμόνισης των διακρατικών φορολογικών συστημάτων ήρθε να δώσει το ίδιο το διεθνές κεφάλαιο, με σκοπό την αποφυγή της επιβαρύνσεως των επιχειρήσεων στις διεθνείς τους δραστηριότητες και την επιδίωξη του να δημιουργήσει όσο το δυνατόν καλύτερες συνθήκες για την ελεύθερη και απρόσκοπτη κυκλοφορία του. Έτσι, εφηύρε το θεσμό των υπεράκτιων εταιρειών δηλαδή γινόταν χρήση μικρών κυρίως χωρών, στις οποίες υφίστατο ιδιαίτερα χαμηλή φορολογία για τις ξένες εταιρείες και που παρείχαν ταυτόχρονα πλήρη εχεμύθεια, με ευνοϊκότερες νομοθεσίες και λιγοστό έως ανύπαρκτο έλεγχο.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.45-46

2.1.2 Η ιστορική εξέλιξη των Υπεράκτιων Εταιρειών

Οι υπεράκτιες εταιρείες άρχισαν να κάνουν πιο έντονη την εμφάνιση τους τα τελευταία κυρίως χρόνια όπου η διεθνοποίηση των χρηματοοικονομικών συναλλαγών, η ραγδαία ανάπτυξη του διεθνές εμπορίου, κυρίως κατά την μεταπολεμική περίοδο, αλλά και γενικότερα η πληθώρα των εξελίξεων της τελευταίας 20ετίας σε παγκόσμιο επίπεδο, είχε ως αποτέλεσμα την σημαντικότερη αύξηση των συναλλαγών των υπεράκτιων εταιρειών. Επιπρόσθετα, η σταδιακή φιλελευθεροποίηση στον τομέα της διακίνησης κεφαλαίων και συναλλάγματος από όλες σχεδόν τις ανεπτυγμένες χώρες και γενικότερα η χαλάρωση στους περιορισμούς στην διακίνηση του κεφαλαίου και του συναλλάγματος, έδωσε την ώθηση για την διεύρυνση του θεσμού αυτού των και την εξάπλωση τους σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του πλανήτη.

Η πρώτη εμφάνιση υπεράκτιων εταιρειών εντοπίζεται μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου με τους οικονομικά εύπορους να επιθυμούν να προστατεύσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία από την κοινωνικοοικονομικοπολιτική αναταραχή της μεταπολεμικής εποχής αλλά και από την ανοικοδόμηση των χωρών που είχαν υποστεί τεράστιες καταστροφές ένεκα του πολέμου.

Έτσι, ενώ τα πρώτα υπεράκτια κέντρα τοποθετούνταν σε Βρετανικές νήσους και σε νησιά της Καραϊβικής, σταδιακά όμως επεκτάθηκαν και σε ηπειρωτικές χώρες από την Ουρουγουάη της Νοτίου Αμερικής μέχρι την Ευρώπη και το Λουξεμβούργο, το Λιχτενστάιν, την Ουγγαρία, την Μαδέιρα και την Ιρλανδία. Σήμερα, τα υπεράκτια αυτά κέντρα συναντώνται ανά την υφήλιο και ο αριθμός τους ολοένα και αυξάνεται ένεκα της οικονομικής αλλά και πολιτικής αστάθειας που επικρατεί, η οποία αναγκάζει τις μεγάλες επιχειρήσεις να ψάχνουν για ασφαλέστερες λύσεις και υπηρεσίες, τις οποίες τα υπεράκτια αυτά κέντρα παρέχουν. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη των υπεράκτιων κέντρων σε μικρά κράτη και η οικονομική άνθιση που επήλθε μετά την εγκατάστασή τους σε αυτά, έδωσε το έναυσμα για επέκταση του φαινομένου αυτού και σε μεγαλύτερα κράτη, τα οποία ήθελαν με την σειρά τους να εκμεταλλευτούν την νέα αυτή πηγή εσόδων.

Στην Ελλάδα , η Ελληνική Πολιτεία ασχολήθηκε για πρώτη φορά με την αντιμετώπιση των offshore δραστηριοτήτων το 2002 με την ψήφιση των νόμων 3091/2002 και 3052/2002¹⁹⁸. Παρ' όλα αυτά, η ψήφιση των νόμων αυτών δεν επέφερε λύση σε όλα τα ζητήματα που δημιουργούνταν από την παρέμβαση των εταιρειών αυτών αλλά ήτανε μια αξιόλογη προσπάθεια για περιορισμό του φαινομένου αυτού των offshore εταιρειών, όσο βέβαια αυτό ήταν εφικτό και επιτρεπτό, με βάση τα δεσμευτικά νομοθετήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, που επέτρεπαν στην εξάπλωση των offshore δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση των offshore εταιρειών.

Εάν σήμερα επιχειρείτο να υπολογιστεί η παγκόσμια έκταση των δραστηριοτήτων που συνδέονται με υπεράκτια κέντρα, αυτό δεν θα ήταν δυνατό να γίνει με ακρίβεια εν όψει της ελλείψεως παροχής πληροφοριών από τα κέντρα αυτά σχετικά με τον όγκο των συναλλαγών τους. Παρ' όλα αυτά, υπολογίζεται ότι , σε διεθνές επίπεδο, ο μισός όγκος των χρηματικών συναλλαγών συνδέεται έμμεσα ή άμεσα με τα υπεράκτια κέντρα ενώ τα κράτη που δίνουν την δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων εταιρειών, έχει επεκταθεί σημαντικά και υπολογίζεται ότι φτάνει σε πάνω από 80 κέντρα ανά την υφήλιο.¹⁹⁹

2.1.3 Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα

Ο ορισμός²⁰⁰ σχετικά με το τι είναι το Διεθνή Υπεράκτιο Οικονομικό Κέντρο (IOFC-International Offshore Financial Center) είναι πολύ δύσκολο²⁰¹ να προσδιοριστεί καθώς για να

¹⁹⁸Οι διατάξεις των νόμων αυτών για φορολογική αντιμετώπιση των offshore εταιρειών αναφέρονται μεταξύ άλλων σε τήρηση βιβλίων και στοιχείων από offshore εταιρείες που κατέχουν ακίνητα, μη αναγνώριση αποσβέσεων παγίων όταν αγοράζονται από offshore εταιρείες και μη αναγνώριση δαπανών από και προς offshore εταιρείες και φορολογία ακινήτων που ανήκουν σε offshore εταιρείες .

Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ 288

¹⁹⁹Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ.. 47

²⁰⁰Offshore Εταιρεία ορίζεται ως εξωχώρια ή υπεράκτια εταιρεία, στην οποία παρατηρείται διάσταση μεταξύ του τόπου ίδρυσης και του τόπου λειτουργίας της και η επιλογή δικαίου κράτους ιδρύσεως χαρακτηρίζεται ως φορολογικός παράδεισος

Άγγελος Π. Μπώλος, « Οι εξωχώριες (offshore companies) και Ελληνική Έννομη τάξη, Νομικό Βήμα, 2013 σελ 935 – 937

του και η επιλογή δικαίου κράτους ιδρύσεως χαρακτηρίζεται ως φορολογικός παράδεισος

²⁰¹Εντούτοις, στην Ελλάδα, για τις ανάγκες της φορολογίας εισοδήματος, ν. 3091/2002 (άρθρο 5, παρ. 7) , προσπάθησε να δώσει ένα ορισμό για τις offshore εταιρείες που έχει ως εξής : «ως εξωχώρια εταιρεία εννοείται η εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση την νομοθεσία της δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης»

θεωρηθεί μια περιοχή ως Διεθνή Υπεράκτιο Οικονομικό Κέντρο είναι θέμα πολλαπλών παραμέτρων και δεν εξαρτάται μόνο από την ύπαρξη φορολογικών διευκολύνσεων αλλά και γενικότερα από κάποιες οικονομικοπολιτικοκοινωνικές παραμέτρους που βοηθούν στην λειτουργία του ως τέτοιο. Ως εκ τούτου, εκτός από τις χώρες που είτε παρέχουν μια ευρεία κλίμακα φορολογικών προγραμμάτων είτε θεωρούνται φορολογικοί παράδεισοι λόγω των ευρύτατων φορολογικών απαλλαγών που προσφέρουν, πολλές χώρες οι οποίες διαθέτουν πολύ λιγότερα εκμεταλλεύσιμα χαρακτηριστικά σε θέματα παγκόσμιας φορολογικής οργάνωσης, μπορούν να θεωρηθούν και να αποτελέσουν Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα.

Αρχικώς, Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα θεωρούνται κατά βάση οι χώρες που περιγράφονται ως φορολογικοί παράδεισοι λόγω του εξαιρετικά χαμηλού φόρου που επιβάλλεται στο εισόδημα και είναι χώρες πολύ μικρές είτε σε έκταση είτε σε πληθυσμό, οι οποίες εσκεμμένα έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από φορολογία, ούτως ώστε να ενθαρρύνουν και να προσελκύουν τη χρήση της περιοχής τους για τη διενέργεια παγκόσμιων συναλλαγών.

Στην αντιπέρα όχθη, πολλά Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα, δεν βρίσκονται μόνο σε μικρά κράτη αλλά και σε μεγάλα εμπορικά κέντρα με υψηλά μάλιστα επίπεδα φορολογίας. Εδώ λοιπόν καταρρίπτεται ο μύθος που θέλει τα Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα να ευρίσκονται μόνο σε μικρά και ίσως απομακρυσμένα κράτη, καθώς εντοπίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες μεγάλα και φορολογικά εξελιγμένα κράτη, παρά τα πολύ υψηλά επίπεδα εσωτερικής φορολογίας, μπορούν να θεωρηθούν και να λειτουργούν ως IOFC λόγω των ιδιομορφιών των νομικών και των φορολογικών τους συστημάτων.

Το πιο τρανό παράδειγμα εξελεγμένου καθεστώτος που λειτουργεί ως IOFC είναι η Ελβετία, η οποία λόγω μιας σειράς εμπορικών, ιστορικών και νομικών παραγόντων έχει εξελιχθεί ως ένα από τα γνωστότερα IOFC. Παρά το γεγονός ότι τα επίπεδα φορολογίας των ομοσπονδιών των καντονιών και των δήμων ξεπερνούν το 45% , εντούτοις, παράγοντες όπως πολιτικοί, οικονομικοί, νομισματικής σταθερότητας, νόμοι περί τραπεζικού απορρήτου και εξαίρεση από φορολογικά κέρδη επαναπατρισμένα από ξένες θυγατρικές εταιρείες ή υποκαταστήματα έχουν συμβάλει στο να αποτελέσει η Ελβετία ένα IOFC.

Τέλος, Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα μπορούν να αποτελέσουν και χώρες οι οποίες, ενώ έχουν επιβάλει φόρους στο εισόδημα γενικώς, η δημιουργία ειδικών προγραμμάτων ώστε να ευνοούνται ορισμένες τάξεις ανθρώπων όπως οι έμποροι ή πρόσωπα τα οποία δεν

αποτελούν κατοίκους των συγκεκριμένων χωρών (πχ. το Ηνωμένο Βασίλειο) βοήθησαν στο να θεωρηθούν και αυτές ως Διεθνή Υπεράκτια Οικονομικά Κέντρα.

Γενικώς, οποιαδήποτε χώρα που παρέχει πλεονεκτήματα σε θέματα παγκόσμιων φορολογικών προγραμμάτων, είτε ως χώρος συναλλαγών είτε ως χώρος φύλαξης για τα κεφάλαια διεθνών εταιρειών, μπορεί κατά κάποιο τρόπο να θεωρηθεί ως IOFC. Παρ' όλα αυτά, ως προς την επιλογή κρατών τα οποία θα μπορούσαν με ασφάλεια να θεωρηθούν ως IOFC, προτεραιότητα θα πρέπει να δίνεται σε χώρες οι οποίες χρησιμοποιούνται συχνότερα για τους σκοπούς αυτούς και που παρέχουν ευκολίες στο διεθνή φορολογούμενο στο να συγκεντρώνει το εισόδημα στα χέρια εταιρειών που έχουν καταχωρηθεί ή εδρεύουν στις περιοχές αυτές χωρίς να δημιουργούν σημαντικές φορολογικές οφειλές.²⁰²

2.1.4 Λόγοι δημιουργίας των Υπεράκτιων Εταιρειών

Η διεθνοποίηση των χρηματοοικονομικών συναλλαγών, η ραγδαία εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου, καθώς και η σταδιακή απελευθέρωση των περιορισμών στον τομέα της διακίνησης των κεφαλαίων και του συναλλάγματος, στο σύνολο σχεδόν των αναπτυγμένων χωρών που χαρακτήρισε τη μεταπολεμική περίοδο, είχαν ως συνέπεια τη σημαντική αύξηση των συναλλαγών μεταξύ των offshore εταιρειών.

Αφενός, οι λόγοι δημιουργίας των υπεράκτιων εταιρειών από πλευράς των χωρών- κέντρων , ήταν η ανάγκη επιβίωσης και γρήγορης οικονομικής ανάπτυξης των κρατών αυτών, τα οποία στην πλειονότητά τους ήταν μικρού μεγέθους, με απουσία οικονομικών, φυσικών και άλλων πόρων, μη μπορώντας εύκολα να διατηρήσουν την εθνική και οικονομική τους αυτοτέλεια. Μοναδική λοιπόν διέξοδος των κρατών αυτών ήταν να προσελκύουν αλλοδαπούς επιχειρηματίες, λειτουργώντας ως «φορολογικοί παράδεισοι» , προσφέροντας τους πολλαπλές διευκολύνσεις²⁰³, με σκοπό την εισροή των κεφαλαίων τους στα κράτη αυτά και την χρησιμοποίηση των εδαφών αυτών ως βάση των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, έστω και εάν σε πολλές περιπτώσεις περιοριζόταν σε τυπική εγκατάσταση. Ως εκ τούτου, εύποροι ιδιώτες και πολυάριθμες επιχειρήσεις θέλησαν να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκότερες συνθήκες που προσφέρονταν στις χώρες αυτές , αποβλέποντας σε μεγιστοποίηση των κερδών τους. Για

²⁰² Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.Σελ.48-49

²⁰³ Palan, Ronen ,The Offshore World. Sovereign Markets, Virtual Places, and Nomad Millionaires, 2003

τα μικρά αυτά κράτη, η εγκατάσταση αυτή των επιχειρήσεων στα εδάφη τους σήμαινε την απαρχή ενός ευοίωνου μέλλοντος, τόσο για την οικονομία τους όσο και για τους υπηκόους τους, καθώς είχε σαν αποτέλεσμα θετικότερες για αυτές εξελίξεις όπως εισροή ξένου συναλλάγματος, καταβολή τελών και εισφορών, δικαιωμάτων και αμοιβών από τους αλλοδαπούς επενδυτές, δημιουργία θέσεων εργασίας και εισαγωγή τεχνογνωσίας και εργασιακής εμπειρίας από τις πιο αναπτυγμένες χώρες σε αυτές. Συνέπεια των εξελίξεων αυτών οδήγησε σε σύντομο χρονικό διάστημα στην αναδιοργάνωση της οικονομίας των χωρών αυτών και την επίτευξη υψηλών ρυθμών ανάπτυξης.²⁰⁴

Αφετέρου, οι λόγοι δημιουργίας και εδραίωσης των υπεράκτιων εταιρειών από πλευράς της παγκόσμιας οικονομίας ήταν η ανάγκη δημιουργίας κέντρων, τα οποία θα έδιναν κάποιες διαφοροποιήσεις και ευκολίας σε επενδυτές, τις οποίες δεν θα μπορούσαν να βρουν στα μέχρι τότε ανεπτυγμένα οικονομικά κέντρα. Η διεθνοποίηση λοιπόν των χρηματοοικονομικών συναλλαγών, η ανάπτυξη του διεθνές εμπορίου και η ελευθερία στη διακίνηση των κεφαλαίων και του συναλλάγματος είχαν ως συνέπεια τη σημαντική αύξηση των συναλλαγών στις υπεράκτιες εταιρείες, σε συνδυασμό πάντα με κάποια καθοριστικά κριτήρια²⁰⁵ που συνέβαλαν στην ίδρυση και στη διατήρηση των υπεράκτιων εταιρειών, μερικών εκ των οποίων ήταν τα εξής:

- η ευκολία και η ταχύτατη διαδικασία σύστασης εταιρειών με εξαιρετικά περιορισμένες διατυπώσεις, χαμηλό έως ελάχιστο κόστος και ελάχιστο απαιτούμενο εταιρικό κεφάλαιο.
- η δυνατότητα μεταφοράς των κερδών από υψηλά σε χαμηλά φορολογούμενες χώρες.
- η αποφυγή του πόθεν έσχες αναφορικά με την αγορά περιουσιακών στοιχείων καθώς και όσον αφορά την νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες
- η δυνατότητα σύστασης εταιρείας με ένα και μόνο μέτοχο.
- απαλλαγή από συναλλαγματικούς περιορισμούς
- η αποφυγή δεσμεύσεων ατομικής περιουσίας με διασφάλιση της από μελλοντικές διεκδικήσεις δανειστών.

²⁰⁴ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 47

²⁰⁵

- η αποφυγή ασφαλιστικής και εργατικής νομοθεσίας για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και απασχολούν προσωπικό στο εξωτερικό.
- υπερβολικά χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές στο εισόδημα που προέρχεται εκτός χώρας και στα κέρδη κεφαλαίου
- η πλήρης απαλλαγή από φόρους κληρονομιάς , μεταβίβασης , δωρεάς και γονικής παροχής ,καθώς και η γενικότερη αποφυγή φορολογικών επιβαρύνσεων.
- η αποφυγή φόρου τόκων στις καταθέσεις και το πλήρες τραπεζικό απόρρητο που προστατεύει τα στοιχεία του καταθέτη , τις καταθέσεις του και γενικότερα τους τραπεζικούς λογαριασμούς από επικείμενους ελέγχους. Ως απόρροια του τραπεζικού απορρήτου είναι και η αποφυγή διεκδικήσεων των συζύγων επί των τραπεζικών λογαριασμών σε περίπτωση διαζυγίου.
- η γενικότερη αποφυγή φορολογικών επιβαρύνσεων η απουσία συναλλαγματικών περιορισμών.
- η δυνατότητα μεταφοράς της έδρας της εταιρείας εντός και εκτός της δικαιοδοσίας του διεθνούς υπεράκτιου κέντρου.
- τέλος , η πλήρης διατήρηση της ανωνυμίας των πραγματικών μετόχων.²⁰⁶

2.1.5 Το διμερές φορολογικό σύστημα και η λύση που δόθηκε από την χρήση των διεθνών υπεράκτιων χρηματοοικονομικών κέντρων.

Το διμερές φορολογικό σύστημα λειτουργεί με βάση το σχήμα συναλλαγών μεταξύ της μητρικής εταιρείας που βρίσκεται στην χώρα καταγωγής των επενδυτών και μιας θυγατρικής η οποία βρίσκεται σε ξένη χώρα. Στην περίπτωση αυτή, οι επενδυτές, παράλληλα με την επιχειρηματική δραστηριότητα της μητρικής- αρχικής εταιρείας, ιδρύουν μητρική ή μητρικές εταιρείες στο εξωτερικό , με στόχο το άνοιγμα τους στην παγκόσμια αγορά, την διεύρυνση των δραστηριοτήτων τους και πιθανότατα την εξεύρεση νέων αγορών που θα υπερδιπλασίαζαν τα κέρδη τους. Ως εκ τούτου, προβαίνουν στην σύσταση μιας θυγατρικής εταιρείας σε ξένη χώρα, με όλες τις συναλλαγές μεταξύ της μητρικής και της θυγατρικής να γίνονται απευθείας μεταξύ τους. Στο σχήμα λοιπόν αυτό, όλα τα κέρδη φορολογούνται είτε στο ποσοστό που επιβάλλει η

²⁰⁶ Δουβής, Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 49 και 54

δικαιοδοσία με βάση την μητρική είτε στο αντίστοιχο ποσοστό που επιβάλλει η θυγατρική. Σαν αποτέλεσμα αυτού, η επιρροή των παρακρατούμενων φόρων και οι στρεβλώσεις που υπάρχουν μεταξύ των δύο φορολογικών καθεστώτων, συχνά συντελούν σε ένα φορολογικό βάρος ψηλότερο από αυτό που επιβάλλεται από τις δύο διαφορετικές δικαιοδοσίες, κυρίως στην περίπτωση μεταφοράς κερδών πίσω στην μητρική.²⁰⁷ Επιπλέον, οι ασυνέπειες των φορολογικών καθεστώτων, δημιουργούν άδικες και καταδυναστευτικές φορολογικές υποχρεώσεις για τις επιχειρήσεις αυτές, με διπλή φορολόγηση των εισοδημάτων από και προς την μητρική, με αποτέλεσμα η απόπειρα για λειτουργία τους σε διεθνές επίπεδο, να έχει άκρως αντίθετα αποτελέσματα από τα ανανεωμένα.

Στο πρόβλημα αυτό, η αυξημένη χρήση των διεθνών offshore χρηματοοικονομικών κέντρων, ήρθε να δώσει την λύση στα φορολογικά κόστη που συνεπάγονταν από τις διεθνείς επενδύσεις.²⁰⁸ Κάποιες από τις χώρες αυτές είχαν αναπτυχθεί όχι σκόπιμα ως διεθνή offshore κέντρα λόγω των ιδιομορφιών τους στην ανάπτυξη των φορολογικών τους συστημάτων και άλλες σκοπίμως, υιοθετώντας ειδικά φορολογικά συστήματα, σχεδιασμένα να αποφεύγουν τις διπλές φορολογήσεις, μέσω της αισθητής μείωσης των διεθνών τους φορολογικών υποχρεώσεων, με παροχή χαμηλών ή και μηδενικών φορολογικών συντελεστών. Έτσι, η ύπαρξη ενός ή περισσότερων διεθνών μεσολαβητών μεταξύ μητρικής και offshore θυγατρικής, αύξανε κατά πολύ τον αριθμό των δυνατών εναλλακτικών λύσεων που παρείχε ένας φορολογικός σχεδιασμός σε ένα όμιλο επιχειρήσεων, περιορίζοντας τα αρνητικά αποτελέσματα της διμερούς διάστασης.

Η μεσολάβηση λοιπόν ενός διεθνούς offshore χρηματοοικονομικού κέντρου μεταξύ της μητρικής και της offshore θυγατρικής, επέτρεπε, από την μια η επένδυση να φεύγει από την μητρική σε μια μορφή και να καταλήγει στην offshore θυγατρική με μια εντελώς διαφορετική μορφή, ενώ από την άλλη το εισόδημα είτε να παραμένει στο διεθνές offshore χρηματοοικονομικό κέντρο είτε να επιστρέφει στην θυγατρική με μια διαφορετική μορφή. Τα διεθνή λοιπόν offshore χρηματοοικονομικά κέντρα, χρησιμοποιούνταν για να αποσπάσουν κέρδη από τις ξένες θυγατρικές, σε μια μορφή που ήταν φορολογικά εκπιπτόμενη από την πλευρά της θυγατρικής και μη φορολογητέα καθώς το φορολογικό καθεστώς του offshore χρηματοοικονομικού κέντρου που είχε επιλεγεί, εξυπηρετούσε το σκοπό αυτό, με τις

²⁰⁷ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 51

²⁰⁸ Λύση στο πρόβλημα του διμερούς φορολογικού συστήματος έδωσε και καθιέρωση ενός δικτύου διμερών φορολογικών συμφωνιών μεταξύ των κρατών, οι οποίες αφορούσαν και είχαν ισχύ μόνο στην μεταξύ τους σχέση, με φορολογικές εκπτώσεις για τα εισοδήματα που είχαν ήδη φορολογηθεί στην ξένη δικαιοδοσία.

φορολογικές υποχρεώσεις στη δικαιοδοσία της θυγατρικής , η οποία λειτουργούσε σε τρίτη χώρα, να ήτανε σημαντικά μειωμένες και χωρίς να υπήρχε παράλληλα κάποια αύξηση στις αντίστοιχες φορολογικές υποχρεώσεις της μητρικής. Έτσι, το κέρδος που μεταφερόταν στην εταιρεία του offshore χρηματοοικονομικού κέντρου, είτε διατηρούτανε σε αυτή, είτε επαναπατριζόταν στην μητρική εταιρεία του ομίλου , σε μορφή που δεν μπορούσε να υποστεί φορολογική επιβάρυνση.

Κατά συνέπεια, η χρήση ενός διεθνούς offshore χρηματοοικονομικού κέντρου για αποφυγή των προβλημάτων που προκύπτουν από το διμερές φορολογικό σύστημα, είναι εμφανές στις περιπτώσεις χρηματοδότησης μιας θυγατρικής που βρίσκεται σε τρίτη χώρα από την μητρική της εταιρεία. Χωρίς την παρεμβολή του διεθνούς offshore χρηματοοικονομικού κέντρου , η μητρική εταιρεία έχει δύο τρόπους χρηματοδότησης της θυγατρικής. Ο ένας είναι η συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο και ο άλλος η παροχή δανείου. Στην πρώτη περίπτωση που η θυγατρική εταιρεία χρηματοδοτείται μέσω συμμετοχής στο μετοχικό της κεφάλαιο, στις πλείστες περιπτώσεις, τα μερίσματα που πληρώνει προς τη μητρική, υπόκεινται σε διπλή φορολόγηση. Έτσι , φορολογείται αρχικά με βάση το φορολογικό συντελεστή της θυγατρικής και εν συνεχεία, όταν τα κεφάλαια αυτά θα επαναπατριστούν, υπόκεινται σε φόρο με βάση τον συντελεστή της μητρικής. Αντίστοιχα, στην δεύτερη περίπτωση που θυγατρική χρηματοδοτείται μέσω δανεισμού, δηλαδή μέσω μακροπρόθεσμων κεφαλαίων, η αποπληρωμή των τόκων που παραχωρούνται στην μητρική, υπόκεινται στον φορολογικό συντελεστή της μητρικής, ο οποίος πιθανότατα να είναι υψηλότερος από αυτόν της θυγατρικής. Είναι εμφανές λοιπόν ότι και οι δύο αυτές επιλογές χρηματοδότησης της θυγατρικής, λαμβάνοντας υπόψη τα συνεπαγόμενα κόστη από τους παρακρατούμενους φόρους και τη διαθεσιμότητα ή μη φορολογικών εκπτώσεων, πιθανότατα να μην αποτελούν συμφέρουσες λύσεις και να μην είναι φορολογικά αποτελεσματικές.

Αντιθέτως, η παρεμβολή ενός offshore χρηματοοικονομικού κέντρου στη συναλλαγή, μειώνει ή ακόμη και εξαλείφει πολλά από τα πιο πάνω μειονεκτήματα καθώς η δημιουργία από τη μητρική , μιας offshore εταιρείας σε ένα τέτοιο κέντρο , η οποία και χρηματοδοτεί τη θυγατρική που βρίσκεται σε τρίτη χώρα, επιτυγχάνει το να υπόκεινται τα κέρδη που πληρώνονται στην offshore εταιρεία, στο φορολογικό καθεστώς του διεθνούς offshore χρηματοοικονομικού κέντρου και όχι σε αυτό της μητρικής. Επιπλέον, με την διαμεσολάβηση μιας offshore εταιρείας εγκατεστημένης σε ένα διεθνές offshore χρηματοοικονομικό κέντρο μεταξύ της θυγατρικής και της μητρικής, όπου υποτιμολογημένες πωλήσεις από την θυγατρική εταιρεία προς την offshore και υπερτιμολογημένες πωλήσεις από την offshore στην μητρική,

συσσωρεύονται τα κέρδη στο offshore κέντρο. Επίσης, μέσω δαπανών διαχείρισης από την offshore προς την θυγατρική και την μητρική εταιρεία, συσσωρεύονται κέρδη στην offshore ενώ αντίστοιχα δημιουργούνται δαπάνες τόσο στην μητρική όσο και στην θυγατρική, περιορίζοντας τα κέρδη τους και χωρίς να υπάρχει συναλλαγή μεταξύ της θυγατρικής και της μητρικής που θα είχε σαν αποτέλεσμα την διπλή και υπέρμετρη φορολόγηση.²⁰⁹

Ως εκ τούτου , λόγω των προαναφερθέντων χαμηλών φορολογικών συντελεστών που επικρατούν στα κέντρα αυτά, η offshore εταιρεία θα χρησιμοποιείται ταυτόχρονα προς όφελος της μητρικής και της θυγατρικής εταιρείας. Επιπλέον, η παρεμβολή της offshore εταιρείας προσφέρει επίσης πλεονεκτήματα όπως :

α) Τα κέρδη, αντί να επαναπατριστούν και να υποστούν έτσι επιπλέον φορολόγηση ή να μεταφερθούν κάτω από συναλλαγματικούς περιορισμούς, μπορούν να τοποθετηθούν σε χώρα offshore

β) Η φορολογική υποχρέωση ενός ομίλου εταιρειών μπορεί να περιορισθεί σε διεθνές επίπεδο

γ) Τα κέρδη μπορούν να μετακινηθούν από μια χώρα με υψηλό φορολογικό συντελεστή σε μια χώρα με χαμηλό φορολογικό συντελεστή.

δ) Μείωση του συντελεστή των παρακρατούμενων φόρων. Αυτό επιτυγχάνεται με το χαμηλό φορολογικό συντελεστή στα διεθνή offshore χρηματοοικονομικά κέντρα αλλά και πολλές περιπτώσεις, σε συνδυασμό με υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες μεταξύ χωρών²¹⁰, μέσω ενός δικτύου φορολογικών και άλλων συμβάσεων που επιτρέπουν την μείωση του συντελεστή παρακρατούμενων φόρων ή και παροχή²¹¹ άλλων φορολογικών διευκολύνσεων.

²⁰⁹ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 56-57

²¹⁰ Joseph Isenbergh, International Taxation, 2005, σελ. 9-11

²¹¹ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 51-53

2.1.6 Δομές Υπεράκτιων Εταιρειών

Οι υπεράκτιες Εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διαφορετικούς σκοπούς, με ποικίλους τρόπους και πολλαπλούς και διαφορετικούς σκοπούς.

(Στο παρόν στάδιο, θα γίνει μια συντομότερη αναφορά στις βασικότερες μορφές υπεράκτιων εταιρειών για μια πιο σφαιρική ενημέρωση γύρω από την ύπαρξη των υπεράκτιων εταιρειών, και θα αναλυθεί εκτενέστερα η μορφή υπεράκτιων εταιρειών που ενδιαφέρει την παρούσα εργασία, αυτή δηλαδή των υπεράκτιων ναυτιλιακών εταιρειών.)

Βασικότερες λοιπόν μορφές υπεράκτιων εταιρειών είναι οι εξής:

2.1.6.1 Εταιρείες χαρτοφυλακίου ή συμμετοχών (*Holdings Companies*)

Οι υπεράκτιες αυτές εταιρείες χρησιμοποιούνται με σκοπό τη χρηματοδότηση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων, δηλαδή , οι δραστηριότητες σε τρίτες χώρες συγκεντρώνονται σε μια υπεράκτια εταιρεία, η οποία είτε διαθέτει υποκαταστήματα είτε κατέχει τις μετοχές των διεθνών θυγατρικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε τρίτες χώρες. Έτσι, η υπεράκτια εταιρεία λειτουργεί ως εταιρεία εκκαθαριστής για τα κέρδη από τις δραστηριότητες στις τρίτες χώρες, για συσσώρευση κερδών, επανεπένδυση των κερδών και εν γένει φορολογικό σχεδιασμό δραστηριοτήτων , επιτυγχάνοντας πλεονεκτήματα όπως την απουσία συναλλαγματικών ελέγχων, την αναβολή πληρωμής φόρου σε υπεραξίες και την αναβολή πληρωμής φόρου σε μερίσματα^{212 213}.

²¹²Με τη διαμεσολάβηση της υπεράκτιας αυτής εταιρείας Χαρτοφυλακίου μεταξύ της μητρικής και της θυγατρικής και την συγκέντρωση των μερισμάτων σε αυτή, αποφεύγονται οι καταβολές φόρων στα μερίσματα αυτά καθώς , λόγω των φορολογικών προνομίων που παρέχονται στις εταιρείες αυτές από τα Διεθνή offshore χρηματοοικονομικά κέντρα στα οποία και είναι εγκατεστημένες, είτε φορολογούνται με μειωμένο φορολογικό συντελεστή, είτε με μηδενικό.

²¹³Δουβής, Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 61-64

2.1.6.2 Εταιρείες παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών (Finance companies)

Οι υπεράκτιες εταιρείες παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών λειτουργούν ως κανάλι διοχέτευσης δανείων σε μια ξένη θυγατρική εταιρεία, δηλαδή, παρέχουν τη δυνατότητα αποτελεσματικής μετακίνησης κερδών από μια ξένη θυγατρική που παίζει τον ρόλο της δανειολήπτριας εταιρείας και η οποία υπάγεται σε δικαιοδοσία με υψηλούς φορολογικούς συντελεστές, στην υπεράκτια εταιρεία η οποία υπάγεται σε δικαιοδοσία με χαμηλή φορολογία.²¹⁴ Επιπλέον, οι εταιρείες αυτές, έχουν σημαντική αξία στις περιπτώσεις όπου μια χώρα έχει πολύ υψηλούς συντελεστές φορολόγησης εισοδήματος και μερισμάτων αφού στην περίπτωση αυτή, τα κέρδη των εταιρειών φορολογούνται με υψηλό συντελεστή και επιβάλλεται παρακρατούμενος φόρος στα μερίσματα. Με τη χρήση όμως των υπεράκτιων εταιρειών παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, οι οποίες παίρνουν δάνεια από τις θυγατρικές και μέσω του τόκου και της αποπληρωμής των δανείων, μειώνουν αποτελεσματικά όχι μόνο το φορολογητέο εισόδημα - κέρδος της ξένης θυγατρικής αλλά και την αποπληρωμή μερισμάτων που υπόκεινται σε παρακρατούμενο φόρο.²¹⁵

2.1.6.3 Εταιρείες Παροχής Διοικητικών Υπηρεσιών (Administration Companies)

Οι offshore εταιρείες παροχής Διοικητικών Υπηρεσιών συναντώνται στις περιπτώσεις όπου υπεράκτιες δραστηριότητες δεν περιλαμβάνουν άπλα μια ξένη θυγατρική εταιρεία αλλά τη μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές, σε διάφορες χώρες και με διαφορετικές δραστηριότητες, αποτελώντας έτσι έναν όμιλο εταιρειών, του οποίου ο έλεγχος και η διαχείριση διεξάγεται μέσω της υπεράκτιας εταιρείας παροχής υπηρεσιών διοίκησης – διαχείρισης.

²¹⁴Σε αυτή την περίπτωση, υπάρχει ένα σημαντικό μειονέκτημα καθώς επιβάλλεται παρακράτηση φόρου στο ποσό του τόκου του δανείου από τις χώρες έδρας της δανειολήπτριας εταιρείας.

²¹⁵Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 51-53

Το σχήμα αυτό, με την ίδρυση κεντρικών γραφείων διοίκησης σε μια offshore χώρα, προσφέρει εμπορικά πλεονεκτήματα με την συγκέντρωση των Διοικητικών και των Διαχειριστικών λειτουργιών σε μια εταιρεία και μάλιστα, από φορολογικής άποψης, είναι μια τεχνική μεταφοράς κερδών, όπου οι δραστηριότητες διοίκησης – διαχείρισης ενός ομίλου εταιρειών αναλαμβάνονται από την υπεράκτια εταιρεία παροχής διοικητικών υπηρεσιών, η οποία αμειβεται με ποσοστό επί των κερδών του ομίλου²¹⁶. Η υπεράκτια εταιρεία για τα κέρδη (αμοιβές) της δεν φορολογείται ή φορολογείται με πολύ χαμηλό συντελεστή, ανάλογα με το φορολογικό καθεστώς του κάθε υπεράκτιου κέντρου. ²¹⁷Έτσι, στην περίπτωση των ομίλων εταιρειών, η μητρική και οι θυγατρικές της, παραχωρούν τις διοικητικές υπηρεσίες τους στην offshore εταιρεία παροχής Διοικητικών Υπηρεσιών, στην οποία και πληρώνουν, η κάθε μια από αυτές, προμήθεια διαχείρισης βασιζόμενη σε μια ανταγωνιστική τιμή αγοράς, με απώτερο στόχο να μην προκαλούν τις τοπικές αρχές. Εν συνεχεία, οι προμήθειες αυτές αφαιρούνται από το εισόδημα της κάθε εταιρείας και δύναται να πληρώνονται χωρίς παρακρατηθέντες ή άλλους φόρους στην υπεράκτια εταιρεία, καθώς αυτή δεν έχει κύρια εγκατάσταση ή κάποια άλλη παρουσία εκτός του Διεθνούς offshore Χρηματοοικονομικού Κέντρου, πετυχαίνοντας έτσι μια αποτελεσματική μεταφορά κερδών από τις ξένες θυγατρικές και την μητρική στην offshore εταιρεία.²¹⁸

2.1.6.4 Εμπιστεύματα (Trusts)

Η ιδέα των trust αναπτύχθηκε ως τρόπος προστασίας της περιουσίας. Σε ένα trust , συμβαλλόμενοι είναι ο διαθέτης (settlor) ο οποίος και μεταφέρει τα περιουσιακά του στοιχεία σε trust, ο διαχειριστής (trustees) ο οποίος διοικεί το trust, ο θεματοφύλακας (custodian) και ο δικαιούχος (beneficiary) ο οποίος λαμβάνει τα οφέλη των περιουσιακών στοιχείων του trust.. Το trust δεν έχει νομική προσωπικότητα και δεν μπορεί να έχει περιουσιακά στοιχεία. Ως εκ τούτου, όλη η περιουσία του trust είναι εκχωρημένη στον διαχειριστή, ο οποίος μπορεί να είναι είτε το φυσικό πρόσωπο είτε η εταιρεία. Τα περιουσιακά στοιχεία του trust μπορεί να έχουν την μορφή ακινήτων, μετρητών, αξιογράφων , επενδύσεων και ασφαλιστικών

²¹⁶Τα κέρδη αυτά προκύπτουν από τα επιπλέον έσοδα που εξοικονομούνται για τον όμιλο μέσω της μεταφοράς ορισμένων κερδών από τις ξένες θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες υπόκεινται σε δικαιοδοσίες με ψηλή φορολογία, στην δικαιοδοσία της υπεράκτιας εταιρείας, η οποία υπόκειται σε καθεστώς χαμηλής ή και μηδενικής φορολογίας.

²¹⁷Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 78

²¹⁸Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 78-79

πολιτικών.

Το trust είναι ένα είδος αργής δωρεάς που γίνεται στους δικαιούχους από τον παρέχοντα τα κεφάλαια (settlor), ο οποίος σε πολλές περιπτώσεις, είναι και ο δικαιούχος. Οι διαχειριστές από την άλλη, φροντίζουν για τη δωρεά και συνήθως ανταμείβονται για αυτές τους τις υπηρεσίες, λειτουργώντας ως επιστάτες- διαχειριστές με ειδικά καθήκοντα και υπευθυνότητες.

Τα trust έχουν διάρκεια 100 χρόνων από την ίδρυση τους και είναι αποτελεσματικά στις περιπτώσεις που οι δικαιούχοι βρίσκονται σε διαμάχη ή ο διαχειριστής δεν είναι σε θέση να τα διαχειριστεί²¹⁹. Με την χρήση των trust επιτρέπεται ο διαχωρισμός της ιδιοκτησίας ή των δικαιωμάτων ενός περιουσιακού στοιχείου ενώ συχνά, παρέχεται μεγαλύτερη ευελιξία και ανωνυμία κατά τη μεταφορά και τον έλεγχο κεφαλαίων ή περιουσιακών στοιχείων, καθώς ένα trust δεν αντιμετωπίζει τα συνήθη προβλήματα που εμφανίζουν άλλοι οργανισμοί όπως προβλήματα με μετόχους, μερίσματα ή άλλες υποχρεώσεις.

Η σύσταση ενός trust γίνεται με έγγραφη συμφωνία χωρίς όμως να αποτελεί εταιρεία μετοχών, συμβούλιο ή διαθήκη αλλά μπορεί να δημιουργείται από αυτά ή ακόμη και από μια δωρεά από ένα διαθέτη κατά την διάρκεια της ζωής του. Σε πολλές περιπτώσεις, ο διαθέτης και ο δικαιούχος είναι το ίδιο πρόσωπο ή σε άλλες περιπτώσεις να διαφοροποιεί την ταυτότητα του, δίνοντας άτυπα εντολή στους διαχειριστές του, να το ιδρύσουν και να προβούν στις νόμιμες διαδικασίες δημοσιοποίησης. Τα trust αναγνωρίζονται συνήθως από τις χώρες που διαθέτουν αγγλοσαξονικό δίκαιο, ενώ άλλες χώρες που βασίζονται σε γαλλογερμανικό μοντέλο, όπως για παράδειγμα η Ελλάδα, δεν αναγνωρίζουν το trust²²⁰. Οι περισσότερες υπερράκτιες δικαιοδοσίες παρέχουν τη δυνατότητα στέγασης σε trust. Η συνθηθέστερη αιτία χρήσης των υπερράκτιων trust είναι η απόκρυψη της ταυτότητας των διαθετών για την αποφυγή των διατάξεων περί ξεπλύματος μαύρου χρήματος και αυξημένης φορολογίας.²²¹

²¹⁹σε περιπτώσεις για παράδειγμα που ο διαχειριστής είναι ηλικιωμένος και δεν είναι σε θέση να σκεφτεί καθαρά

²²⁰Ανεξαρτήτως όμως από την αναγνώριση ή μη του trust από το εσωτερικό δίκαιο μιας χώρας, υπάρχει δυνατότητα παροχής στέγασης του στην κάθε χώρα.

Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 82

²²¹Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 81-88

2.1.6.5 Εμπορικές Εταιρείες (Trading Companies)

Οι Εμπορικές Εταιρείες είναι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Εδώ, η υπεράκτια εταιρεία χρησιμοποιείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μεταφέρει αποτελεσματικά τα κέρδη από μια χώρα με υψηλή φορολόγηση σε μια χώρα με χαμηλή φορολόγηση.

Τα σχήματα που διαμορφώνονται σε αυτές τις περιπτώσεις αποκαλούνται «τριγωνικό εμπόριο». Το σχήμα αυτό συνήθως εφαρμόζεται ως ακολούθως: μια εμπορική εταιρεία που πραγματοποιεί εισαγωγές και εξαγωγές, ιδρύει μια υπεράκτια εταιρεία, που λειτουργεί ως διαμεσολαβητής μεταξύ πωλητή και αγοραστή. Όταν η ιδρύτρια επιχείρηση πραγματοποιεί εισαγωγές, ο προμηθευτής στέλνει τα εμπορεύματα απευθείας στην ιδρύτρια και εκδίδει το τιμολόγιο στο όνομα της υπεράκτιας εταιρείας, η οποία με τη σειρά της τιμολογεί την ιδρύτρια επιχείρηση σε τιμή προσαυξημένη. Αντίστοιχα, αν η μητρική επιχείρηση πραγματοποιεί εξαγωγές, το εμπόρευμα αποστέλλεται στον αγοραστή και η μητρική τιμολογεί την υπεράκτια με τιμή χαμηλότερη, η οποία με την σειρά της τιμολογεί τον αγοραστή. Με τον τρόπο αυτό, η μητρική επιχείρηση αρχικά μειώνει τα εμφανιζόμενα κέρδη και επιπλέον συσσωρεύει το κεφάλαιο στο λογαριασμό της υπεράκτιας εταιρείας. Έτσι, ένα μέρος του κέρδους το οποίο σε κάθε περίπτωση θα πραγματοποιούσε η μητρική, μετακινείται αποτελεσματικά από την χώρα με υψηλό φορολογικό συντελεστή στην offshore εμπορική εταιρεία με χαμηλό συντελεστή.

Με δεδομένο ότι οι περισσότερες offshore δικαιοδοσίες επιβάλλουν υψηλούς εισαγωγικούς δασμούς, η offshore εμπορική επιχείρηση θα έπαιζε σημαντικό ρόλο στις περιπτώσεις που δεν παραλάμβανε τα αγαθά, αλλά τα πουλούσε στην ξένη θυγατρική, χωρίς αυτά να εκτελωνίζονται από την έδρα της offshore. Με τον τρόπο αυτό θα αποφεύγονταν οι διπλοί και αυξημένοι εισαγωγικοί δασμοί.²²²

²²²Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 74

2.1.6.6 Εταιρείες αδειών (Licensing companies)

Οι υπεράκτιες εταιρείες αδειών χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις για να λειτουργούν ως χορηγοί αδειών δικαιωμάτων σε ξένες θυγατρικές εταιρείες. Οι περιοδικές πληρωμές για το δικαίωμα χρήσης βιομηχανικής και πνευματικής ιδιοκτησίας, όπως είναι τα δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, σημάτων, ήχου, εικόνας, επιστημονικών πληροφοριών, συγγραφικών δικαιωμάτων κ.λπ. , λειτουργούν και χρησιμοποιούνται από πολλές δικαιοδοσίες σαν ενοίκιο (royalties), δηλαδή σαν έξοδα που μειώνουν την φορολογητέα ύλη των επιχειρήσεων. Με τον τρόπο αυτό μεταφέρονται κέρδη από την ξένη θυγατρική στην offshore licensing εταιρεία , η οποία πληρώνει αμελητέο ή καθόλου φόρο²²³ και επιτυγχάνεται η συγκέντρωση κεφαλαίων στην υπεράκτια εταιρεία.

Παρόλα αυτά , ως έδρα της offshore licensing εταιρείας , θα πρέπει να επιλεγεί ένα Διεθνές offshore Χρηματοοικονομικό Κέντρο το οποίο θα διαθέτει ειδικό φορολογικό καθεστώς καθώς και νομικό καθεστώς που θα αναγνωρίζει συμφέροντα σε δικαιώματα ευρεσιτεχνίας συγγραφής κ.λπ.²²⁴

2.1.6.7 Εταιρείες ακινήτων (Real Estate)

Μια από τις πιο διαδεδομένες χρήσεις υπεράκτιων εταιρειών στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια είναι η αγορά και διαχείριση ακινήτων. Προκειμένου να προχωρήσει μια υπεράκτια εταιρεία στην αγορά ακινήτου, πρέπει το φυσικό πρόσωπο, που εμφανίζεται ενώπιον του συμβολαιογράφου ως εκπρόσωπος της εταιρείας, να είναι εφοδιασμένος με μια πλήρη σειρά εγγράφων που θα αποδεικνύουν την πληρεξουσιότητα του εμφανιζόμενου προσώπου για την κατάρτιση και υπογραφή του συμβολαίου αγοράς, τη νόμιμη σύσταση της εταιρείας κατά το δίκαιο της έδρας της και τη μέχρι στιγμής λειτουργία και μη λύση της εταιρείας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως γίνεται δεκτό από τη διοίκηση, η μίσθωση και ιδιόχρηση ακινήτων στην

²²³ με απουσία συνεπαγόμενων υψηλών συντελεστών παρακρατούμενων φόρων

²²⁴ Δουβής, Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 71

Ελλάδα από μόνα τους δεν δημιουργούν μόνιμη εγκατάσταση, καθώς και η μεταγενέστερη μεταβίβαση των μετοχών της εταιρείας και ως εκ τούτου όλης της περιουσίας της, τόσο της κινητής όσο και της ακίνητης, δεν είναι εύκολο να γίνει αντιληπτή από τις φορολογικές αρχές.

Κατά την πώληση ακινήτου υπεράκτιας εταιρείας παραδίδονται οι μετοχές της υπεράκτιας, έτσι αποφεύγεται ο εκάστοτε φόρος μεταβίβασης ακινήτου, ενώ όταν αποβιώσουν οι κληρονόμοι του δεν πληρώνουν φόρο κληρονομιάς.²²⁵

Μερικά από τα βασικά πλεονεκτήματα των εταιρειών αυτών είναι η μη καταβολή φόρου κληρονομιάς, γονικής παροχής ,μεταβίβασης²²⁶, ή δωρεάς, η ελεύθερη μεταβίβαση μετοχών των υπεράκτιων εταιρειών από τον κομιστή, η διασφάλιση από μελλοντικές διεκδικήσεις δανειστών, η αποφυγή διεκδικήσεων συζύγων σε περίπτωση διαζυγίου, η μη φορολόγηση του κεφαλαίου για την αγορά ακινήτου και η απουσία του "πόθεν έσχες" ,

2.1.6.8 Εταιρείες αντιπροσώπευσης (Nominee companies)

Οι εταιρείες αντιπροσώπευσης είναι δομές όπου μια υπεράκτια εγχώρια (onshore) εταιρεία ενεργεί ως αντιπρόσωπος μίας ή περισσότερων εταιρειών. Ουσιαστικά, η onshore εταιρεία επενδύει χρήματα σε offshore εταιρείες επιτυγχάνοντας έτσι ένα υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και σημαντικά φορολογικά οφέλη.

²²⁵ Αυτό δεν μπορεί να αποφευχθεί καθώς δεν μπορεί να απαγορευθεί η χρήση των εταιρειών αυτών, έτσι , για να αποτραπεί η χρήση τους, γίνεται προσπάθεια φορολόγησης. Η παγκοσμιοποίηση θα μπορούσε να φέρει κάποια θετικά αποτελέσματα, δηλαδή η Ευρωπαϊκή Ένωση κατάφερε αρχικά κάθε χώρα-μέλος της να είναι υποχρεωμένο να ενημερώνει τις φορολογικές αρχές των άλλων χωρών για τις τοποθετήσεις που κάνουν οι φορολογικοί κάτοικοι στο έδαφος της. Άλλωστε με τις διατάξεις άρθρων 15 έως και 18 του ν. 3091/2002 θεσπίστηκε για πρώτη φορά φόρος επί των ακινήτων των υπεράκτιων εταιρειών βάση του οποίου ,οι εταιρείες οι οποίες έχουν εμπράγματα δικαιώματα πλήρους ή ψιλής κυριότητας ή επικαρπίας σε ακίνητα που βρίσκονται στην Ελλάδα, καταβάλλουν ειδικό ετήσιο φόρο 3% επί της αξίας αυτών. Κατόπιν με τις διατάξεις του άρθρου 57 του ν. 3842/2010 τροποποιήθηκε το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον ειδικό φόρο επί των ακινήτων (άρθρα 15 έως 17 του ν. 3091/2002) και αναπροσαρμόστηκε ο φορολογικός συντελεστής της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν. 3091/2002 από 3% σε 15% και διευρύνθηκαν οι κατηγορίες των προσώπων-οντοτήτων που είναι υπόχρεοι σε υποβολή δήλωσης και καταβολής του φόρου.

²²⁶η μη καταβολή φόρου υπεραξίας κατά την μεταβίβαση του ακινήτου

2.1.6.9 Εταιρείες επενδύσεων(Investment companies)

Οι υπεράκτιες Εταιρείες Επενδύσεων βρίσκουν χρήση στην συγκέντρωση κεφαλαίων, τα οποία διαμέσου των εταιρειών αυτών , μπορούν να επενδυθούν ή να κατευθυνθούν σε οποιαδήποτε χώρα στον κόσμο. Για να μην φορολογηθούν οι πληρωτέοι τόκοι ή τα έσοδα από τα κεφάλαια αυτά, υπάρχουν προνομιακές περιοχές όπου τα κεφάλαια μπορούν να κατατεθούν είτε σε μορφή ομολόγων (αφορολόγητοι τίτλοι) είτε σε μορφή τραπεζικών καταθέσεων, όπου ο τόκος καταβάλλεται χωρίς φορολογικές επιβαρύνσεις.

Η προσεκτική επιλογή της υπεράκτιας δικαιοδοσίας επιτρέπει στο να επενδυθούν τα προαναφερόμενα κεφάλαια σε χώρες με υψηλούς συντελεστές φορολόγησης, εφόσον αυτές έχουν συνάψει ευνοϊκές φορολογικές συμβάσεις με υπεράκτιο κέντρο.

2.1.6.10 Τραπεζικές Εταιρείες (Banking Companies)

Η ύπαρξη τραπεζικών εταιρειών είναι ένα φαινόμενο των τελευταίων ετών όπου πολλά τραπεζικά ιδρύματα, σε υπεράκτιες δικαιοδοσίες, καθιερώθηκαν ως φορολογικά καταφύγια , αποτελώντας θυγατρικές εταιρείες μεγάλων διεθνών τραπεζών. Ως αποτέλεσμα της πάγιας τακτικής των υπεράκτιων εταιρειών για μείωση της φορολογικής επιβαρύνσεως , η ίδρυση των τραπεζικών αυτών εταιρειών σε υπεράκτια κέντρα, δίνει το πλεονέκτημα της καταβολής τόκων απαλλαγμένων από παρακρατήσεις φόρων. Πέραν αυτού, τα τραπεζικά αυτά ιδρύματα ασχολούνται με τη διεθνή χρηματοδότηση από προνομιακές βάσεις (υπεράκτια κέντρα), η οποία δεν υπόκειται σε συναλλαγματικούς ελέγχους, χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις²²⁷ ή ιδιώτες ως κέντρα διαχείρισης των διαθέσιμων κεφαλαίων των πελατών τους, και επίσης, σε συνδυασμό με τις εταιρείες Trusts που συνδέονται με αυτά, έχουν την δυνατότητα να παρέχουν ποικίλες χρηματοδοτικές υπηρεσίες σε διεθνές επίπεδο.

Παραδείγματα χωρών με μακρά παράδοση στην τήρηση τραπεζικών ιδρυμάτων είναι χώρες όπως η Ελβετία²²⁸, το Λιχτενστάιν και η Αυστρία όπου διαφυλάσσεται το τραπεζικό απόρρητο

²²⁷Κυρίως για μικρότερες επιχειρήσεις και σε ορισμένες περιπτώσεις από ιδιώτες

²²⁸ Jason Campbell Sharman, Havens in a Storm : The Struggle for Global Tax Regulation 2006, σελ.22-24

των λογαριασμών των ξένων πελατών τους, διατηρώντας την ανωνυμία τους²²⁹ και προσελκύοντας έτσι κεφάλαια από όλο τον κόσμο.²³⁰

2.1.6.11 Ναυτιλιακές Εταιρείες

Αναφέροντας τις λοιπές υπεράκτιες εταιρείες οι οποίες μπορούν να ιδρυθούν με βάση τη λειτουργία των υπεράκτιων κέντρων, καταλήγουμε στις ναυτιλιακές υπεράκτιες εταιρείες για τις οποίες, ένας μεγάλος αριθμός των υπεράκτιων κέντρων, έχουν θεσπίσει ευνοϊκές ρυθμίσεις για να προσελκύσουν τέτοιου είδους εταιρείες που ασχολούνται με τη ποντοπόρο ναυτιλία, περιλαμβανομένης της ναύλωσης και ενοικίασης σκαφών. Οι χώρες αυτές ενθαρρύνουν δυναμικά τις ναυτιλιακές εταιρείες να λειτουργήσουν υπό τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, κάτι που επιτρέπει σε μια μη μόνιμα εγκατεστημένη εταιρεία να νηολογήσει τα πλοία της με σύντομες και όχι ιδιαίτερα αυστηρές διαδικασίες, αλλά και με εξαιρετικά χαμηλό και ανταγωνιστικό κόστος, χρησιμοποιώντας την σημαία του υπεράκτιου κέντρου. Τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση- διαχείριση του πλοίου που κατέχει μια υπεράκτια εταιρεία, υποβάλλονται σε μια ειδική και πολύ χαμηλή φορολογική μεταχείριση²³¹.

Πέραν των οικονομικών διευκολύνσεων που προσφέρουν τα υπεράκτια κέντρα, τα πλείστα εξ αυτών, στοχεύοντας στην προσέλκυση και άλλων πλοιοκτητών, εγκαθιδρύουν και προσφέρουν κάποιες νομικές ρυθμίσεις σχετικές με το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφάλεια των πλοίων, χρησιμοποιώντας την καταχώρηση τους ως σημαίες ευκαιρίας με σκοπό να επωφεληθούν τις ευνοϊκές συνθήκες λειτουργίας που παρέχουν στις εν λόγω εταιρείες η διατήρηση μιας σημαίας ευκαιρίας.²³² Έτσι, με τις ρυθμίσεις αυτές, ο εκάστοτε εφοπλιστής προσελκύεται καθώς από

²²⁹Το άνοιγμα τραπεζικού offshore λογαριασμού επιτυγχάνεται, κατά την πρώτη επαφή, μέσω αποστολής επιστολών σε διάφορες τράπεζες με τη χρήση κάποιου ψευδώνυμου και δήλωση διαφορετικών διευθύνσεων προκειμένου να διατηρηθεί η ανωνυμία και να αποκτηθούν οι απαιτούμενες πληροφορίες ενώ η τράπεζα από την πλευρά της ζητά πληροφορίες όπως δείγμα υπογραφής και συστάσεις. Οι ιδιαίτερα εύποροι πελάτες επιτυγχάνουν άνοιγμα αριθμημένων λογαριασμών που διασφαλίζουν την ανωνυμία τους ενώ οι λιγότερο εύποροι πελάτες, για να διαφυλάξουν την μυστικότητα τους, απευθύνονται σε χώρες που δεν απαιτούνται συστάσεις για το άνοιγμα λογαριασμών και έπειτα, οι εν λόγω λογαριασμοί χρησιμοποιούνται ως αναφορά για το άνοιγμα offshore λογαριασμών.

Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.94

²³⁰Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.89

²³¹αν και σε πολλές περιπτώσεις, οι ειδικοί χαμηλοί συντελεστές, δεν εφαρμόζονται σε όλο το εισόδημα που αποκτάται από την offshore εταιρεία αλλά μέρος αυτού φορολογείται με πλήρη συντελεστή κατά την πληρωμή του δικαιώματος χρήσης της σημαίας και της καταχώρησης.

Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.80

²³²Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ.80

την μια του παρέχονται οικονομικές ελαφρύνσεις και από την άλλη διασφαλίζεται η ασφάλεια του πλοίου , του πληρώματος και του φορτίου.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες , λόγω της γενικής και μακροχρόνιας πολιτικής και οικονομικής αστάθειας που επικρατεί στην Ελλάδα, υπήρξαν οι πρώτοι οι οποίοι έκαναν χρήση- κατάχρηση των υπεράκτιων αυτών εταιρειών. Χιλιάδες καράβια ελληνικής ιδιοκτησίας ανήκουν σε εταιρείες εγκατεστημένες σε διεθνή υπεράκτια χρηματοοικονομικά κέντρα και κυρίως Λιβεριανής ή Παναμαϊκής ιδιοκτησίας πλοία. Στις περιπτώσεις όμως αυτές, αν και οι εταιρείες είναι εγκατεστημένες στις χώρες αυτές, εντούτοις τα πλοία νηολογούνται και φέρουν την ελληνική σημαία με βάση το άρθρο 5 ΝΔ 187/1973 και ως εκ τούτου θεωρούνται ελληνικά. Παρ' όλα αυτά , υπάρχει η δυνατότητα να υπαχθούν και στις ευνοϊκές διατάξεις του συνταγματικά κατοχυρωμένου ΝΔ2687/53²³³ για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού ενώ η φορολογία των ναυτιλιακών αυτών εταιρειών υπολογίζεται με βάση την ηλικία και τους κόρους ολικής χωρητικότητας του κάθε πλοίου. Επιπλέον , η φορολογία τους κατοχυρώνεται συνταγματικά και ως εκ τούτου δεν μπορεί να μεταβληθεί και να αυξηθεί. Σήμερα, ένας πολύ μεγάλος αριθμός πλοίων ελληνικών συμφερόντων ο οποίος έχει εγκαταστήσει ναυτιλιακές εταιρείες στα υπεράκτια αυτά κέντρα, φέρει την σημαία των κέντρων, καθώς το πλοίο θα πρέπει να φέρει την σημαία της χώρας στην οποία είναι εγκατεστημένη η έδρα των εταιρειών στην οποία ανήκουν τα πλοία.²³⁴ και με την απουσία της ύπαρξης- απαιτήσεως ύπαρξης του γνήσιου δεσμού μεταξύ της χώρας νηολόγησης και της χώρας από όπου πραγματικά προέρχεται ή πλοιοκτησία.²³⁵

Πέραν αυτού, με το AN89/1967²³⁶ αναγνωρίζονται για τις ναυτιλιακές αλλά και τις μη ναυτιλιακές εμπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα πλην όμως δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, πολλά φορολογικά και δασμολογικά προνόμια, σε μια προσπάθεια προσέλκυσης ξένων πλοιοκτητών για εγκατάσταση στην Ελλάδα. Αντιθέτως, μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στην αλλοδαπή, πληρώνει και επιβαρύνεται κανονικά με τους ελληνικούς φόρους για τα κέρδη στην αλλοδαπή. Είναι όμως φανερό πως οι υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες συγκεντρώνουν πληθώρα ευνοϊκών στοιχείων που προσελκύει ολοένα και περισσότερους πλοιοκτήτες.

²³³για τα διατάγματα αυτά γίνεται εκτενή αναφορά σε μετέπειτα κεφάλαιο (κεφάλαια 3.3.2 , 3.3.3, 3.3.4)

²³⁴ Chorley & Gilles' , Shipping Law, σελ 19-21 και Robert Grime , Shipping Law, 1991, σελ. 30-32

²³⁵ ICS (Institute of Chartered Shipbrokers) , Shipping Law, σελ. 6-7

²³⁶Ο νόμος αυτός επίσης αναλύεται σε μετέπειτα κεφάλαιο (κεφάλαιο 3.3.4)

(Το θέμα των σημαίων ευκαιρίας θα αναλυθεί σε μετέπειτα κεφάλαιο της παρούσας εργασίας ²³⁷ενώ στο παρών στάδιο θα αναλυθούν κάποια από τα σημαντικότερα παραδείγματα υπεράκτιων κέντρων και τις δυνατότητες που δίνονται στις εγκατεστημένες σε αυτά offshore ναυτιλιακές εταιρείες.)

2.1.7 Παραδείγματα υπεράκτιων κέντρων

2.1.7.1 Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Κύπρο και η σημαία της

Η Κύπρος αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα υπεράκτια ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως. Η στρατηγική θέση του νησιού στο σταυροδρόμι τριών Ηπείρων , η γειτνίαση με τα μεγάλα κέντρα εξαγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου όπως επίσης και με την κομβικής σημασίας για τα ναυτιλιακά δεδομένα διώρυγα του Σουέζ, σε συνδυασμό με την πολιτική και οικονομική σταθερότητα που επικρατεί στο νησί τα τελευταία χρόνια , το εύπλαστο και ευέλικτο φορολογικό της σύστημα και το μεγάλο αριθμό φορολογικών συμβάσεων για αποφυγή διπλής φορολογίας, την κατέστησαν ως ένα καταξιωμένο και υπερσύγχρονο διεθνές οικονομικό και εμπορικό κέντρο.

Μια σύντομη αναδρομή στο πρόσφατο παρελθόν του νησιού, εντοπίζεται εύκολα η τεράστια μετεξέλιξη του σε ένα πολιτικά και οικονομικά αφελέστατο κέντρο. Αρχικά, με την καθιέρωση της Κυπριακής Δημοκρατίας μετά την ανεξαρτητοποίηση του νησιού από την αποικιοκρατία της Αγγλίας, η πολιτική κατάσταση στην Κύπρο δεν ήταν καθόλα ευοίωνη καθώς υπήρξαν συνεχής αναταραχές με την μειονότητα των Τούρκων στο νησί με αποκορύφωμα την Τούρκικη εισβολή του 1974. Το γεγονός αυτό , πέρα της απώλειας της εδαφικής κυριαρχίας της Κυπριακής Δημοκρατίας στο 36% της γεωγραφικής της έκτασης , έχασε το μεγαλύτερο λιμάνι της, αυτό της Αμμοχώστου και εγκλωβίστηκε σε ένα κλίμα κοινωνικοπολιτικής αβεβαιότητας. Σε εκείνο λοιπόν το χρονικό σημείο λειτούργησαν οι μηχανισμοί του κράτους και με φορολογικές και νομοθετικές ρυθμίσεις σε συνδυασμό με το ψηλό βιοτικό και μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων στο νησί και σε μια σειρά από λοιπούς παράγοντες, το νησί μετεξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα οικονομικά κέντρα της Ευρώπης.

²³⁷και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 3.2

Σημαντικότερη λοιπόν θέση στην Κυπριακή οικονομία κατέχει η ναυτιλία με την Κυπριακή σημαία να κάνει έντονη την παρουσία της ανά το κόσμο ως σημαία ευκαιρίας και να προσελκύει ολοένα και περισσότερους ξένους επιχειρηματίες να δραστηριοποιηθούν στο τομέα της ναυτιλίας, εγκαθιστώντας τις ναυτιλιακές εταιρείες τους στην Κύπρο.²³⁸

Η Κύπρος, από το 1963, έχει καθιερωθεί ως ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα διαθέτοντας σύγχρονες υποδομές και υπηρεσίες που είναι σε θέση να ανταποκριθούν με επιτυχία στις αυξανόμενες απαιτήσεις της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας. Παρά το τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το Κυπριακό νηολόγιο από το τουρκικό εμπάργκο, όπου από το 1987 η τουρκία επέβαλε απαγόρευση κατάπλου στα λιμάνια της σε πλοία που φέρουν την Κυπριακή σημαία, η Κυπριακή ναυτιλία σήμερα, δεν είναι μόνο μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες παγκοσμίως. Η Κυπριακή σημαία βρίσκεται ανάμεσα στις μεγαλύτερες παγκοσμίως με πάνω από 1000 ποντοπόρα πλοία με συνολική ολική χωρητικότητα που υπερβαίνει τα 22.6 εκατομμύρια τόνους, κάτι που την κατατάσσει επίσης ως την χώρα με τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο στην Ε.Ε. με ένα ποσοστό 12% του συνολικού στόλου των 28 κρατών-μελών της.²³⁹ Επιπλέον, η Κύπρος έγινε ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων στον κόσμο, με πάνω από 3000 πλοία να διαχειρίζονται από την Κύπρο, αριθμός που αποτελεί περίπου το 20% του συνολικού παγκοσμίου στόλου διαχειριζόμενο από τρίτους και με εγκατεστημένες στο νησί πολλές από τις μεγαλύτερες διαχειρίστριες εταιρείες παγκοσμίως.²⁴⁰

Οι λόγοι λοιπόν της μετατόπισης πολλών ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στο νησί και η εδραίωση της Κυπριακής σημαίας ποικίλουν και εντοπίζονται τόσο στο νομοθετικό καθεστώς που επικρατεί στο νησί, όσο και στο φορολογικό του σύστημα, προσφέροντας στους επιχειρηματίες όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο νησί.

Ως εκ τούτου, η Κύπρος αποτελεί μια από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ενσωματώσει²⁴¹ το εγκεκριμένο από την Ε.Ε Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας (Tonnage Tax System) όπου προβλέπει φόρο χωρητικότητας επί της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων

²³⁸ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 189

²³⁹ DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁴⁰ DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁴¹ Το φορολογικό αυτό σύστημα εισήχθη στην κυπριακή νομοθεσία τον Απρίλιο του 2010 μέσω της ψήφισης του Νόμου «περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 2010- 44(I)/2010» http://www.cylaw.org/nomoi/indexes/2010_1_44.html

και όχι εταιρικό φόρο επί των πραγματικών κερδών²⁴² που ρυθμίζεται από την Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας(DMS - Department of Merchant Shipping) και όχι από τις Φορολογικές Αρχές. Επιπλέον, προβλέπει τη συνολική φορολογική απαλλαγή από φόρο κερδών και του φόρου διανομής σε όλα τα επίπεδα ενώ από τον Ιούλιο του 2002 καταργήθηκε ο διαχωρισμός μεταξύ υπεράκτιων και εγχώριων εταιρειών και εισάχθηκε ένα ενιαίο φορολογικό σύστημα για όλες τις εταιρείες που ανήκουν είτε σε Κύπριους είτε σε ξένους και που είναι πλοιοκτήτες, ναυλωτές ή διαχειριστές πλοίων²⁴³, προκειμένου να αφαιρεθεί οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των Κυπρίων πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε. Έτσι οι πολίτες των άλλων κρατών- μελών και οι ναυτιλιακές εταιρείες που συστήνονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. δικαιούνται να εγγράφουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο²⁴⁴. Πέραν αυτών, σε επίπεδο ιδρύσεως ναυτιλιακών εταιρειών επιτρέπεται σε εταιρείες - ομίλους να επεκτείνονται σε μικτές δραστηριότητες²⁴⁵, να γίνεται διάσπαση των δραστηριοτήτων διαχείρισης πλοίων (σε crew ή technical) και γενικότερα δίνεται η δυνατότητα ένταξης σε ένα ανοιχτό μητρώο.

Συνοψίζοντας, η Κύπρος προσφέρει ένα μεγάλο αριθμό φορολογικών και νομοθετικών πλεονεκτημάτων τα οποία προσελκύουν πλήθος επιχειρήσεων στο να ιδρύσουν ναυτιλιακές εταιρείες στο νησί. Μερικά από αυτά είναι τα εξής :

- Εύκολη και γρήγορη διαδικασία ίδρυσης ναυτιλιακών εταιρειών υπό νομικές μορφές όπως Εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, Συνεταιρισμό ή Παράρτημα αλλοδαπής εταιρείας²⁴⁶, με χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας .
- Ευελιξία σε θέματα μετοχικού κεφαλαίου καθώς στο κυπριακό δίκαιο επιτρέπεται όπως όλοι οι μέτοχοι μιας εταιρείας να είναι αλλοδαποί οι οποίοι διαμένουν εκτός Κύπρου καθώς και η μεταβίβαση μετοχών από ένα αλλοδαπό σε άλλο αλλοδαπό .

²⁴² Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, EU shipping taxation: the comparative position of Greek shipping, Maritime Economics & Logistics, 2008 , σελ. 185-207

²⁴³ DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2014, Guide to Cyprus Tonnage Tax System (TTS), σελ. 07

²⁴⁴ <http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>

²⁴⁵ Όπου στους τομείς της ναυτιλίας θα υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας και στις λοιπές δραστηριότητες με 12,5% εταιρικό φόρο

²⁴⁶ Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης είναι η συνηθέστερη νομική μορφή κυπριακής ναυτιλιακής εταιρείας. Η εγγραφή μιας Ε.Π.Ε. πραγματοποιείται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κυπριακό περί Εταιρειών Νόμο και απαιτείται για την αναγνώριση της εταιρείας ένα διάστημα 3-5 ημερών. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει τους σκοπούς της εταιρείας εκθέτοντας αυτούς με όσο πιο ευρύ τρόπο είναι εφικτό ενώ η επωνυμία της εταιρείας θα πρέπει απαραίτητως να περιλαμβάνει στο τέλος της τη λέξη «limited ή Ltd». Η διεύθυνση της εγγραφής θα πρέπει να βρίσκεται στη Κύπρο.

<http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>

• Αποφυγή διπλής φορολογίας καθώς η Κύπρος έχει υπογράψει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 50 χώρες.²⁴⁷ Επιπλέον, η Κύπρος έχει υπογράψει διμερείς συμφωνίες με 23 χώρες μέσω των οποίων τα Κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών.²⁴⁸

• Δυνατότητα επιλογής φορολογίας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου και όχι βάσει των πραγματικών κερδών από τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι, δεν επιβάλλεται οποιαδήποτε φορολογία στα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων²⁴⁹ ή σε κέρδη από την πώληση πλοίου ή μετοχών πλοιοκτήτριας εταιρείας, όπως επίσης δεν επιβάλλεται φορολογία σε τόκους από κεφάλαια που χρησιμοποιούνται ως κεφάλαιο κίνησης, εργασιών, δανειοδότησης, λειτουργίας ή συντήρησης του πλοίου²⁵⁰. Επιπλέον δεν επιβάλλεται φορολογία σε μισθούς και σε λοιπά οφέλη των εργαζομένων στα γραφεία αλλά και των μελών των πληρωμάτων που ανήκουν σε πλοία με κυπριακή σημαία.²⁵¹ Αυτά ισχύουν για ναυτιλιακές εταιρείες που αποτελούν είτε πλοιοκτήτριες εταιρείες κυπριακών πλοίων είτε πλοιοκτήτριες εταιρείες ξένων πλοίων είτε εταιρείες διαχείρισης πλοίων είτε εταιρείες που ναυλώνουν ή ενοικιάζουν πλοία.²⁵²

• Επιπλέον φορολογικές διευκολύνσεις και φοροαπαλλαγές καθώς δεν επιβάλλεται φόρος κληρονομιάς στις μετοχές πλοιοκτητριών εταιρειών, δεν επιβάλλεται τέλος χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις και δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών.²⁵³

• Η Κύπρος διαθέτει ένα από τους χαμηλότερους εταιρικούς φορολογικούς συντελεστές στην Ευρώπη με μόνο 12,5% εταιρικό φόρο.²⁵⁴

• Επιτρέπεται ο διαχωρισμός σε θέματα διαχείρισης πλοίων σε δραστηριότητες αναφορικά με τα πληρώματα και το τεχνικό τμήμα (crewing or technical)²⁵⁵

²⁴⁷ συμπεριλαμβανομένου και της Ελλάδος

DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁴⁸ DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁴⁹ Το φορολογικό σύστημα της Κύπρου βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Ε.Ε. αλλά και του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) για αποφυγή επιζήμιων φορολογικών πρακτικών.

²⁵⁰ <http://www.pwc.com.cy/en/publications/shipping.html>

²⁵¹ <http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>

²⁵² DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁵³ DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping), 2016, Commitment to Excellence

²⁵⁴ <http://www.pwc.com.cy/en/publications/shipping.html>

²⁵⁵ <http://www.pwc.com.cy/en/publications/shipping.html>

Σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα αναφορικά με την σύσταση μιας ναυτιλιακής εταιρείας στο νησί, το Κυπριακό Νηολόγιο αποτελεί μια από τις πιο ελκυστικές επιλογές για τους ξένους επιχειρηματίες για ένταξη των πλοίων τους κάτω από την Κυπριακή σημαία και παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

-Είναι μια Ευρωπαϊκή σημαία.

- Εφαρμόζει το Αγγλοσαξονικό Δίκαιο που βασίζεται στο κοινοδίκαιο (Common Law) το οποίο ακολουθούν τα πλείστα υπεράκτια ναυτιλιακά κέντρα.²⁵⁶

- Έχει εναρμονιστεί με διεθνείς κανόνες ναυσιπλοΐας και συγκαταλέγεται στην Λευκή Λίστα του ParisMOU.

- Η ενσωμάτωση εσωτερικών κανονισμών και προϋποθέσεων για τη καταχώρηση πλοίου υπό την Κυπριακή σημαία όπως για παράδειγμα ο περιορισμός πλοίων σε σχέση με την ηλικία²⁵⁷ και η συμμόρφωση με εσωτερικές διατάξεις που αφορούν ελέγχους και προαπαιτούμενα πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας και ασφάλειας, κατέστησαν το Κυπριακό νηολόγιο ως ένα ασφαλέστατο και υπερσύγχρονο νηολόγιο, απαλλάσσοντας το από την κακή φήμη της σημαίας ευκαιρίας.

- Προσιτό προς τους ξένους επενδυτές καθώς υπάρχει δυνατότητα εγγραφής στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοίων, ανεξαρτήτως εθνικότητας των πλοιοκτητών, διαχειριστών ή ναυλωτών. Προϋπόθεση αυτού είναι η διαχείριση του πλοίου να ασκείται από Κύπριους υπηκόους σε ποσοστό άνω του 50% ή η εταιρεία να διατηρεί την έδρα της και να λειτουργεί με βάση το Κυπριακό δίκαιο ή, εφόσον έχει συσταθεί στο εξωτερικό, να ενεργεί προς το συμφέρον της Κύπρου. Είναι λοιπόν εφικτή για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες η εγγραφή των πλοίων τους στο Κυπριακό νηολόγιο καθώς προϋποθέτει την προηγούμενη σύσταση υπεράκτιας εταιρείας στην Κύπρο (με γνώμονα τις διευκολύνσεις που προαναφέρθηκαν σχετικά με τις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες στο νησί) και ακολούθως απόκτηση πλοίου στο όνομα της εταιρείας αυτής.

²⁵⁶ Κρεμέζης Δ. Ιάσοντας, 1973, Στοιχεία Αγγλικού Ναυτικού Δικαίου, σελ 1-4

²⁵⁷ Πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας και τύπου τα οποία είναι ηλικίας άνω των 15 ετών, για να εγγραφούν στο Κυπριακό νηολόγιο θα πρέπει να ικανοποιούν καθορισμένα κριτήρια και να έχουν καλά αποτελέσματα στις καθιερωμένες ειδικές επιθεωρήσεις.

- Το Κυπριακό νηολόγιο παρέχει την δυνατότητα προσωρινής εγγραφής πλοίου σε αυτό, δίνοντας έτσι χρόνο στους πλοιοκτήτες να ολοκληρώσουν τις διατυπώσεις για μόνιμη εγγραφή και παράλληλα να έχουν διαθέσιμο το πλοίο προς ναυτιλιακή δραστηριότητα.

- Δυνατότητα παράλληλης νηολόγησης²⁵⁸ , δίνοντας έτσι το πλεονέκτημα στα πλοία υπό Κυπριακή σημαία να εκμεταλλεύονται πολύ ενδιαφέρουσες ευκαιρίες για χρηματοδότηση, ενοικιαγορά και εκμίσθωση.²⁵⁹

Είναι λοιπόν φανερό πως τα φορολογικά και οικονομικά κίνητρα σε συνδυασμό με τις άριστες υποδομές, το υψηλό μορφωτικό επίπεδο και τη εξέχουσα γεωγραφική θέση του νησιού, καθιστούν την Κύπρο ως την ιδανική επιλογή για τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους διαχειριστές πλοίων ώστε να επενδύσουν στο νησί και να εγκαταστήσουν εκεί τις ναυτιλιακές τους εταιρείες. Ως εκ τούτου, οι συνθήκες αυτές βοήθησαν στο να γίνει η Κύπρος ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως και ένα από τα ισχυρότερα νηολόγια.

2.1.7.2 Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στο Παναμά και η σημαία του

Ο Παναμάς αποτελεί ίσως ένα από τα κυριότερα υπεράκτια ναυτιλιακά κέντρα στο κόσμο με ένα πολύ μεγάλο αριθμό εγγεγραμμένων εταιρειών και μια από τις ισχυρότερες σημαίες παγκοσμίως.

Αρχικά, η γεωγραφική θέση του Παναμά συνέβαλε σημαντικά στην μεταμόρφωση του ως ένα τεράστιο ναυτιλιακό κέντρο καθώς αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ Κεντρικής και Νότιας Αμερικής. Ο Παναμάς λοιπόν βρίσκεται στην Κεντρική Αμερική, ανάμεσα στην Κολομβία και την Κόστα Ρίκα. Είναι μια σχετικά μικρή χώρα με μόλις 3,5 εκατομμύρια κατοίκους , η οποία εκτείνεται σε μια έκταση 76,000 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Επιπλέον, στον Παναμά ανήκει γεωγραφικά και το περίφημο κανάλι του Παναμά που ενώνει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Το κανάλι του Παναμά αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της Παγκόσμιας Ναυτιλίας (μαζί με την διώρυγα του Σουέζ) καθώς διευκολύνει τις μεταφορές, μοιράζει τις αποστάσεις

²⁵⁸ Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β. , Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική , 1996, σελ.249-252

²⁵⁹http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument

και εξοικονομεί χρόνο και έξοδα ταξιδιού. Αν και από την 1 Ιανουαρίου του 1999 , το κανάλι βρίσκεται στην δικαιοδοσία και την εκμετάλλευση των Ηνωμένων Πολιτειών, η λειτουργία και μόνο του καναλιού ως κεντρικότατο σημείο διελεύσεων πλοίων από όλο τον κόσμο, καθιστά την χώρα του Παναμά ως ένα μεγάλο κέντρο ναυτιλιακής δραστηριότητας.²⁶⁰

Όσον αφορά την πολιτική κατάσταση στην χώρα, ο Παναμάς ο Παναμάς ανακηρύχθηκε ανεξάρτητο κράτος το 1903 μετά την αποκοπή της από την Κολομβία με την βοήθεια των Ηνωμένων Πολιτειών.²⁶¹ Σήμερα, αποτελεί ένα κυρίαρχο ανεξάρτητο κράτος με δημοκρατική και αντιπροσωπευτική κυβέρνηση. Οι κυβερνήσεις του Παναμά, παραδοσιακά ήθελαν να προσελκύσουν ξένες επενδύσεις παρουσιάζοντας την χώρα ως ένα ελκυστικό επενδυτικό περιβάλλον βασιζόμενοι στα οφέλη και τα κίνητρα που παρείχαν στις επιχειρήσεις που εγκαθιδρύονταν στον Παναμά. Μερικά από αυτά ήταν η ανυπαρξία συναλλαγματικών ελέγχων και νομισματικών περιορισμών καθώς δεν υπάρχει κεντρική τράπεζα, απουσία φόρων ή περιορισμών σε αμοιβαία κεφάλαια (funds) από και προς τον Παναμά, απουσία μηχανισμού ελέγχου για τον επαναπατρισμό κεφαλαίων ή εισοδημάτων, ανυπαρξία απαιτήσεων για την κατάθεση κεφαλαίων και πλήρης εμπιστευτικότητα - απόρρητο σε κάθε είδους τραπεζικής συναλλαγής.²⁶²

Έπειτα, όπως συναντάμε σε κάθε υπεράκτιο κέντρο, η σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας στον Παναμά είναι μια απλούστατη και γρήγορη διαδικασία με πολλές διευκολύνσεις. Για να πραγματοποιηθεί λοιπόν η εγγραφή μιας υπεράκτιας εταιρείας στον εδαφικό χώρο του Παναμά, τα προαπαιτούμενα τυπικά στοιχεία είναι ελάχιστα. Ειδικότερα, με την εγγραφή εταιρείας στον Παναμά, απαιτείται να περιλαμβάνονται στο καταστατικό της η επωνυμία της εταιρείας και τα ονόματα και οι διευθύνσεις των διευθυντών και των μετόχων της. Αναφορικά με το όνομα της εκάστοτε εταιρείας, για να γίνει έγκριση του και μάλιστα χωρίς χρονοτριβές, θα πρέπει να τηρείται η προϋπόθεση του «νέου», δηλαδή να μην χρησιμοποιείται ήδη ή να μην ομοιάζει με κάποιο υφιστάμενο , σε σημείο που να προκαλεί σύγχυση στο κοινό. Όσο λοιπόν πιο ξεκάθαρο είναι το γεγονός της μοναδικότητας του ονόματος, τόσο πιο γρήγορη είναι και εγγραφή της εταιρείας , η οποία μπορεί να αγγίξει ακόμη και τα όρια των μερικών ωρών. Δεν τίθενται περιορισμοί όσον αφορά τη γλώσσα στην οποία θα εκφραστεί το όνομα αλλά επιβάλλεται να περιέχει στο τέλος του μία από τις ονομασίες ή συντμήσεις όπως Corporation

²⁶⁰ Δουβής, Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 157

²⁶¹ <http://www.lowtax.net/information/panama/panama-executive-summary.html>

²⁶² με εξαίρεση την διερεύνηση προϊόντων εγκληματικών πράξεων από το Οικονομικό Ινστιτούτο όπως για παράδειγμα σε περιπτώσεις ξεπλύματος χρημάτων από διακίνηση ναρκωτικών
Δουβής, Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 157-158

(Corp), Incorporated (Inc) ή Societa Anonima (SA). Επιπλέον, το Σύνταγμα του Παναμά δεν προβλέπει διάκριση μεταξύ των ξένων και των εγχώριων εταιρειών καθώς και οι δύο είναι ίσες απέναντι στο νόμο και χωρίς οποιαδήποτε διαφοροποίηση ως προς τις προϋποθέσεις δημιουργίας τους. Δίνεται λοιπόν το ελεύθερο στις ξένες εταιρείες να δραστηριοποιούνται σε όλα τα επιχειρηματικά αντικείμενα στον Παναμά²⁶³

Για την ορθή σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας στον Παναμά, ο ελάχιστος αριθμός μετόχων που απαιτείται είναι ένας και ο οποίος δύναται να έχει οποιαδήποτε εθνικότητα και χωρίς να χρειάζεται να διαμένει στον Παναμά. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες του Παναμά διέπονται από ένα νομικό πλαίσιο που δίνει τη δυνατότητα ακόμη και σε ένα πρόσωπο να προβεί στη σύσταση μιας εταιρείας με την προϋπόθεση όμως να υπάρχουν τουλάχιστον τρεις διευθυντές²⁶⁴ και τρεις σύμβουλοι.²⁶⁵ Τέλος, ένα πρόσωπο μπορεί να κατέχει περισσότερους από έναν τίτλους σε μια εταιρεία, κάτι που συνδυαστικά με τα υπόλοιπα, δίνει την απόλυτη δυνατότητα σε ένα ξένο επενδυτή να δημιουργήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία στο Παναμά χωρίς ιδιαίτερες διατυπώσεις και μονοπρόσωπα.

Επιπρόσθετα, ένα ακόμη σημαντικότατο πλεονέκτημα στη σύσταση ναυτιλιακών εταιρειών στον Παναμά είναι η μη απαίτηση για ήδη υπάρχουσα αναφορά του ονόματος του μετόχου στο δημόσιο μητρώο καθώς υπάρχει το πλεονέκτημα της ανωνυμίας, προσδίδοντας έτσι πλήρη εχεμύθεια στην μετοχική συμμετοχή των φυσικών ή των νομικών προσώπων σε ναυτιλιακές εταιρείες. Συνοπτικά, τα βασικότερα λοιπόν πλεονεκτήματα και οι διευκολύνσεις που μπορεί να απολαμβάνει μια ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα το υπεράκτιο κέντρο του Παναμά, είναι τα εξής :

- Περιορισμός της ευθύνης των μετόχων στο ποσό των μετοχών τους, δηλαδή στο ποσό των χρημάτων που δεν έχει πληρωθεί για τις μετοχές που κατέχουν, χωρίς έτσι να θίγεται η ατομική τους περιουσία.

²⁶³ με εξαίρεση την το λιανικό εμπόριο το οποίο αποτελεί προνόμιο και αποκλειστική αρμοδιότητα των εγχώριων Παναμέζικων εταιρειών

Δουβής. Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 158

²⁶⁴ δηλαδή ένας πρόεδρος, ένας ταμίας και ένας γραμματέας

²⁶⁵ και πάλι δεν είναι απαραίτητο να είναι κάτοικοι του Παναμά, καθώς επίσης δύναται να είναι είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα.

- Δεν υπάρχει κατώτατο όριο κεφαλαίου σύστασης ναυτιλιακής εταιρείας²⁶⁶ ενώ δεν χρειάζεται εξ αρχής να καταβληθεί εξ ολοκλήρου ή εν μέρει και μπορεί να διαιρεθεί σε μετοχές με το ελάχιστο όριο την μία μετοχή.
- Όσον αφορά την λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών , οι απαιτήσεις είναι περιορισμένες , δημιουργώντας μια απλούστερη και χωρίς περιορισμούς λειτουργία.
- Οι μετοχές είναι δυνατόν να είναι ονομαστικές ή στον κομιστή και μπορούν να εκδοθούν με ή χωρίς αξία.²⁶⁷ Οι ονομαστικές μετοχές μπορεί να εκδίδονται μερικώς πληρωμένες ενώ οι μετοχές στον κομιστή εκδίδονται μόνο με πληρωμή.
- Δυνατότητα έκδοσης μετοχών σε οποιοδήποτε νόμισμα και σε οποιοδήποτε νομισματική αξία, χωρίς την ύπαρξη περιορισμών όπως αυτή της εθνικότητας των εγκατεστημένων μετόχων και με δυνατότητα κατοχής μετοχών μέσω άλλης εταιρείας ή μέσω αντιπροσώπων. Ακόμη , οι μετοχές μπορεί να είναι διαφορετικής κατηγορίας, ανώνυμες ή ονομαστικές ,με διαφορετική ψήφο, μερίσματα ή άλλα ειδικά δικαιώματα.
- Η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας δεν είναι απαραίτητο να αποτελείται από πολίτες του Παναμά ή από πρόσωπα εγκατεστημένα στον Παναμά. Επίσης, η μόνη απαίτηση εκπροσώπησης είναι ο ορισμός ενός πράκτορα που να είναι εγκαταστημένος στον Παναμά.
- Εύκολες και γρήγορες διαδικασίες σύστασης της ναυτιλιακής εταιρείας και εγγραφής της στο Μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών του Παναμά με περιορισμένες απαιτήσεις. Απαραίτητη όμως προϋπόθεση είναι η διατήρηση ενός τουλάχιστο εγγεγραμμένου γραφείου στο έδαφος του Παναμά το οποίο θα αποτελεί την έδρα της εταιρείας.
- Δεν απαιτείται να αποκαλυφθεί η ιδιοκτησία των μετόχων καθώς τηρείται καθεστώς εχεμύθειας
- Εξασφαλισμένη συνολική φορολογική απαλλαγή για κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα ή συναλλαγή που διεξάγεται εκτός της

²⁶⁶το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ορίζεται στις δέκα χιλιάδες δολάρια . (10.000 usd) και μπορεί να διαιρεθεί σε εκατό κοινές μετά ψήφου μετοχές των εκατό δολαρίων ή σε πεντακόσιες κοινές μετά ψήφου μετοχές χωρίς ονομαστική αξία.

²⁶⁷Οι ονομαστικές μετοχές πρέπει να είναι καταχωρημένες στο βιβλίο μετόχων και η μεταβίβασή τους πρέπει γίνεται με οπισθογράφιση του πιστοποιητικού της μετοχής και επιστροφής του στην εταιρεία. Οι μετοχές στον κομιστή μεταβιβάζονται ελεύθερα

δικαιοδοσίας κράτους του Παναμά²⁶⁸, έλλειψη απαίτησης υποβολής ετησίων οικονομικών καταστάσεων , απουσία κεφαλαιακών απαιτήσεων και φόρου εισοδήματος²⁶⁹ και με μόνη απαίτηση την καταβολή ενός ελάχιστου κόστους αρχικής εγγραφής και ενός εύλογου ετησίου φόρου ανάλογου των κόρων καθαρής χωρητικότητας του κάθε πλοίου²⁷⁰ και τέλος ετήσιων τελών πρακτόρευσης.

Τελικώς, ο Παναμάς δικαίως θεωρείται ως μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες στον κόσμο καθώς έχει καταφέρει να συγκεντρώσει ένα πολύ μεγάλο αριθμό επενδυτών οι οποίοι έχουν επενδύσει και δημιουργήσει εταιρείες στην χώρα. Αν και ο Παναμάς δεν έχει συνάψει καμία συμφωνία αποφυγής διπλής φορολογίας²⁷¹ με άλλες χώρες, εντούτοις, οι ναυτιλιακές εταιρείες που συστήνονται στο Παναμά και θεωρούνται από τον εγχώριο νόμο ως offshore εταιρείες²⁷² χαίρουν πληθώρας φορολογικών διευκολύνσεων και απαλλαγών που προσφέρονται από το εγχώριο φορολογικό καθεστώς και σε συνδυασμό με την σημαντικότερη γεωγραφική του θέση , την πολιτική σταθερότητα στην χώρα και τις λοιπές διευκολύνσεις που προσφέρει ο εγχώριος νόμος, δημιουργείται ένας πολύ ελκυστικός προορισμός για ξένες επενδύσεις. Άλλωστε , αυτοί είναι και οι λόγοι για τους οποίους ο Παναμάς διαθέτει το ισχυρότερο νηολόγιο στον κόσμο με σύνολο ολικής χωρητικότητας πέραν των 201,264,453 κόρων.²⁷³

²⁶⁸Σύμφωνα με το δίκαιο του Παναμά περί του φόρου εισοδήματος, επιτρέπεται η εξαίρεση των υπεράκτιων εταιρειών οι οποίες δεν είναι υποκείμενες σε φόρο καθώς το εισόδημα από τιμολογήσεις πωλήσεων από ένα γραφείο στον Παναμά, εξαιρείται του φόρου εισοδήματος , εάν τα τιμολογούμενα είδη δεν αγγίζουν οποιοδήποτε σημείο της δικαιοδοσίας του Παναμά. Αναλογικά το ίδιο ισχύει και για την φορολογία εισοδήματος των υπεράκτιων εταιρειών καθώς οι ντόπιοι ή οι ξένοι μέτοχοι αυτών των εταιρειών δεν είναι υπόχρεοι για πληρωμή φόρων, εφόσον δεν λαμβάνουν εισόδημα από τον Παναμά.

Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 162

²⁶⁹Ο λόγος απουσίας του φόρου εισοδήματος στις υπεράκτιες αυτές ναυτιλιακές εταιρείες του Παναμά είναι το γεγονός ότι το εισόδημα παράγεται εκτός των γεωγραφικών ορίων του Παναμά

²⁷⁰σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου 4, του 1983

²⁷¹Πλην συμφωνιών με τις οποίες η κυβέρνηση του Παναμά προστατεύει τις επενδύσεις Κινέζων πολιτών στη χώρα

Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 163

²⁷²Κατά τον εγχώριο νόμο , η φύση και ο χαρακτήρας τους ως offshore εταιρείες, προσδιορίζονται από τις υπερόπτιες δραστηριότητες τους. Με λίγα λόγια , θεωρούνται ως offshore εταιρείες , οι εταιρείες οι οποίες είτε έχουν συσταθεί στον Παναμά και δραστηριοποιούνται εκτός Παναμά, είτε δεν έχουν εγκατασταθεί στον Παναμά και ο έλεγχος είναι εκτός χώρας αλλά ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα στον Παναμά διαμέσου μόνιμης εγκατάστασης ή υποκαταστήματος στην χώρα.

Δουβής. Παναγ. , Offshore Δραστηριότητες, σελ. 163

²⁷³[International Shipping Facts and Figures - IMO](#)

2.1.7.3 Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες των Νήσων Μάρσαλ και η σημαία τους

Οι νήσοι Μάρσαλ είναι ένα νησιώτικο σύμπλεγμα στον Ειρηνικό Ωκεανό μεταξύ των Φιλιππίνων και της Χαβάης και αποτελείται από 1152 νησάκια και βραχονησίδες. Αποτελεί ανεξάρτητο κράτος από το 1986 μετά από εναλλαγές ξένων καθεστώτων που τα είχαν υπό την κυριαρχία τους²⁷⁴. Το βιοτικό επίπεδο των περισσότερων κατοίκων είναι πολύ χαμηλό. Η οικονομία στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην αμερικανική βοήθεια²⁷⁵ και στο ενοίκιο που καταβάλουν οι Η.Π.Α. για τον έλεγχο του νησιού Κουότζελεν. Το σημαντικότερο πρόβλημα της χώρας είναι η μεγάλη μόλυνση που έχει προκληθεί από τις πυρηνικές δοκιμές και την μεταφορά τοξικών αποβλήτων από τις Η.Π.Α.

Ωστόσο, οι νήσοι Μάρσαλ, μετά την ανεξαρτησία τους, διατηρούν την πολιτική τους σταθερότητα, ευρισκόμενοι πάντα κάτω από την ομπρέλα προστασίας των Η.Π.Α. Το πολιτικό σύστημα των νήσων είναι η Προεδρική Δημοκρατία, με επίσημη γλώσσα του κράτους την Αγγλική και την Μαρσαλέζικη γλώσσα και με εθνικό νόμισμα το αμερικανικό δολάριο. Η κύρια ασχολία των κατοίκων είναι η γεωργία και η αλιεία, με τον βιομηχανικό τομέα να μην είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος. Παρόλα αυτά, οι νήσοι, αποτελούν μια από τις πιο γνωστές υπεράκτιες δικαιοδοσίες και μια από τις κορυφαίες χώρες σε εισαγωγές στα μεγάλα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης, του Λονδίνου και της Σιγκαπούρης. Επιπλέον, αναγνωρίζονται ως ένα από τα κορυφαία νηολόγια παγκοσμίως, απόρροια της μηδενικής φορολογίας που παρέχουν σε κατοίκους που δεν διαμένουν μόνιμα στους νήσους και της εχεμύθειας που προσδίδει το φορολογικό τους σύστημα.

Ως φορολογικός παράδεισος, οι νήσοι Μάρσαλ, πέραν από τις φορολογικές απαλλαγές που προσφέρουν, διαθέτουν χαρακτηριστικά τα οποία διευκολύνουν ιδιαίτερα τους ξένους επενδυτές στο να δημιουργήσουν ναυτιλιακές εταιρείες εκεί.

Οι διευκολύνσεις αυτές εντοπίζονται αρχικώς στη σύσταση μιας εταιρείας. Η διαδικασία σύστασης ναυτιλιακής εταιρείας στους νήσους είναι πολύ απλή και γρήγορη και μπορεί να ολοκληρωθεί ακόμη και σε μια μέρα. Αυτό είναι δυνατό να γίνει ακόμη και online, μέσω μιας

²⁷⁴Πρώτα αποικήθηκαν από τους Ισπανούς, έπειτα έγιναν Γερμανικό προτεκτοράτο και αργότερα υπό την κυριαρχία των Ιαπώνων. Τελευταία ξένη δύναμη που κυριάρχησε στα νησιά ήταν οι Η.Π.Α.

²⁷⁵Με βάση τους όρους του Συμφώνου Ελεύθερης Σύνδεσης, οι ΗΠΑ θα χορηγούν εκατομμύρια δολάρια ανά έτος στα νησιά Μάρσαλ μέχρι το 2023 με τεχνικά και οικονομικά προγράμματα ενίσχυσης και επιτρέποντας στους κατοίκους των νήσων να ζήσουν και να εργάζονται στις Η.Π.Α.

ασφαλούς διαδικτυακής φόρμας και πάντοτε με την βοήθεια εξειδικευμένου δικηγόρου, ακολουθώντας 3 βασικά βήματα. Πρώτα γίνεται η επιλογή της εταιρικής επωνυμίας, με την δυνατότητα να εκφράζεται σε οποιαδήποτε γλώσσα και εφόσον εκφράζεται με λατινικούς χαρακτήρες και χρησιμοποιείται η τυπική εταιρική κατάληξη. Επίσης θα πρέπει να δίνονται και 2 εναλλακτικές εταιρικές ονομασίες σε περίπτωση που η πρώτη επιλογή δεν είναι διαθέσιμη. Σαν δεύτερο βήμα ορίζεται μετοχική δομή της εταιρείας. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται υπό μορφή ονομαστικών μετοχών ή στον κομιστή²⁷⁶ ή με κάποιο συνδυασμό των δύο, και να είναι με ή χωρίς ονομαστική αξία. Οι μετοχές με ονομαστική αξία μπορεί να εκφράζονται σε οποιοδήποτε νόμισμα. Τέλος να τρίτο βήμα ορίζεται η επιλογή της δραστηριότητας της εταιρείας. Από εκεί και πέρα, μπορούν να γίνουν χωρίς κάποιο επιπλέον κόστος οι απαιτούμενες ενέργειες για εκλογή διευθυντών και γραμματέων και υιοθέτησης των εσωτερικών κανονισμών της εταιρείας. Γενικότερα, ο ελάχιστος αριθμός μετόχων για την ίδρυση εταιρείας είναι ένας, όπως και ο αριθμός των διευθυντών και των γραμματέων και δεν απαιτείται γνωστοποίηση των ονομάτων τους.²⁷⁷

Επίσης η σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας από πρόσωπα τα οποία δεν αποτελούν μόνιμους κάτοικους των νήσων μπορεί να γίνει και μέσω έντυπων εγγράφων και απαιτούμενων δικαιολογητικών²⁷⁸ που παραδίδονται στην επιτροπή μέσω εντεταλμένου δικηγόρου ή πράκτορα και με την επιβάρυνση τελών κατάθεσης της καταχώρισης που ανέρχονται στα \$ 1.300. Στη συνέχεια, τα ετήσια τέλη συντήρησης είναι \$ 900.00.²⁷⁹

Κάθε εταιρεία εγγεγραμμένη στους νήσους Μάρσαλ οφείλει να διατηρεί την διεύθυνση της εκεί ενώ οι συσκέψεις και οι συνεδριάσεις δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνουν χώρα εκεί. Αντιθέτως, είναι δυνατό να γίνονται τηλεδιασκέψεις μέσω ηλεκτρονικών μέσων ή τηλεφώνου. Συνήθως η αντιπροσώπευση των εταιρειών στους νήσους γίνεται μέσω πράκτορα ή δικηγόρου.

Όλοι οι μη μόνιμοι κάτοικοι που έχουν ιδρύσει ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ διέπονται από τον νόμο RMI Associations Law, ο οποίος διαμορφώθηκε

²⁷⁶Αυτό σημαίνει ότι η παράδοση στο νέο ιδιοκτήτη είναι απλή χωρίς διατυπώσεις
<https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/15882>

²⁷⁷<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=incorporate>

²⁷⁸Μεταξύ αυτών και η συμπλήρωση της αίτησης με όνομα “AMENDMENT OF REGISTRATION OF (NAME OF FOREIGN MARITIME ENTITY) AS A FOREIGN MARITIME ENTITY UNDER SECTION 121 OF THE BUSINESS CORPORATIONS ACT”

<https://www.register-ri.com/index.cfm?action=forms&cat=297&page=162&displayFiles=1>

²⁷⁹<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=forms&cat=297&page=162&displayFiles=1>

κατά τα πρότυπα του Αμερικάνικου εταιρικού νόμου και ο οποίος απαλλάσσει όλες τις μη εγχώριες εταιρείες από εταιρικούς φόρους.

Όσον αφορά την σημαία των Νήσων Μάρσαλ, αποτελεί μια από τις ισχυρότερες παγκοσμίως καθώς παρέχει στους πλοιοκτήτες υψηλής ποιότητας υπηρεσίες νηολόγησης και αξιοπιστία σε θέματα ασφαλείας. Έτσι, τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το εν λόγω νηολόγιο συνοψίζονται ως εξής:

- Ικανότητα και διαθεσιμότητα για άμεση υποστήριξη σε οπουδήποτε τόπο και χρόνο καθώς το νηολόγιο των νήσων διαθέτει 20 περιφερειακά γραφεία ανά τον κόσμο με εικοσιτετράωρη υπηρεσία βοήθειας.²⁸⁰
- Παγκόσμια αποδεκτό από Διεθνής οργανισμούς και ναυπηγία που το αντιμετωπίζουν με πλήρη εμπιστοσύνη²⁸¹ ως προς την ασφάλεια που παρέχει. Αυτό συμβαίνει ως απόρροια της επιλεκτικότητας που διακατέχει το εν λόγω νηολόγιο σε θέματα έγκρισης νηολόγησης, ακολουθώντας ποιοτικά κριτήρια²⁸² αναφορικά με τα πλοία, του πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές. Άλλωστε, το νηολόγιο των νήσων βρίσκεται στην λευκή λίστα του Paris και του Tokyo MOU.
- Η διαδικασία εγγραφής σε αυτό γίνεται με γρήγορες και συνοπτικές διαδικασίες²⁸³
- Διαθέτει πάνω από 60 χρόνια εμπειρίας στη διαχείριση των θαλάσσιων και των εταιρικών προγραμμάτων²⁸⁴
- Χαλαρότητα της χώρας όσον αφορά τους νόμους που την διακατέχουν και απουσία οικονομικών ελέγχων από ορκωτούς λογιστές
- Διαθέτει ένα μεγάλο δίκτυο έμπειρων και υψηλά καταρτισμένων επιθεωρητών που ανταποκρίνονται άμεσα στις ανάγκες των πλοιοκτητών, διενεργούν τακτικές επιθεωρήσεις και είναι σε θέση να ενημερώνουν τους πλοιοκτήτες για τυχόν αλλαγές στους διεθνείς κανονισμούς και στα δελτία ασφαλείας.²⁸⁵
- Διαθέτει μόνιμο αντιπρόσωπο στο Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐα (IMO)

²⁸⁰<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=44>

²⁸¹<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=44>

²⁸² Τα ποιοτικά αυτά κριτήρια εντοπίζονται σε θέματα ηλικίας του πλοίου, ικανότητας πλεύσης, πιστοποιητικών από νηογνώμονες κτλπ.

²⁸³<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=42&fromPage=5>

²⁸⁴<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=44>

²⁸⁵<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=43>

- Παρέχει φορολογικές ελαφρύνσεις , χαμηλό κόστος εγγραφής και ανανέωσης εγγραφής.

Η εγγραφή ενός πλοίου υπό το νηολόγιο των νήσων απαιτεί αρχικά τρεις προϋποθέσεις :

1. Ο τύπος του πλοίου, για να γίνει αποδεκτός θα πρέπει να είναι ένας εκ των ακόλουθων : δεξαμενόπλοιο ,δεξαμενόπλοιο, φορτηγό πλοίο, πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επιβατικό πλοίο, ρυμουλκό, σκάφος αναψυχής, αλιευτικό σκάφος και άλλα ποντοπόρα σκάφη
2. Το πλοίο θα πρέπει να είναι κάτω των 20 ετών κατά τη στιγμή της εγγραφής του. Εξαίρεση από την προϋπόθεση αυτή της ηλικίας μπορεί να προκύψει στις περιπτώσεις όπου το πλοίο παρουσιάζει ικανοποιητική αξιολόγηση σε θέματα αξιοπλοΐας και γενικής χρήσης του.
3. Η κυριότητα του πλοίου θα πρέπει να ανήκει σε Ομόρρυθμη, Ετερόρρυθμη ή Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εταιρεία των νήσων Μάρσαλ, ή Εξωχώρια Ναυτιλιακή Οντότητα των νήσων Μάρσαλ.²⁸⁶

Έπειτα , το πλοίο θα πρέπει να κατέχει κάποιο πιστοποιητικό κλάσης από γνωστό νηογνώμονα²⁸⁷ ,όπως επίσης και κάποια απαραίτητα έγγραφα όπως :

- αίτημα για επίσημο αριθμό και διακριτικό νηολόγησης,
- πιστοποιητικά πώλησης ή μεταβίβασης τίτλου κυριότητας ,
- ειδική έρευνα νηογνώμονα για την ηλικία του πλοίου και πιστοποιητικό επιβεβαίωσης της κατηγορίας του,
- δήλωση νηογνώμονα που να βεβαιώνει ότι το πλοίο είναι «ικανό προς πλεύση" ,
- αίτημα για πιστοποιητικό ελάχιστου αριθμού ασφαλούς επάνδρωσης,
- πιστοποιητικά από υπεύθυνες εταιρείες ασφαλείας για εναρμόνιση των πλοίων με τον κώδικα ISM

²⁸⁶<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=53>

²⁸⁷Για παράδειγμα από American Bureau of Shipping, Bureau Veritas , Lloyd's Register, Russian Maritime Register of Shipping κ.α.

- αποδεικτικά για ότι το πλοίο έχει ασφαλιστεί έναντι αστικής ευθύνης, συμπεριλαμβανομένης της πετρελαϊκής ρύπανσης, της ρύπανσης πλοίων και της υποχρεώσεις του επαναπατρισμού ιδιοκτήτη,

- αποδεικτικά ότι το πλοίο είναι ελεύθερο από εμπράγματα βάρη²⁸⁸

Όπως προαναφέρθηκε, πέραν από την ασφάλεια και την ποιότητα, το νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ ξεχωρίζει και για τις φορολογικές διευκολύνσεις και απαλλαγές του. Αρχικά, σε ότι αφορά τα τέλη εγγραφής, το μητρώο δίνει δύο επιλογές (επιλογή A και επιλογή B) στα πλοία που εισέρχονται σε αυτό. Όσα πλοία επιλέξουν την πρώτη επιλογή, τους δίνεται ένα σταθερό ποσό τελών που καταβάλλεται με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο. Αντιθέτως, όσα επιλέξουν την επιλογή B, τους δίνεται μια προοδευτική κλίμακα τελών για διάφορες κατηγορίες χωρητικότητας, όπως και κάποια έκπτωση με βάση το σύνολο των πλοίων που καταχωρείται. Στους παρακάτω πίνακες θα γίνει ανάλυση των τελών με βάση τις 2 επιλογές.

Πίνακας 1:

Επιλογή A (Τέλη εγγραφής)

A/A	INITIAL REGISTRATION FEES	FEES (per USD)
1	Initial registration per vessel	2500
2	Bareboat Charter Registration Fee per vessel	2500
3	Vessels Under Construction	2500
	TOTAL	7500

²⁸⁸<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=53>

Πίνακας 2

Επιλογή Β (Τέλη εγγραφής)

A/A	INITIAL REGISTRATION FEES (per Net Tons)	FEES (per USD)
1	For vessels of 2,500 or less	2,500
2	For vessels of 2,501 to 15,000	5,000
3	For vessels of 15,001 to 35,000	10,000
4	For vessels of 35,001 to 50,000	15,000
5	For vessels over 50,000	20,000

Πηγή: <https://www.registeriri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>

Όσον αφορά τώρα την Επιλογή Β, όπως προαναφέρθηκε, δίνεται έκπτωση στο αρχικό κόστος εγγραφής. Η έκπτωση αυτή ανέρχεται στο 1/3 του αρχικού τέλους εγγραφής εφόσον πληρούνται ένα από τα παρακάτω κριτήρια :

1. Εφόσον η ηλικία κατασκευής του πλοίου είναι 5 ή λιγότερο από 5 έτη ή εφόσον το πλοίο έχει υποστεί σημαντικές μετατροπές κατά την διάρκεια των 5 τελευταίων ετών.
2. Εφόσον ο πλοιοκτήτης εγγράψει την ίδια χρονική στιγμή (ή εντός ενός ημερολογιακού έτους μετά από γραπτή δέσμευση) 3 ή περισσότερα από 3 πλοία ηλικίας ίσης ή μικρότερης από 15 έτη.

Επιπλέον, η έκπτωση δύναται να ανέλθει στο 1/2 του αρχικού τέλους εφόσον ο πλοιοκτήτης εγγράψει την ίδια χρονική στιγμή (ή εντός ενός ημερολογιακού έτους μετά από γραπτή δέσμευση) 10 ή περισσότερα από 10 πλοία ηλικίας ίσης ή μικρότερης των 15 ετών.²⁸⁹

Εξάλλου, πέραν του αρχικού τέλους εγγραφής, ο πλοιοκτήτης οφείλει να ανανεώνει την συνδρομή του ανά έτος, καταβάλλοντας τον λεγόμενο ετήσιο φόρο χωρητικότητας (Annual Tonnage Tax). Ακόμη και στην περίπτωση του ετησίου φόρου χωρητικότητας, το νηολόγιο των νήσων δίνει την διαζευκτική επιλογή Α (του σταθερού ύψους τελών) και Β (προοδευτικής κλίμακα τελών). Στην επιλογή Α, ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με 20 USD ανά τόνο καθαρής χωρητικότητας (net tonnage) για κάθε εμπορικό πλοίο, με ελάχιστη καταβολή ετησίου φόρου

²⁸⁹<https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>

χωρητικότητα στα 500 USD ανά τόνο καθαρής χωρητικότητας. Αντιθέτως, για την επιλογή Β ακολουθείται χρέωση ανά κατηγορία, ανάλογη και πάλι με την καθαρή χωρητικότητα κάθε εμπορικό πλοίο. Οι εν λόγω κατηγορία αναλύεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3:

Επιλογή Β (Ετήσιος φόρος Χωρητικότητας= Annual Tonnage Tax)

A/A	Annual Tonnage Tax (per Net Tons)	FEES (per USD/NT)
1	For vessels of 2,500 or less	500
2	For vessels of 2,501 to 5,000	20
3	For vessels of 5,001 to 25,000	17
4	For vessels of 25,001 to 50,000	15
5	For vessels over 50,000	125

Πηγή: <https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>

Συνοψίζοντας, οι υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες των Νήσων Μάρσαλ απολαμβάνουν σωρεία πλεονεκτημάτων σε θέματα φορολογικών απαλλαγών, απουσία συναλλαγματικών ελέγχων, εμπιστευτικότητα και τέλος ένα ισχυρότατο νηολόγιο κάτω από το οποίο τα πλοία του κατοχυρώνονται για την ποιότητα, την ασφάλεια και την επιλεκτική αντιμετώπιση από τους κυριότερους ναυτιλιακούς φορείς ανά τον κόσμο, όπως τα μεγαλύτερα λιμάνια, τους πιο έμπειρους νηογνώμονες και τα μεγαλύτερα χρηματοπιστωτικά κέντρα. Τέλος, οι φορολογικές διευκολύνσεις σε συνάρτηση με τα λοιπά πλεονεκτήματα του εν λόγω νηολογίου, το καθιστούν ως το τρίτο μεγαλύτερο νηολόγιο παγκοσμίως με 2,102 πλοία που αντιστοιχούν σε 52,3 εκατομμύρια κόρους και παρά το γεγονός ότι θεωρείται σημαία ευκαιρία, εντούτοις αποτελεί ένα από τα ασφαλέστερα νηολόγια με το νεότερο στόλο μεταξύ των κορυφαίων νηολογίων.

2.1.7.4 Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Μάλτα και η σημαία της

Η Μάλτα αποτελεί ακόμη ένα παράδειγμα Ευρωπαϊκής χώρας στο οποίο έχει δοθεί έδαφος για ανάπτυξη υπεράκτιων ναυτιλιακών εταιρειών. Οι λόγοι ανάπτυξης της εξωχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας εντοπίζονται τόσο στην στρατηγική θέση του νησιού όσο και στο εγχώριο νομοθετικό και οικονομικό καθεστώς της. Αρχικά, η Μάλτα κατέχει μια εξέχουσα γεοστρατηγική θέση στο κέντρο της Μεσογείου και ως νεοσύστατο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (από το 2004) και της Ευρωζώνης (από το 2008), αποτελεί στον συνδυασμό κρίκο μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής. Επιπλέον, μετά την ανεξαρτητοποίηση της από το Ηνωμένο Βασίλειο το 1964 και την ανακήρυξη της σε ανεξάρτητο κράτος το 1974, η πολιτική και κοινωνική σταθερότητα στο νησί βοήθησε στην μετεξέλιξη του σε βάση για διεθνείς δραστηριότητες.²⁹⁰

Η έλλειψη φυσικών πόρων στο νησί μετέτρεψε την οικονομία του νησιού σε οικονομία βασιζόμενη στις εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων, στον τουρισμό και στις οικονομικές υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, οι εκάστοτε κυβερνήσεις του, επεδίωκαν την προσέλκυση ξένων επενδυτών και κεφαλαίων²⁹¹ με σκοπό την μετατροπή του νησιού σε ένα κέντρο χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών το οποίο θα πρόσφερε ένα ελκυστικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον για διεθνείς συναλλαγές και επενδύσεις. Έτσι, μέσω του ευνοϊκού του φορολογικού καθεστώτος και του ευέλικτου νομικού πλαισίου που δημιουργήθηκε και σε συνδυασμό με την πολιτική σταθερότητα που επικρατεί εδώ και δεκαετίες στο νησί, την προσχώρηση της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην εισαγωγή του ευρώ, τις σχετικές συμφωνίες που η χώρα έχει συνάψει με την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και χάρη στη συμμόρφωσή της με τις οδηγίες διεθνών οργανισμών όπως ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), η θέση της Μάλτας συνεχίζει να ενισχύεται ως μίας ελκυστικής δικαιοδοσίας για όσους επενδυτές επιθυμούν να τη χρησιμοποιήσουν ως βάση για τις διεθνείς τους δραστηριότητες, και χαίρει εξαιρετικής φήμης αφού δεν συμπεριλαμβάνεται σε καμία μαύρη λίστα των λεγόμενων φορολογικών παραδείσων.²⁹²

Οι ευνοϊκότερες αυτές συνθήκες κατέστησαν την Μάλτα ως ένα πρόσφορο έδαφος για ξένους επενδυτές οι οποίοι ήταν σε θέση να εγκαταστήσουν χωρίς δισταγμό τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στο νησί. Το ευέλικτο νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση εταιρειών²⁹³ και τα

²⁹⁰ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 246

²⁹¹ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 246-247

²⁹² <http://www.emd.com.mt>

²⁹³ Με συνολτικές διαδικασίες που απαιτούν ελάχιστο χρόνο (λιγότερο από μία βδομάδα) και με πολύ χαμηλό μετοχικό κεφάλαιο (το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο που απαιτείται από τον νόμο ανέρχεται στα €1.250) <http://www.emd.com.mt>

πλεονεκτήματα του μαλτέζικου φορολογικού συστήματος²⁹⁴ παρακίνησαν πληθώρα ξένων επενδυτών στο να εγκαταστήσουν την έδρα των εταιρειών τους στο νησί. Σύμφωνα με το μαλτέζικο φορολογικό σύστημα, μία εταιρεία θεωρείται εγκατεστημένη στη Μάλτα στην περίπτωση όπου η σύσταση της έλαβε χώρα στο νησί ή εφόσον ελέγχεται και διοικείται από τη Μάλτα. Ως εκ τούτου, ξένοι επιχειρηματίες είχαν την δυνατότητα να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκές συνθήκες στο νησί όχι απαραίτητα μόνο με εγκατάσταση των εταιρειών τους με έδρα την Μάλτα, αλλά και με δραστηριότητα στη Μάλτα ή μέσω της Μάλτας από εταιρείες που έχουν ιδρυθεί ή συσταθεί εκτός Μάλτας με τη χρήση υποκαταστήματος ή επιχειρηματικών εγκαταστάσεων στη Μάλτα. Έτσι δημιουργείται μία βιώσιμη εναλλακτική λύση για όσες εταιρείες προτιμούν να μην καταχωρίσουν ξεχωριστή νομική οντότητα, αλλά να ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στη Μάλτα ή μέσω Μάλτας, με την επέκταση της αλλοδαπής επιχείρησής τους αφού το υποκατάστημα αυτό έχει τη δυνατότητα να αναγνωριστεί ως εταιρεία καταχωρημένη στη Μάλτα. και αντιμετωπίζεται ως μόνιμα εγκατεστημένη εταιρεία. Το υποκατάστημα φορολογείται στη Μάλτα μόνο για το εισόδημα που προκύπτει στη Μάλτα και το εισόδημα και φορολογείται με τον ίδιο συντελεστή που θα ίσχυε και για μαλτέζικη εταιρεία. Οι μέτοχοι αλλοδαπών εταιρειών μπορούν να δικαιούνται επιστροφή φόρου, εφόσον πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις ενώ όλα τα φορολογικά πλεονεκτήματα που παρέχονται σε εταιρείες που συστάθηκαν ή εδρεύουν στη Μάλτα επεκτείνονται και στα υποκαταστήματα.²⁹⁵

Όπως ήταν φυσικό, ο κλάδος της ναυτιλίας εκμεταλλεύτηκε τις ευνοϊκές αυτές συνθήκες και αναπτύχθηκε ραγδαία στο νησί μετατρέποντάς το σε ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο υπηρεσιών. Η πολιτική, οικονομική και κοινωνική λοιπόν σταθερότητα στο νησί, η διατήρηση για επί σειρά ετών των καλών σχέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και η στρατηγικής σημασίας θέση του νησιού στο κέντρο της Μεσογείου, την κατέστησαν ως ένα ιδανικό λιμάνι για ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Επειδή η Μαλτέζικη σημαία είναι σημαία ευκαιρίας, το Μαλτέζικο νηολόγιο είναι ένα από τα πιο αξιόπιστα νηολόγια που υπάρχουν σήμερα και ζητείται ευρέως από τους εφοπλιστές. Διαθέτει τη μεγαλύτερη χωρητικότητα μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών, με συνολική ολική χωρητικότητα 57.900.000 .και προσφέρει πληθώρα πλεονεκτημάτων που την

²⁹⁴απουσία περίπλοκης νομοθεσίας περί ελεγχόμενων αλλοδαπών εταιρειών και υποκεφαλαιοποίησης ή κανόνων μεταβιβαστικής τιμολόγησης, απουσία επιβάρυνσης με παρακρατούμενο φόρο για μερίσματα, τόκους ή δικαιώματα εκμετάλλευσης που εξέρχονται, μη επιβολή φόρων εισόδου ή εξόδου κατά τη μεταγκατάσταση ή τη μεταφορά έδρας στη Μάλτα ή από τη Μάλτα και μη επιβολή φόρου κεφαλαίου.

²⁹⁵<http://www.emd.com.mt>

καθιστούν ως μια από τις ισχυρότερες σημαίες στον κόσμο .Μερικά από τα πλεονεκτήματα της Μαλτέζικης σημαίας είναι τα ακόλουθα:

.Η σύσταση και η εγκατάσταση ναυτιλιακής εταιρείας στη Μάλτα αποτελεί μια πολύ γρήγορη και απλή διαδικασία ,²⁹⁶με πολύ χαμηλό κόστος σύστασης.

.Οι πολιτειακές απαιτήσεις την Μαλτέζικης σημαίας είναι ευρέως γνωστές στα κυριότερα ναυπηγεία και στους πλείστους νηογνώμονες ενώ τα πλοία τα οποία είναι νηολογημένα υπό την σημαία της Μάλτας, δεν έχουν εμπορικούς περιορισμούς και τους χαίρουν προνομιακής μεταχείρισης σε συγκεκριμένα λιμάνια.²⁹⁷

. Η σημαία της Μάλτας συγκαταλέγεται στις σημαίες των λευκών λιστών του Παρισιού και του Τόκιου ενώ συγκαταλέγεται επίσης στην λίστα με τις σημαίες χαμηλού ρίσκου.

. Η Μάλτα έχει υιοθετήσει όλες τις Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις

. Η προοδευτική μείωση του φόρου χωρητικότητας και των τελών εγγραφής για νεότερα πλοία ,καθώς επίσης και η απουσία κρυφών χρεώσεων οδηγεί ολοένα και περισσότερα νεότευκτα και πιο καινοτόμα πλοία να έλκονται από το Μαλτέζικο μητρώο. Έτσι , και θέτοντας σαν κριτήριο για το κύρος και την ποιότητα μιας σημαίας την ύπαρξη στο νηολόγιο της πλοίων ηλικίας που δεν ξεπερνούν τα 25 έτη και που πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα της σημαίας μέσα από κρατικούς ελέγχους, η σημαία της Μάλτας είναι ευρέως γνωστή για την υψηλή απόδοση και ποιότητα του στόλου της, κάτι που διαφαίνεται μέσα από τις εξαιρετικές αποδόσεις της σε ελέγχους και την μεγάλη συγκέντρωση νεότευκτων πλοίων στο Μαλτέζικο νηολόγιο.²⁹⁸Ως εκ τούτου, η σημαία της Μάλτας θεωρείται μια ευυπόληπτη και διεθνώς αναγνωρισμένη σημαία και σε συνδυασμό με την ιδιότητα της ως Ευρωπαϊκή σημαία, δίνει επιπλέον κύρος και πλεονεκτήματα στα πλοία που βρίσκονται κάτω από την δικαιοδοσία της .

²⁹⁶με το Μαλτέζικο Μητρώο να προσφέρει υπηρεσίες εγγραφής 24 ώρες την μέρα - 7 μέρες την βδομάδα

²⁹⁷<http://amlmalta.com/maltaflagbenefits/>

²⁹⁸Η συνεχής δέσμευση του κράτους για αποδοχή κάτω από το μητρώο της Μάλτας μόνο πλοίων υψηλής ποιότητας αλλά και η δέσμευση του Μητρώου της σχετικά με τη βελτίωση της ποιότητας της σημαίας, είχε σαν αποτέλεσμα , τα πλοία τα οποία απαριθμούνται κάτω από το Μαλτέζικο μητρώο, να είναι πιο ασφαλή και πιο φιλικά προς το περιβάλλον και να έχουν αυξήσει την τεχνική τους απόδοση.
<http://amlmalta.com/maltaflagperformance-lists-2014/>

.Σε πλοία υπό Μαλτέζικη σημαία , επιτρέπεται το πλήρωμα να ανήκει σε οποιαδήποτε εθνικότητα και το κατώτατο όριο μισθοδοσίας ορίζεται από το χαμηλότερο όριο μισθοδοσίας του ILO (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας)²⁹⁹

. Η νηολόγηση των πλοίων μπορεί να γίνει μέσω της πλήρους μεθόδου εγγραφής, σύμφωνα με την οποία η κυριότητα καταχωρείται πλήρως στη Μάλτα συμπεριλαμβάνοντας και τις υποθήκες εφόσον υπάρχουν , κάτι που σημαίνει ότι εφόσον οι υποθήκες έχουν καταχωρηθεί κάτω από τον νόμο της Μάλτας, έρχονται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με άλλες προνομιακές απαιτήσεις και να δίνει στους ενυπόθηκους δανειστές εκτελεστικό τίτλο. Εναλλακτικά, πλοία μπορούν να νηολογηθούν στο Μαλτέζικο Μητρώο μέσω της εγκατάστασης μιας Μαλτέζικης εταιρείας που θα λειτουργεί ως ναυλώτρια γυμνού πλοίου ή μέσω διεθνούς ιδιοκτησίας. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα σε ξένους επενδυτές, εφόσον επιθυμούν, να καταχωρήσουν τα πλοία τους διαμέσου διεθνούς ιδιοκτησίας χωρίς την ανάγκη εγκατάστασης άλλης εταιρείας στη Μάλτα καθώς αυτό γίνεται εφικτό μέσω διορισμού ενός πράκτορα ο οποίος έχει διαμονή στη Μάλτα και ο οποίος θα ενεργεί ως διάυλος επικοινωνίας μεταξύ του πλοιοκτήτη και των αρχών της Μάλτας ,ενεργώντας επίσης και ως δικαστικός αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη σε περίπτωση οποιασδήποτε δικαστικής διαδικασίας στην Μάλτα.³⁰⁰

. Κανένας περιορισμός στο μέγεθος των πλοίων.

.Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός στην εθνικότητα των μετόχων ή των διευθυντών των Μαλτέζικων ναυτιλιακών εταιρειών , όπως επίσης και κανένας περιορισμός στην μεταφορά ή την πώληση μετοχών πλοιοκτητριών εταιρειών.

.Εξάλειψη διακρίσεων σε ότι αφορά τους φόρους ανάμεσα σε μόνιμους και μη μόνιμους κατοίκους, με προσαρμογή της φορολογίας έτσι ώστε ο πραγματικός φορολογικός συντελεστής να κυμαίνεται από 0 έως 10%

. Δεν γίνεται παρακράτηση φόρων επί των εξερχόμενων μερισμάτων, τόκων και δικαιωμάτων εκμετάλλευσης , ανεξαρτήτως της φορολογικής κατοικίας και του φορολογικού καθεστώτος του παραλήπτη ενώ δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη τα οποία προέρχονται από την ιδιοκτησία ή τη λειτουργία πλοίου και τα οποία έχουν ήδη φορολογηθεί με βάση την χωρητικότητα τους.

²⁹⁹ILO: International Labour Organization

³⁰⁰<http://amlmalta.com/maltaflagbenefits/>

.Απαλλαγή από τη διπλή φορολόγηση καθώς η Μάλτα έχει συνάψει περισσότερες από πενήντα συμβάσεις κατά της διπλής φορολογίας και οι περισσότερες από τις οποίες βασίζονται στο υπόδειγμα συμφωνίας του ΟΟΣΑ.³⁰¹

Είναι φανερό λοιπόν πως η επιλογή της Μάλτας ως χώρα για την σύσταση ναυτιλιακών εταιρειών είναι ευρέως διαδεδομένη και ψηλά στις προτιμήσεις πολλών ξένων επενδυτών οι οποίοι θέλουν να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκές συνθήκες που επικρατούν στο νησί, την κοινωνικοοικονομικοπολιτική σταθερότητα και την σωρεία των φορολογικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων που παρέχει η Μάλτα και τέλος, η πληθώρα των πλεονεκτημάτων που παρέχει η εγγραφή των πλοίων στο νηολόγιο της, καθιστούν την Μάλτα ως μια από τις ανερχόμενες δυνάμεις στην ναυτιλιακή αγορά.

2.1.7.5 Υπεράκτιες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Λιβερία και η σημαία της

Η Λιβερία αποτελεί ακόμη μια υπερδύναμη στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη και ένα διεθνές υπεράκτιο κέντρο του οποίου η σύσταση και η εγκατάσταση offshoreναυτιλιακών εταιρειών έχει πάρει πολύ μεγάλες διαστάσεις.

Η Λιβερία ανήκει γεωγραφικά στην Δυτική Αφρική και συνορεύει με χώρες όπως η Σιέρα Λεόνε, η Ακτή Ελεφαντοστού και η Νέα Γουινέα. Το νοτιοδυτικό της τμήμα βρέχεται από τον Ατλαντικό Ωκεανό.³⁰² Αν και η γεωγραφική της θέση δεν έχει να επιδείξει κάτι το ιδιαίτερο καθώς δεν βρίσκεται σε κάποιο νευραλγικό για την ναυτιλία σημείο, εντούτοις η Λιβερία αποτελεί ένα από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς για ίδρυση offshoreναυτιλιακών εταιρειών αφού συγκεντρώνει πληθώρα πλεονεκτημάτων.

Όσον αφορά την πολιτική κατάσταση στη χώρα, η Λιβερία δεν αποτελεί ένα ακέραιο παράδειγμα χώρας με πολιτική σταθερότητα. Κατά την διάρκεια του προηγούμενου αιώνα, η Λιβερία υπέφερε από πολιτικές ανακατατάξεις, δυο εμφύλιους που διήρκησαν αρκετό χρονικό διάστημα, πολλές κοινωνικές ανακατατάξεις και γενικότερα επικρατούσε ένα κλίμα

³⁰¹<http://amlmalta.com/maltaflagbenefits/>

³⁰²Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 284

πολιτικοκοινωνικής αστάθειας που δεν ήταν και τόσο ευνοϊκό για οικονομική ανάπτυξη. Παρ' όλα αυτά , με τη διαχρονική στήριξη από τις Η.Π.Α αλλά και γενικότερα των μεγάλων δυνάμεων, σταδιακά επήλθε πολιτική σταθερότητα στην χώρα.

Είναι λοιπόν άξιο λόγου πως μια χώρα χωρίς ιδιαίτερα σημαντική γεωγραφική θέση και με έλλειψη πολιτικής και κοινωνικής σταθερότητας³⁰³ έχει καταφέρει να αναπτύξει σε τόσο μεγάλο βαθμό τους τομείς του εμπορίου της και κυρίως να αποτελεί μια τεράστια ναυτιλιακή δύναμη και ένα μεγάλο υπεράκτιο κέντρο.

Αρχικώς, η φύση της οικονομίας της Λιβερίας βοήθησε στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και αυτό διότι η οικονομία της βασίζεται κυρίως στις εξαγωγές σιδήρου καουτσούκ, ξυλείας και παράγωγων προϊόντων του αγροτικού τομέα όπως καλλιέργειών κοκοφοίνικα, καφέ, εσπεριδοειδών και ζαχαροκάλαμου. Έτσι, οι εξαγωγές των προϊόντων αυτών, η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η εντατική ενασχόληση με την αλιεία και η ύπαρξη ενός ιδιαίτερα ανεπτυγμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών ,με βασικότερο μέσο μεταφοράς τον σιδηρόδρομο, συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας της χώρας.

Επιπλέον, το πρόσφορο έδαφος για την εγκατάσταση εταιρειών στην χώρα και η αντιμετώπιση των υπό ξένων συμφερόντων εταιρειών ως offshoreεταιρειών κατά τα πρότυπα των αντίστοιχων Παναμέζικων offshoreεταιρειών, έδωσαν το έναυσμα στο ξένο κεφάλαιο να συστήσει εκεί τις ναυτιλιακές του εταιρείες έτσι ώστε να μπορεί να εκμεταλλευτεί τις φορολογικές διευκολύνσεις και απαλλαγές που προσφέρει η χώρα , όπως για παράδειγμα την απουσία συναλλαγματικών ελέγχων. Ως εκ τούτου , μια Λιβεριανή εταιρεία , δεν υπόκειται σε τοπικούς φόρους και δεν υπάρχει ελάχιστη απαίτηση αρχικού κεφαλαίου στην περίπτωση που το 75% των μετοχών της κατέχεται από πολίτες μη εγκατεστημένους στη χώρα, οι οποίοι δεν είναι Λιβεριανοί ³⁰⁴και τα εισοδήματα των εταιρειών τους προέρχονται από πηγές εκτός Λιβερίας.³⁰⁵ Με αυτό τον τρόπο δίνεται απαλλαγή από φόρους σε εταιρείες που από την μια είναι εγκατεστημένες στη Λιβερία αλλά από την άλλη οι δραστηριότητες της είναι εκτός.³⁰⁶

³⁰³ Παρόλο που η Λιβερία έχει να επιδείξει μια 20ετία ομαλής πολιτικής και κοινωνικής ειρήνης, εντούτοις η ύπαρξη ανομοιογένειας στο ντόπιο πληθυσμό, με πολλές ταξικές διαφορές, η συνύπαρξη πολλών φυλών και το πρόσφατο εμπόλεμο παρελθόν, καθιστούν τη Λιβερία μια όχι και τόσο ασφαλή πολιτικά χώρα

³⁰⁴ Υπάρχουν όμως περιορισμοί για τους μη κάτοικους Λιβερίας οι οποίοι δεν μπορούν να ασκούν τραπεζική ή οποιαδήποτε άλλη ασφαλιστική δραστηριότητα, να κατέχουν ακίνητη περιουσία στη Λιβερία και να διαχειρίζεται αμοιβαία κεφάλαια.

³⁰⁵ Δουβής, Παναγ., Offshore Δραστηριότητες, σελ. 284

³⁰⁶ <http://www.ocra.com/jurisdictions/liberia.asp> , <http://www.isog.org/legal-protection/offshore-anonymous-companies-liberia>

Οι ναυτιλιακές εταιρείες της Λιβερίας πλεονεκτούν επίσης και στον τρόπο σύστασης τους καθώς διαμορφώνονται με γρήγορες και εύκολες διαδικασίες, χωρίς ιδιαίτερες διατυπώσεις. Η ταχύτητα και η ευκολία εντοπίζεται στις διευκολύνσεις που παρέχει το μητρώο της Λιβερίας³⁰⁷ στις υπό σύσταση εταιρείες με την χρήση της τεχνολογίας καθώς επιτρέπεται σε αυτές να σχηματισθούν είτε την ίδια μέρα κατά την οποία ελήφθησαν οι οδηγίες για την σύσταση τους, μέσω φαξ ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, είτε από τα γραφεία του Λιβεριανού Εταιρικού Μητρώου που βρίσκονται στη Νέα Υόρκη , το Ρίο , το Τόκυο , το Ντουπάι, τη Ζυρίχη, τη Βιέννη αλλά και το Πειραιά. Τα έγγραφα συστάσεως αποστέλλονται μέσω κούριερ και η επιβεβαίωση συστάσεως μέσω φαξ ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Παρόλα αυτά, τα έγγραφα θα πρέπει να υποβάλλονται στην Αγγλική γλώσσα ή από επικυρωμένη μετάφραση, να τηρείται ο συμβολαιογραφικός τύπος και να περιέχουν σφραγίδα της Χάγης ή επικύρωση από το Λιβεριανό πρόξενο.³⁰⁸

Για την σύσταση της εταιρείας , απαιτείται η ύπαρξη ενός μετόχου και ενός διευθυντή.³⁰⁹ Σχετικά με τη ονομασία της υπό σύστασης εταιρείας, δεν υπάρχουν περιορισμοί ως προς την γλώσσα ³¹⁰με την οποία θα εκφραστεί. Μοναδικοί περιορισμοί είναι η μοναδικότητα της επωνυμίας³¹¹ και η απαραίτητη τοποθέτηση λέξεων που να συνοδεύουν την επωνυμία και οι οποίες θα προσδιορίζουν το είδος της εταιρείας. Επιπλέον, στις εταιρείες αυτές τηρείται καθεστώς απόλυτης εχεμύθειας, χωρίς να απαιτείται η γνωστοποίηση και η καταχώρηση των ονομάτων του ιδιοκτήτη, των μετόχων, των διευθυντών ή των υπαλλήλων της.³¹²

Η διοίκηση και τα στελέχη της εταιρείας επιτρέπεται να ανήκουν σε οποιαδήποτε εθνικότητα και η διαχείριση και η διοίκηση της να ασκείται από οποιοδήποτε κράτος.³¹³ Επίσης δεν απαιτείται οι ναυτικοί και οι υπάλληλοι που στελεχώνουν μια ναυτιλιακή εταιρία να έχουν Λιβεριανή ιθαγένεια. Αυτό αποτελεί ένα τεράστιο πλεονέκτημα της Λιβεριανής σημαίας καθώς στα πλοία της επιτρέπεται η χρησιμοποίηση ναυτικών οποιασδήποτε ιθαγένειας , κάτι το οποίο δίνει ευελιξία σε θέματα ευρέσεως πληρώματος και οικονομικότερες λύσεις.³¹⁴

³⁰⁷Το οποίο διευθύνεται από το LISCR (Liberian international Ship Corporate Registry) το οποίο λειτουργεί υπό το ίδιο ιδιότητα του αντιπροσώπου του Υπουργείου Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Λιβερίας

³⁰⁸<http://www.ocra.com/jurisdictions/liberia.asp>

³⁰⁹Συγκριτικά με τα όσα ισχύουν για τις εταιρείες του Παναμά, στη Λιβερία υπάρχει ο περιορισμός που ορίζει ότι το ίδιο πρόσωπο δεν μπορεί να έχει τα ρόλο διευθυντή και γραμματέα.

³¹⁰<http://www.ocra.com/jurisdictions/liberia.asp>

³¹¹καθώς δεν θα πρέπει να υφίσταται εταιρεία με την ίδια επωνυμία ή να συγγέται με προϋπάρχουσα και

³¹²<https://www.offshore-manual.com/taxhavens/Liberia.html>

³¹³<https://www.offshore-manual.com/taxhavens/Liberia.html>

³¹⁴<http://www.liscr.com/liscr/AboutUs/AboutLiberianRegistry/PointstoCompare/tabid/214/Default.aspx>

Η εγγραφή μιας offshore εταιρείας στη Λιβερία κοστίζει περίπου 700 δολάρια ενώ απαιτείται μια ετήσια καταβολή (annual costs) στην κυβέρνηση 450 δολαρίων για κόστος διατήρησης ναυτιλιακής εταιρείας³¹⁵.³¹⁶ Στην περίπτωση αυτή, οι offshoreαυτές εταιρείες δεν υπόκεινται σε καμία άλλη φορολογία. Στην αντίθετη περίπτωση που ξένες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες νομίμως σε άλλες χώρες (δηλαδή διατηρεί τα κεντρικά της γραφεία σε άλλη χώρα) και επιθυμούν την ιδιοκτησία πλοίου ή πλοίων υπό τη σημαία της Λιβερίας, εγγράφονται στο Μητρώο της Λιβερίας και γίνονται εταιρείες της, διατηρώντας τις υποκείμενες εταιρείες στην χώρα όπου συστάθηκαν αρχικώς, οφείλουν ετήσια συνδρομή για διατήρηση «ξένης» ναυτιλιακής εταιρείας που ανέρχεται στα 500 δολάρια, καθώς επίσης και την ετήσια αμοιβή του εγγεγραμμένου πράκτορα. για να μπορούν έτσι να διατηρούν το δικαίωμα αυτό. Σε αυτή την περίπτωση, η εταιρεία αυτή οφείλει όμως φορολογία στην χώρα που διατηρεί τα κεντρικά της, όπως επίσης και το να διαθέτει στην Λιβερία έναν εγγεγραμμένο πράκτορα, ο οποίος θα αντιπροσωπεύει τις ξένες αυτές εταιρείες στο έδαφος της Λιβερίας.

Πέραν της ετήσιας φορολογίας για το κόστος διατήρησης εταιρείας στην Λιβερία, κάθε εταιρεία που διαθέτει πλοία με την σημαία της Λιβερίας, υπόκειται σε ένα ετήσιο φόρο χωρητικότητας (Annual tonnage tax) και κόστος εγγραφής (initial registration fees). Το κόστος εγγραφής και ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας υπολογίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του κάθε πλοίου (net register tonnage). Το Μητρώο όμως της Λιβερίας απαλλάσσει από τα initial registration fees τα πλοία που έχουν εγγραφεί σε αυτό κατά περίοδο μεταξύ 1 Ιουλίου του 2000 και μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2016, ενώ μειώνει τους ετήσιους φόρους χωρητικότητας σε στόλους, με βάση τη συνολική χωρητικότητα ή/ και τον αριθμό των εγγραφών στο Λιβεριανό μητρώο.³¹⁷ Τέλος, το Μητρώο της Λιβερίας δίνει έκπτωση για τα πλοία της που ακολουθούν μια ασφαλή για το περιβάλλον πολιτική. Έτσι προσφέρει στην μια περίπτωση έκπτωση ³¹⁸50% στον ετήσιο φόρο χωρητικότητας για τον πρώτο χρόνο και 25% για τα 2 επόμενα σε κάθε πλοίο που θεωρείται πράσινο - φιλικό προς το περιβάλλον και πληροί τις προϋποθέσεις του Ursus Maritime Capital ³¹⁹συμμετέχοντας στην εκστρατεία της

³¹⁵Στην περίπτωση αυτή μιλάμε για εταιρείες που ενώ έχουν δηλωμένη την διεύθυνση σύστασης τους στην Λιβερία και τα γραφεία λειτουργίας των εταιρειών του βρίσκονται στην χώρα της πραγματικής έδρας τους (offshorelibertiancompanies)

³¹⁶<https://www.offshore-manual.com/taxhavens/Liberia.html>

³¹⁷<http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>

³¹⁸www.liscr.com – Ursus Maritime Capital- Green ship innovation

³¹⁹Η εκστρατεία αυτή ξεκίνησε μετά από την συνεργασία του Λιβεριανού μητρώου με την αμερικάνικη εταιρεία Ursus Maritime Capital η οποία αποτελεί μια εξειδικευμένη συμβουλευτική και επενδυτική εταιρεία που επικεντρώνεται στην περιβαλλοντική προστασία από την λειτουργία της ναυτιλίας όπως αναφορικά με την αποδοτικότητα των καυσίμων, τις εκπομπές, και μετατροπές επεξεργασίας νερού έρματος.

<http://ursusmaritimecapital.com/>

Λιβεριανής σημαίας για μείωση των εκπομπών (green initiative). Στην άλλη περίπτωση, προσφέρεται επίσης έκπτωση φόρου χωρητικότητας 3% ετησίως σε όλα τα σκάφη Λιβεριανή σημαία που έχουν πιστοποιηθεί με Green Award³²⁰ από το Λιβεριανό Μητρώο το οποίο αναγνωρίζει και επιβραβεύει τις προσπάθειες των πλοιοκτητών για ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των κινδύνων ατυχημάτων, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την καλύτερη φροντίδα για τους ανθρώπους και το περιβάλλον. Η έκπτωση αυτή ισχύει για όσο διάστημα το πλοίο παραμένει στο πρόγραμμα Green Award.³²¹

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται αναφορά στον ετήσιο φόρο χωρητικότητας αλλά και κόστος εγγραφής αναλογικά με διάφορα μεγέθη καθαρής χωρητικότητας.

Πίνακας 4 :

Net Tonnage (Tonnage)	Annual Tonnage Tax (\$)	Annual Inspection Fee (\$)	Annual MIPPS ³²² Fee: (\$)	Annual Total (\$)	Registration Fees (\$)	Administrative Fees (\$)	Estimated Certification Fees (\$)	Per Mortgage Fee (\$)	Total Initial Registration Fees (\$)
1000	880	1750	1070	3700	2500	0	800	600	3900
5000	2000	1750	1350	5100	2500	0	800	600	3900
10000	4000	1750	1700	7450	2500	0	800	600	3900
20000	5800	1750	2600	10150	4100	6500	800	600	12000
50000	8800	1750	3500	14050	5400	6500	800	600	13300
100000	13800	1750	5000	20550	5400	6500	800	600	13300

Πηγή: <http://www.lisrc.com/lisrc/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>

Το Λιβεριανό Μητρώο, πέραν από τις φορολογικές διευκολύνσεις που παρέχει, θεωρείται και ένα από τα κορυφαία μητρώα όσον αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια. Οι λόγοι που κάνουν το μητρώο της Λιβερίας να ξεχωρίζει στα θέματα αυτά εντοπίζονται στο ότι το ίδιο το μητρώο θέτει σαν προτεραιότητα την διασφάλιση της ποιότητας της σημαίας και την ασφάλεια του πλοίου. Αρχικά, η Λιβερία διαθέτει ένα παγκόσμιο δίκτυο ειδικά εκπαιδευμένων ναυτικών

³²⁰Το Green Award είναι ένας ανεξάρτητος διεθνής μη-κερδοσκοπικός οργανισμός διασφάλισης ποιότητας που πιστοποιεί τους διαχειριστές πλοίων και τα πλοία που υπερβαίνουν τα πρότυπα της βιομηχανίας όσον αφορά την ασφάλεια, την ποιότητα και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις. Το σύστημα συγκεντρώνει διαχειριστές πλοίων που είναι πρόθυμοι να βελτιώσουν την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων τους και τα λιμάνια ή τις ιδιωτικές εταιρείες που είναι πρόθυμοι να υποστηρίξουν και να δώσουν προτεραιότητα στα πλοία που ακολουθούν την πιστοποίηση αυτή

<http://www.greenaward.org/greenaward/672-liberia-is-first-ship-registry-to-recognise-green-award-ships.html>

³²¹The Liberian Registry, (Posidonia 2016) , Liberia first to offer Green Award tax incentive

³²²**MIPPS:** Marine Investigations and International Participation

επιθεωρητών, οι οποίοι εκτελούν σε ετήσια βάση επιθεωρήσεις ασφάλειας, έτσι ώστε όλα τα πλοία υπό Λιβεριανή σημαία να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κώδικες ασφαλείας όπως τον ISM Code (International Safety Management) και τον ISPS Code (International Ship and Port Security).³²³ Πέραν αυτού, διαθέτει ναυτικούς με άρτια επαγγελματική κατάρτιση, άριστα εκπαιδευμένους και με πολύχρονη εμπειρία. Επίσης το μητρώο προνοεί για την ευημερία των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοίο με Λιβεριανή σημαία και εναρμονίζεται πλήρως με τις διεθνείς συμβάσεις του ILO³²⁴ που προστατεύει τα δικαιώματα των ναυτικών.³²⁵ Επιπλέον, χαρακτηριστικότατο γνώρισμα του στόλου της σημαίας της Λιβερίας είναι ο πολύ χαμηλός μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που είναι κατά πολύ νεότερος των υπολοίπων σημαίων σε παγκόσμια κλίμακα.³²⁶

Ως απόρροια της στοχευμένης πολιτικής του Λιβεριανού μητρώου για ποιότητα και ασφάλεια είναι και ακολουθούμενη τακτική για προστασία του περιβάλλοντος. Η Λιβερία ήταν η πρώτη μεγάλη σημαία που είχε επικυρώσει το MARPOL Annex VI,³²⁷ το οποίο αποτελεί μια διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία.³²⁸ Όπως προαναφέρθηκε, η συνεργασία του μητρώου με την εταιρεία Ursus Maritime Capital έδωσε το κίνητρο σε πλοιοκτήτες υπό Λιβεριανή σημαία να μειώσουν τους ρύπους και μέσω αυτής υποβοηθείται η εκτός ισολογισμού χρηματοδότηση για πλήρη απόδοση της τεχνολογίας η οποία θα βοηθήσει σε εξοικονόμηση καυσίμων, αποδοτικότερη λειτουργία και περιβαλλοντική προστασία.³²⁹

Εν τέλει, μια ακόμα σημαντική εξέλιξη που προσδίδει περαιτέρω πλεονεκτήματα στο μητρώο της Λιβερίας είναι η υπογραφή της ναυτιλιακής συμφωνίας στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου 2015 μεταξύ Κίνας και Λιβερίας που θα καλύπτει μια σειρά από θαλάσσια εμπορικά ζητήματα. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και μια συμφωνία που επιτρέπει στους ιδιοκτήτες των πλοίων υπό Λιβεριανή σημαία, όταν επισκέπτονται οποιοδήποτε λιμάνι της Κίνας, να υπόκεινται σε

³²³<http://www.liscr.com/liscr/AboutUs/AboutLiberianRegistry/PerformanceRecord/tabid/213/Default.aspx>

³²⁴ ILO αποτελούν τα αρχικά του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (International Labor Organization) ο οποίος ιδρύθηκε το 1919 με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών και έχει ως σκοπό την εξασφάλιση κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργατικών δικαιωμάτων σε όλους τους εργαζομένους του κόσμου.

Τσαγκλάγκανος Α. Άγγελος, Εισαγωγή στην Οικονομική των Επιχειρήσεων, 2015, σελ. 302-303

³²⁵<http://www.liscr.com/liscr/AboutUs/AboutLiberianRegistry/PerformanceRecord/tabid/213/Default.aspx>

³²⁶ Το νηολόγιο της Λιβερίας αρνείται την νηολόγηση πλοίων που η ηλικία τους είναι μεγαλύτερη των 20 ετών Bergstrand S.J., Buy the Flag- Developments in the Open Registry Debate, σελ. 36

³²⁷<http://www.imo.org/en/OurWork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/air-pollution.aspx>

³²⁸ Η συνθήκη αυτή περιορίζει την απελευθέρωση εκπομπών οξειδίου του θείου από τους ντίζελ κινητήρες των πλοίων και απαγορεύει την απελευθέρωση των αερίων που καταστρέφουν το όζον

³²⁹The Liberian Registry, (Posidonia 2016), Ursus Maritime Capital- Green ship innovation

μειωμένα τέλη χωρητικότητας και ανάλογα με τα τέλη που πληρώνουν όλα τα πλοία που νόμιμα έχουν καταχωρηθεί στο Κινέζικο Μητρώο Τα ίδια οφέλη θα ισχύουν αμοιβαία και για τα πλοία υπό κινεζική σημαία που εισέρχονται ή δραστηριοποιούνται στους λιμένες της Λιβερίας. Επιπλέον, στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής, οι κινεζικές αρχές θα λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να αποφεύγονται οι άσκοπες καθυστερήσεις στα πλοία υπό Λιβεριανή σημαία, απλουστεύοντας και επιταχύνοντας όσο το δυνατόν περισσότερο τις σχετικές τελωνειακές διαδικασίες και άλλες λιμενικές διατυπώσεις που αφορούν τα εν λόγω πλοία σε οποιοδήποτε κινέζικο λιμάνι. Τέλος, προβλέπεται συνεργασία μεταξύ της Κίνας και της Λιβερίας για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της ανάπτυξης σε θάλασσα και λιμένες, καθώς επίσης την πλήρη και αποτελεσματική χρήση των στόλων των δύο χωρών για την κάλυψη των απαιτήσεων του εξωτερικού εμπορίου, και την ασφάλεια των πλοίων, του πληρώματος και του φορτίου.³³⁰ Όπως είναι φανερό, η συμφωνία αυτή είναι υψίστης σημασίας για τη Λιβερία και γενικότερα για το Λιβεριανό μητρώο και τα πλοία που ανήκουν σε αυτό καθώς η Κίνα αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες οικονομίες στο κόσμο και ίσως την κορυφαία εξαγωγική χώρα, στην οποία στηρίζεται η παγκόσμια ναυτιλία.³³¹

Συνοψίζοντας, η Λιβερία είναι μια από τις ιδανικότερες επιλογές για σύσταση offshore ναυτιλιακών εταιρειών καθώς διαθέτει ένα πανίσχυρο μητρώο που καθιστά την σημαία της Λιβερίας μια από τις ισχυρότερες σημαίες παγκόσμια. Η Λιβερία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα νηολόγησης με πάνω από 4,030 πλοία και 140 εκατομμύρια κόρους χωρητικότητας, το οποίο αντιπροσωπεύει το 11% της ποντοπόρου ναυτιλίας. Επίσης, η σημαία της Λιβερίας αποτελεί την κορυφαία σημαία σε θέματα ποιότητας λόγω των άριστων, αποτελεσματικών, ασφαλών και καινοτόμων υπηρεσιών που παρέχει.³³² Όλα αυτά τα πλεονεκτήματα που παρέχει το Λιβεριανό μητρώο δεν άφησαν ασυγκίνητους τους Έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι έθεσαν τα πλοία του υπό Λιβεριανή σημαία, καθιστώντας την δεύτερη συχνότερη επιλογή σημαίας από ελληνικών συμφερόντων πλοία.³³³

³³⁰<https://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Flagship47.pdf>

³³¹The Liberian Registry, (Posidonia 2016) Liberia and China's Agreement on Maritime Transport

³³²www.liscr.com

³³³<https://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Flagship48.pdf>

Κεφάλαιο 3. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

3.1 Η Ελληνική Ναυτιλία κατά την περίοδο του Β' παγκοσμίου πολέμου.

Η Ελλάδα, μέχρι και πριν το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, συγκαταλεγόταν μεταξύ των μεγαλύτερων δυνάμεων του κόσμου στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, κατέχοντας την ένατη θέση, αποτελούμενη από 607 εμπορικά πλοία χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κόρων ολικής χωρητικότητας. Κατά την “μαύρη” αυτή περίοδο του Β' Παγκοσμίου πολέμου, ολόκληρη η υφήλιος μετρούσε σοβαρά πλήγματα σε όλους του τομείς της.³³⁴ Απώλειες ανθρώπινων ζώων, σπατάλη οικονομικών πόρων σε στρατιωτικούς εξοπλισμούς, παράλυση εμπορικών και αναπτυξιακών έργων είχαν σαν αποτέλεσμα η παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια η ναυτιλία να υφίστανται σημαντικές αλλαγές και ανακατατάξεις. Η θάλασσα έπαιξε σημαντικότατο ρόλο στην έκβαση και αυτού του πολέμου καθώς οι συμμαχικές δυνάμεις έδωσαν σημαντικές μάχες για διατήρηση της κυριαρχίας τους στον θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου καθώς οι δυνάμεις που θα κυριαρχούσαν εκεί, θα μπορούσαν ελεύθερα να ανεφοδιάζουν και να ενισχύουν τα στρατεύματά τους στα απομακρυσμένα σημεία του πολέμου. Χαρακτηριστικά ήταν τα λόγια του Τσόρτσιλ ο οποίος γράφει ".....Μπορούσαμε να κερδίζουμε ή να χάνουμε μάχες ...να κατακτήσουμε εδάφη ή να τα εγκαταλείψουμε . Αλλά απλώς για να συνεχίσουμε τον πόλεμο, για να μην πεθάνουμε, έπρεπε να διαφυλάξουμε την πλήρη κυριαρχία των θαλασσιών οδών, να ελέγχουμε τις προσεγγίσεις και τις εισόδους των λιμένων μας..." . Η Ελλάδα, όντας μεγάλη ναυτική δύναμη, συμμετείχε ενεργά στις επιχειρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων με μεταφορά τροφίμων και πολεμικών εφοδίων, αποκλεισμό λιμένων και μεταφορά στρατιωτών στις μάχες του Ατλαντικού και της Μεσογείου. Σαν αποτέλεσμα της συμμετοχής αυτής του Ελληνικού στόλου ήταν η απώλεια χιλιάδων εμπορικών πλοίων που βυθίστηκαν είτε από την Γερμανική αεροπορία είτε από Γερμανό -ιταλικά υποβρύχια.

Μετά το τέλος του Πολέμου, η Ελληνική ναυτιλία βγήκε αποδεδειγμένη καθώς υπέστη βαρύτερες απώλειες χάνοντας 486 φορτηγά πλοία 1.408.000 κόρων ολικής χωρητικότητας ,δηλαδή μέχρι και το 75% των πλοίων της και το 25% των ναυτικών της (από τους 19.000

³³⁴Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 1

περίπου ναυτικούς, υπήρξαν 2.000 θάνατοι, 2.500 ανάπηροι και 150 παραφρονήσαντες) , αφήνοντας έτσι την Ελληνική πλοιοκτησία γυμνή, χωρίς πλοία διαθέσιμα για διεξαγωγή εμπορικών δραστηριοτήτων.³³⁵Οι τεράστιες αυτές απώλειες εμπορικών πλοίων κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη για άμεση αναδημιουργία του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σκοπό να ακμάσει ξανά η Ελληνική ναυτιλία και να βγει από το περιθώριο. Στην προσπάθεια όμως αυτή της αναδημιουργίας, παρουσιάστηκαν πολλά εμπόδια τα οποία δεν άφηναν πρόσφορο το έδαφος για αναθέρμανση της άλλοτε παντοδύναμης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Αρχικά η έλλειψη ιδιωτικών κεφαλαίων και η αύξηση της αξίας αγοράς και ναυπηγήσεως των πλοίων (ως αποτέλεσμα πάντα της μεγάλης ζήτησης σε νέα πλοία και την έλλειψη μεταχειρισμένων μετά από την απώλεια τεραστίου αριθμού πλοίων κατά τον Παγκόσμιο πόλεμο) άφηναν τους Έλληνες πλοιοκτήτες χωρίς οικονομικούς πόρους για αγορά πλοίων, τα οποία ήταν σχεδόν αδύνατο να αποκτηθούν με αυτοχρηματοδότηση. Παράλληλα, η πολιτική αστάθεια της μεταπολεμικής περιόδου ναυτιλία και θεσμικά προβλήματα όπως η βαριά και μεταβαλλόμενη φορολόγηση των πλοίων ανάλογα με τις κρατικές ανάγκες, η απαγόρευση μεταβιβάσεως πλοίου σε αλλοδαπούς , η απαγόρευση διαγραφής πλοίου από τα Ελληνικά νηολόγια, η άγνοια του θεσμού της προτεινόμενης υποθήκης επί πλοίων και ο συμβολαιογραφικός τύπος μεταβιβάσεως πλοίου είχαν σαν αποτέλεσμα από την μια τα αλλοδαπά τραπεζικά ιδρύματα να είναι απρόθυμα να χρηματοδοτήσουν την Ελληνική εμπορική ναυτιλία και από την άλλη οι Έλληνες εφοπλιστές να αποθαρρύνονται στο να επιστέψουν τα πλοία τους στην Ελλάδα.³³⁶

Κατά την περίοδο αυτή, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν έρθει σε ρήξη με την Ελληνική κυβέρνηση σε αρκετές περιπτώσεις .Πρώτα η περίπτωση των 27 νεότευκτων επιταγμένων πλοίων από τα οποία η εξόριστη Ελληνική κυβέρνηση λάμβανε μεγάλα κέρδη εξαιτίας ειδικής συμφωνίας με τις συμμαχικές δυνάμεις, γεγονός το οποίο οι εφοπλιστές θεώρησαν τελείως άδικο και την Ελληνική κυβέρνηση να τους εκμεταλλεύεται. Αργότερα η διαμάχη τους λόγω των δεσμευμένων λογαριασμών των ναυτιλιακών εσόδων στο Λονδίνο όπου σύμφωνα με το άρθρο 8β της αγγλοελληνικής συμφωνίας, όλες οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις των απολεσθέντων πλοίων και οι εισπράξεις από τη χρονοναύλωση της Αγγλικής κυβερνήσεως, έπρεπε να κατατεθούν σε αυτούς τους δεσμευμένους τραπεζικούς λογαριασμούς στην Κεντρική Τράπεζα της Αγγλίας στο όνομα της Ελληνικής Κυβερνήσεως. Αυτό είχε ερμηνευθεί

³³⁵ΧαρλαυτήΤζ. , Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας , 2001, σελ. 380-383

³³⁶Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 2

από τους εφοπλιστές ως μια προσπάθεια της Ελληνικής Κυβερνήσεως να χρησιμοποιήσει τα χρήματα τους και αυτό χειροτέρευσε τις σχέσεις των δύο , οι οποίες δοκιμάστηκαν ακόμη πιο πολύ μετά από την επιβολή του Ν.Δ 889/1949 σχετικά με την φορολογία των εύπορων. Ο νόμος αυτός επέβαλλε ιδιαίτερο φόρο στη ναυτιλία, με τους εφοπλιστές να αντιδρούν έντονα και πολλών εξ αυτών να μην μπορούν να εισέλθουν στην Ελλάδα για μεγάλο χρονικό διάστημα λόγω της άρνησης τους να συμμορφωθούν με τον νόμο και η οποία θα τους επέφερε φυλάκιση.³³⁷

Η έκρυθμη αυτή σχέση λοιπόν των εφοπλιστών και του κράτους, η αβεβαιότητα και η αστάθεια της Ελληνικής οικονομίας λόγω των μεταπολεμικών προβλημάτων και του επερχόμενου Εμφυλίου ήρθαν να προστεθούν σε μια νέα τάξη πραγμάτων, η οποία θα ήταν καθοριστική στη αποδυνάμωση του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Αυτή λοιπόν η νέα τάξη πραγμάτων ήταν η μεταφορά των οικονομικών κέντρων και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από την Μεγάλη Βρετανία στις ΗΠΑ³³⁸, οι οποίες αναπτύσσονταν με μεγάλη ταχύτητα, ανοίγοντας νέες αγορές και δίνοντας ευκαιρίες σε όλους τους τομείς, προσελκύοντας τις παραδοσιακές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές δυνάμεις , κυρίως αυτές της Ελλάδας και της Νορβηγίας. Το άνοιγμα των νέων αγορών στο Δυτικό κόσμο, ανάγκασε τους Έλληνες εφοπλιστές να μεταφερθούν προς τις νέες αυτές αγορές, προκειμένου να μην εγκλωβιστούν στην Ελλάδα και κατ' επέκταση στην Μεσόγειο , αλλά να ανοιχθούν προς τον Ατλαντικό Ωκεανό. Έτσι ένας τεράστιος αριθμός Ελληνικών κεφαλαίων έφυγε στο εξωτερικό και τα πλοία υπό Ελληνική σημαία μειώθηκαν σημαντικά. Το γεγονός αυτό είχε δημιουργήσει οξύτατα προβλήματα σε θέματα οικονομικά και κοινωνικά, με την ανεργία και την απώλεια συναλλαγματικών πόρων να παρουσιάζονται και να ταλανίζουν την Ελληνική κοινωνία. Ο λόγος δημιουργίας των προβλημάτων αυτών ήταν σαφέστατα η αποδυνάμωση ενός από τους πιο σημαντικούς κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, αυτού που ανέκαθεν αποτελούσε την ραχοκοκαλιά της , δηλαδή του κλάδου της ναυτιλίας .

³³⁷ΧαρλαυτήΤζ. , Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας , 2001, σελ. 384- 391

³³⁸ Harlaftis Gelina, Greek Shipowners and Greece 1945-1975,σελ.23-30

3.2 Σημαίες Ευκαιρίας.

Τα δεδομένα για την Ελληνική ναυτιλία, στην μεταπολεμική περίοδο, ήταν όπως φαίνεται από τα πιο πάνω καθ' όλα δυσσιώνα. Την μεγάλη απώλεια Ελληνικών πλοίων στο πόλεμο και την γενικότερη φυγή των Ελλήνων πλοιοκτητών προς ξένες αγορές, ήρθε να ενισχύσει η ύπαρξη πλέον των σημαίων ευκαιρίας³³⁹. Η μαζική απομάκρυνση από τις παραδοσιακές σημαίες και η υιοθέτηση των επονομαζόμενων σημαίων ευκαιρίας υπήρξε ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της μεταπολεμικής διεθνούς ναυτιλίας³⁴⁰. Σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης-Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD,) το 1959, σημαίες ευκαιρίας χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα από ότι ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις³⁴¹. Οι σημαίες αυτές έδωσαν την ευκαιρία σε πολλούς πλοιοκτήτες να υψώσουν τη σημαία αυτών στα πλοία τους προκειμένου να τα κάνουν ανταγωνιστικότερα και να αποφύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν στη σημαία της πατρίδας τους, εξασφαλίζοντας ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς υποχρεώσεις των χωρών τους³⁴², απαλλαγή από κρατικές αναμίξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους, ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα) κ.ά.³⁴³ Από την άλλη πλευρά, τα κράτη αυτά στερούνταν εσωτερικής ναυτιλίας, και έτσι με τα μέτρα ελαχιστότατης φορολογίας σε αλλοεθνή πλοία, βρέθηκαν στη πρώτη γραμμή εμπορικού στόλου παγκοσμίως, απορροφώντας πλοιοκτήτες από πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.³⁴⁴

Λόγο του ότι η διεθνής οικονομία δεν αναγνωρίζει δεσμούς και πατριωτικά συναισθήματα παρά μόνο οικονομικά συμφέροντα, το φαινόμενο της σημαίας ευκαιρίας γενικεύθηκε γρήγορα. Η Ελληνική λοιπόν σημαία δεν έμεινε ανεπηρέαστη. Κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου, ορισμένα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία χρησιμοποίησαν την Παναμαϊκή σημαία

³³⁹ Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β. , Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, 1996, σελ.245-248

³⁴⁰ Bergstrand and R. Doganis , The impact of flags of convenience , 1985, σελ. 105- 109

³⁴¹ Boleslaw Adam Boczek, Flags of Convenience. An international Legal Study, 2013

³⁴² Ready, Nigel P. , Ship Registration , 1991 και G.N. Yannopoulos, The Economics of Flagging Out, 1998,

³⁴³ Μεταξά Ν. Βασίλη, Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας, 1985, σελ.102-114 και 239-243

³⁴⁴ https://el.wikipedia.org/wiki/Σημαία_ευκαιρίας

από το 1933, ενώ το 1949, τα απομεινάρια του Ελληνικού στόλου λειτουργούσαν 50% υπό Ελληνική σημαία και το άλλο 50% υπό ξένη. Το ποσοστό πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας συνεχώς αυξανόταν μέχρι και το 1958, φθάνοντας μέχρι και το 87% το 1957, με τους Έλληνες εφοπλιστές να αποδίδουν την φυγή αυτή στην εχθρική ναυτιλιακή πολιτική, στις αστάθειες και στις ταραχές που επικρατούσαν στον Ελληνικό χώρο. Τα αίτια όμως ήταν βαθύτερα καθώς οι ΗΠΑ, ως κυρίαρχη δύναμη στο εμπόριο την εποχή εκείνη, είχαν οι ίδιες δημιουργήσει κάποιες από τις δυνατότερες σημαίες ευκαιρίας για εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους, τις οποίες είχαν κάτω από το έλεγχο τους και οι οποίες είχαν υιοθετηθεί από αμερικανικές εταιρείες πετρελαίου. Έτσι, εφοπλιστές οι οποίοι ήθελαν να πάρουν το μερίδιο από την νέα αυτή ναυτιλιακή αγορά, έκαναν στροφή προς τις σημαίες αυτές και αγόρασαν πλοία με πίστωση από αμερικανικές τράπεζες.³⁴⁵

Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, στράφηκαν προς τις σημαίες ευκαιρίας για να περιορίσουν την ευθύνη τους έναντι των τρίτων. Νηολογώντας λοιπόν τα πλοία τους υπό τις σημαίες αυτές, εφαρμόζαν το σύστημα συγκροτήσεως εταιρειών των χωρών αυτών και η ευθύνη τους έτσι εξομοιωνόταν με την ευθύνη του απλού κυρίου, εφόσον οι εταιρείες αυτές είχαν ως μόνο περιουσιακό στοιχείο το πλοίο. Εκμεταλλεύονταν επίσης πλεονεκτήματα όπως απλή σύσταση της εταιρείας με έλλειψη διοικητικών ή άλλης φύσεως αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας, απλή λειτουργία με έλλειψη διατυπώσεων συγκλήσεως των εταιρικών οργάνων και λήψεως αποφάσεων, ύπαρξη ανωνύμων μετοχών και περιορισμό της ευθύνης των μετόχων στην ονομαστική αξία των μετοχών που κατείχαν, διευκολύνοντας τη μεταβίβαση και την ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση τους, μικρό εταιρικό κεφάλαιο, ελεύθερη επάνδρωση πλοίων από μη υπηκόους και τέλος έλλειψη κρατικής εποπτείας. Όλα αυτά επέτρεπαν χαμηλό κόστος λειτουργίας και κατ' επέκταση περισσότερα κέρδη.³⁴⁶

³⁴⁵Τζ. , Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας , 2001, σελ. 404

³⁴⁶Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 3
Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 165-166

3.3 Η εξέλιξη των εταιρειών μέχρι και το 1979

3.3.1 Νομοθετικό Καθεστώς της εποχής

Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, τα οικονομικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξακολουθούν να είναι η ατομική ή οικογενειακή μορφή, όπως ίσχυε στα προηγούμενα χρόνια, σε συνδυασμό με επάνδρωση των εμπορικών πλοίων από Έλληνες ναυτικούς. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία ήταν εξαρτημένη από την χρηματοδότηση τρίτων, οι οποίοι δεν λάμβαναν ποσοστά από τις επιχειρήσεις ως συνεταίροι στην ναυτιλιακή εκμετάλλευση, αλλά συμμετείχαν ως απλοί δανειστές.³⁴⁷ Ο εταιρικός τύπος ναυτιλιακών εταιρειών που επικρατούσε ήταν η ανώνυμη εταιρεία η οποία είχε ως αποκλειστικό σκοπό κατά το καταστατικό της, την διενέργεια εμπορικών πράξεων ναυτικού δικαίου όπως την κυριότητα και την εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων.³⁴⁸

Μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου και την ευρεία πλέον χρήση των σημαιών ευκαιρίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν στις ξένες αυτές σημαίες και στους εταιρικούς τους τύπους, που ήταν κυρίως ανώνυμες εταιρείες ή εταιρείες περιορισμένης ευθύνης του αγγλικού δικαίου και τις οποίες συνιστούσαν σε χώρες που αναγνώριζαν τους εταιρικούς αυτούς τύπους. Τα εύπλαστα αυτά δίκαια επέτρεπαν στην εταιρεία να έχει την καταστατική της έδρα σε χώρα διάφορη από την χώρα διοίκησης της, χωρίς κανένα περιορισμό, αποκτώντας έτσι μεγαλύτερη προστασία από εθνικά μέτρα (όπως για παράδειγμα φορολογικές επιβαρύνσεις, διοικητική εποπτεία κλπ.). Έτσι οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονταν τα ελληνικών συμφερόντων πλοία υπό ξένη σημαία, ήταν εγκατεστημένες σε μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της αλλοδαπής, κυρίως στο Λονδίνο και την Νέα Υόρκη.³⁴⁹

Η εγκατάσταση αυτή των εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην αλλοδαπή, επέφερε τεράστιες απώλειες στην εθνική οικονομία και έτσι η επάνοδος των πλοίων υπό ελληνική σημαία κατέστη επιτακτική. Πέραν των προαναφερθέντων, εμπόδιο για την επάνοδο αυτή υπήρξε το ελληνικό

³⁴⁷Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 3

³⁴⁸ Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 23

³⁴⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 165

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 4

Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 25-26

νομοθετικό πλαίσιο της εποχής, το οποίο δεν υποκινούσε τον επαναπατρισμό των άλλοτε ελληνικών πλοίων.

Εν πρώτης, το Βασικό Διάταγμα της 1/3 Νοεμβρίου του 1836 “Περί εμπορικής ναυτιλίας”, στο άρθρο 2 εδάφιο ζ, όριζε ότι ελληνικά εμπορικά πλοία αναγνωρίζονταν μόνο όσα είχαν αγοραστεί από Έλληνες είτε εντός είτε εκτός Ελλάδος. Επιπρόσθετα, στο άρθρο 4 του ίδιου διατάγματος, υπήρχε η απαγόρευση σε αλλοδαπούς να έχουν μετοχές πέρα του μισού σε ελληνικά εμπορικά πλοία. Ήταν φανερό λοιπόν πως ο Έλληνας νομοθέτης, ήδη από το 1836, ήθελε να αποκλείσει την πλοιοκτησία ελληνικών εμπορικών πλοίων από αλλοδαπές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, καθιερώνοντας μια θεμελιώδη αρχή των ναυτικών χωρών, ότι δηλαδή η ιθαγένεια και η σημαία του πλοίου πρέπει να ταυτίζονται. Εξ άλλου, και σε πολλές άλλες διατάξεις³⁵⁰ είχαν τεθεί περιορισμοί και απαγορεύσεις της μεταβιβάσεως ή υποθηκεύσεως ελληνικών εμπορικών πλοίων σε αλλοδαπούς, ενισχύοντας έτσι την αρχή αυτή³⁵¹.

Η εφαρμογή της αρχής αυτής, οριζόμενης και ως «γνήσιος δεσμός»³⁵² μεταξύ του πλοίου και της πολιτείας, καθιστά εφικτή την κερδοφορία του κράτους σε μέρος των εσόδων από τη λειτουργία των πλοίων υπό την σημαία του κράτους.³⁵³ Έτσι, σε μια δυνατή ναυτιλιακή σημαία, η αρχή αυτή βοηθάει στην διατήρηση της και στην επιπλέον ενδυνάμωση της. Στην περίπτωση όμως της Ελλάδος, τα αποτελέσματα ήταν αντίθετα καθώς η ήδη αποδυναμωμένη ελληνική σημαία για τους λόγους που αναφέρθηκαν πιο πάνω, δεν επέτρεπε σε ξένους επενδυτές να τονώσουν την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας επενδύοντας σε πλοία υπό ελληνική σημαία και ο έντονος προστατευτισμός της ελληνικής σημαίας την έκανε λιγότερο ανταγωνιστική. Έτσι η Ελλάδα, αποδεκατισμένη από εμπορικό στόλο, με τα ελληνικά επενδυτικά κεφάλαια να έχουν φύγει στο εξωτερικό και με μια γενική οικονομική, κοινωνική και νομοθετική αστάθεια, δεν μπορούσε να αναγεννηθεί σαν ναυτιλιακή δύναμη. Κατά την συγκεκριμένη λοιπόν χρονική στιγμή, χρειαζόταν αναμφιβόλως μια γενναία νομοθετική παρέμβαση, σε πολλούς κλάδους του δικαίου (στο ιδιωτικό αλλά και στο δημόσιο δίκαιο) και

³⁵⁰Όπως οι Ν. 779/1917, Ν.1184/1918, Ν.1694/1919, Ν.2993/1922, Β.Δ 14/16.9.1939

³⁵¹Εισηγητική Έκθεση του Ν.959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας»

³⁵²Η αρχή αυτή γνωστή και ως GenuineLink απαιτεί γνήσιο ή πραγματικό σύνδεσμο μεταξύ σημαίας του κράτους και του εμπορικού πλοίου και καθιερώνεται σε διεθνείς συμβάσεις όπως στο άρθρο 5 της Σύμβασης της Γενεύης για την ανοικτή θάλασσα (1958) και τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982). Οι συμβάσεις αυτές είχαν ως στόχο, όσο αυτό ήταν εφικτό, να μειώσουν τον αριθμό των εμπορικών πλοίων με σημαίες ευκαιρίας.

Πουλιαντζής Μ. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α), 1998, σελ. 59

Βλάχος Γ.Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2015, σελ.822-823

³⁵³Κάλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ’ άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 12

ιδιαίτερα στο ναυτικό και στο δίκαιο των εταιρειών ούτως ώστε να προσφέρει ένα εταιρικό θεσμό πρόσφορο για ναυτιλιακή εκμετάλλευση.³⁵⁴

3.3.2 Προσπάθειες προσέλκυσης πλοίων υπό ελληνική σημαία

Με δεδομένη την δυσμενή της θέση, η ελληνική πολιτεία άρχισε τις προσπάθειες για προσέλκυση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για επάνοδο τους στην ελληνική σημαία.

Η πρώτη προσπάθεια έγινε με το συνταγματικά κατοχυρωμένο και με αυξημένη τυπική ισχύ νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» σύμφωνα με την συνταγματική επιταγή του άρθρου 112 του Συντάγματος του 1952. Το άρθρο 13 του νομοθετικού αυτού διατάγματος (όπως αυθεντικά ερμηνεύτηκε από το νομοθετικό διάταγμα 2928/1954), χαρακτήρισε ως εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού και κατ' επέκταση προστασία τους, την εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια, πλοίων άνω των 1.5000 κόρων που βρίσκονταν κάτω από ξένη σημαία, μετά από κοινή βεβαίως απόφαση και έγκριση των Υπουργών Συντονισμού³⁵⁵ και Εμπορικής Ναυτιλίας. Η υπουργική αυτή απόφαση ήταν ειδική για κάθε πλοίο και όριζε το νομικό καθεστώς στο οποίο θα υπάγεται το κάθε πλοίο, κάτι δηλαδή σαν καταστατική πράξη για τη λειτουργία του και εν τέλει ενέκρινε την νηολόγηση του πλοίου υπό ελληνική σημαία. Το ιδιαίτερο σε αυτή την πράξη νομοθετικού περιεχομένου ήταν ότι μπορούσε να γίνει απόκλιση από το κοινό αστικό και εμπορικό δίκαιο, διαμορφώνοντας έτσι ένα πάγιο και ομοιόμορφο καθεστώς για όλα σχεδόν τα πλοία υπό ελληνική σημαία άνω των 1500 κόρων.³⁵⁶

Με δεδομένο ότι ο Έλληνας νομοθέτης είχε σκοπό να προσελκύσει τα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία ανήκαν σε Έλληνες και όχι κάθε πλοίο με ξένη σημαία, το άρθρο 13, παράγραφος 2, εδάφιο ε' του ν.δ 2687/1953 επέτρεπε την αναγνώριση ως ελληνικών, πλοίων που ανήκαν σε αλλοδαπούς, μόνο εφόσον άνω του 50% των κεφαλαίων κάλυπταν ελληνικά συμφέροντα. Για να εφαρμοστεί λοιπόν ο νόμος αυτός σε πλοίο που ανήκε σε αλλοδαπό πρόσωπο, θα έπρεπε

³⁵⁴Καλαντζής Αλ., *Ναυτική Εταιρεία* (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 5

³⁵⁵ Τώρα Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών

³⁵⁶Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 166-167

Καλαντζής Αλ., *Ναυτική Εταιρεία* (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 5-6

κατά πλειοψηφία να καλύπτει ελληνικά συμφέροντα και με μόνο πλέον περιορισμό την χωρητικότητα άνω των 1500 κόρων.

Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας από πλευράς του νομοθέτη, ήταν οι αποφάσεις αυτές να επιτρέπουν την εκμετάλλευση των πιο πάνω πλοίων με μια ιδιαίζουσα μορφή ανώνυμης εταιρείας, θεσμοθετώντας έτσι στην πράξη την «ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία».³⁵⁷

3.3.3 Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία ήταν ένας νέος τύπος ναυτιλιακής εταιρείας η οποία δημιουργήθηκε ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του ν.δ 2687/1953. Ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες ήταν (και είναι καθώς εξακολουθούν να υφίστανται ως εταιρικοί τύποι) οι ανώνυμες εταιρείες οι οποίες, είχαν συσταθεί κατά το Ελληνικό δίκαιο και απέκτησαν έτσι την έδρα τους στην Ελλάδα και τους είχε παρασχεθεί η άδεια θέσεως πλοίου υπό ελληνική σημαία ως «εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού» κατά το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953.

Η εταιρεία αυτή, ήταν από τη μια ανώνυμη εταιρεία, αλλά από την άλλη είχε κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά λειτουργώντας κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις περί ανωνύμων εταιρειών του νόμου 2190/1920.³⁵⁸ Για να γίνει όμως εφικτή η παρέκκλιση αυτή από το κοινό δίκαιο της ανώνυμης εταιρείας, υπήρχε προϋπόθεση ύπαρξης ομόφωνης συναινέσεως των μετόχων στο καταστατικό είτε κατά την ίδρυση είτε κατά την τροποποίηση του και στην συνέχεια η έκδοση υπουργικής απόφασης.³⁵⁹

Η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία παρουσίαζε κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, κυριότερα από τα οποία ήταν τα ακόλουθα :

α) Είχε ως αποκλειστικό σκοπό την ιδιοκτησία και εκμετάλλευση πλοίων που είχαν νηολογηθεί με βάση το άρθρο 13 του ν.δ.2687/1953 υπό ελληνική σημαία

³⁵⁷Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 7-8

³⁵⁸Μάλιστα οι τροποποιήσεις που έγιναν στον Ν.2190/1920 με το ν.δ. 4327/1962, δεν ίσχυαν στις ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που είχαν συσταθεί μέχρι τότε με βάση το ν.δ. 2687/1953, μετά από την εφαρμογή του άρθρου 65 του κωδ.ν.2190/1920.

³⁵⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1^{ος} τόμος, 2005, σελ. 167
Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 23-24

β) Στην επωνυμία της θα έπρεπε να αναφέρονταν οι λέξεις «Ειδική ανώνυμος ναυτιλιακή εταιρεία»

γ) Η εκτίμηση της αξίας του εισφερόμενου πλοίου ή του μεριδίου επί του πλοίου σαν εταιρική εισφορά σε είδος, έπρεπε να πραγματοποιούνται εντός 15 ημερών από την ημέρα υποβολής της σχετικής αιτήσεως.

δ) Όσον αφορά το κεφάλαιο της εταιρείας, αυτό δεν είχε δεσμεύσεις οποιασδήποτε φύσεως καθώς μπορούσε να εκφράζεται σε οποιοδήποτε ξένο νόμισμα, και να εξάγεται ή να καταβάλλεται στο εξωτερικό, σε αλλοδαπή τράπεζα, στο όνομα της εταιρείας.

ε) Οι μετοχές της εταιρείας μπορούσαν να είναι ανώνυμες ³⁶⁰ και να εξάγονται ελεύθερα στο εξωτερικό αλλά απαγορευόταν η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.

στ) Η εταιρεία μπορούσε να συντάσσει τους ισολογισμούς της και να τηρεί τα λογιστικά της βιβλία στο νόμισμα το οποίο εκφραζόταν το μετοχικό της κεφάλαιο. Επιπλέον, ο ισολογισμός, μετά την έγκριση του από τη Γενική συνέλευση θα έπρεπε να κατατεθεί εντός 20 ημερών στο Ναυτικό Επιμελητήριο και στο αρμόδιο Υπουργείο για εμπορικά θέματα.

ζ) Όσον αφορά τα κέρδη της εταιρείας, δεν υπήρχαν περιορισμοί αναφορικά με τον σχηματισμό αποθεματικών ή την διανομή υποχρεωτικού μερίσματος, επιτρέποντας έτσι την ελεύθερη διανομή των κερδών της εταιρείας μετά από ομόφωνη απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως.

η) Η εταιρεία τύχαινε απαλλαγής από φόρους συγκεντρώσεως κεφαλαίου, από τέλη χαρτοσήμου και από εισφορές υπέρ νομικών προσώπων ή τρίτων, σε θέματα όπως η επιστροφή κεφαλαίου, οι εξοφλήσεις μερισμάτων, οι τίτλοι των μετοχών, οι αποφάσεις αναφορικά με την αύξηση κεφαλαίου και τα συμβόλαια με τα οποία συστάθηκε η εταιρεία.

θ) Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας όφειλε να συνέρχεται τουλάχιστον μια φορά το εξάμηνο και είχε την δυνατότητα να συνεδριάζει, εφόσον το επιθυμούσαν όλοι οι σύμβουλοι του, ακόμη και στην αλλοδαπή, με αυτοπρόσωπη παρουσία ή νόμιμη αντιπροσώπευση όλων των μελών του.

ι) Σε αντίθεση με το Διοικητικό Συμβούλιο, η Γενική Συνέλευση συνεδριάζε στην έδρα της εταιρείας (κατ' εξαίρεση η Γενική Συνέλευση θα μπορούσε να συνέλθει και εκτός έδρας

³⁶⁰αυτή η ευχέρεια δεν επηρεαζόταν ακόμη και εάν δια νόμου μετατρέπονταν οι μετοχές των λοιπών ανωνύμων εταιρειών σε ονομαστικές

μετά από κοινή απόφαση των μετόχων να συνεδριάσουν χωρίς τις διατυπώσεις του Ν.2190/1920) και η σύγκλιση και η συνεδρίαση γινόταν σύμφωνα με τις διατυπώσεις του Ν.2190/1920.³⁶¹

Η εφαρμογή του άρθρου 13 ν.δ.2687/1953 απέδωσε καρπούς καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων νηολογήθηκε υπό ελληνική σημαία με βάση τις εγκριτικές πράξεις του άρθρου αυτού. Αντιθέτως, το εγχείρημα της Ειδικής Ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας δεν έτυχε αντίστοιχης ανταπόκρισης και δεν προσέελκυσε τις προτιμήσεις των εφοπλιστών. Οι λόγοι που οδήγησαν στην αποτυχία αυτή ήταν κυρίως φορολογικοί και τεχνικής φύσεως σε θέματα της συστάσεως της.

Αν και η εταιρεία αυτή αποτελούσε μια απλουστευμένη μορφή ανωνύμου εταιρείας, η διαδικασία συστάσεως της παρέμεινε ιδιαίτερα χρονοβόρα και πολύπλοκη. Αρχικά, έπρεπε η εταιρεία να συσταθεί ως κανονική Ανώνυμος Εταιρεία του Ν.2190/1920, εν συνεχεία να αποκτήσει πλοίο το οποίο θα είχε νηολογηθεί ως ελληνικό με βάση την εγκριτική πράξη και εν τέλει, αφότου η εγκριτική αυτή πράξη δημοσιευόταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, τότε και μόνο θα μετατρεπόταν σε Ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία με τροποποίηση του καταστατικού της. Επιπρόσθετα, οι εταιρείες αυτές ήταν υποχρεωμένες να διατηρούν λογιστικά βιβλία σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων, να υπάγονται στο γενικό καθεστώς φορολογίας πλοίων και να υποβάλλουν λοιπές φορολογικές δηλώσεις.³⁶² Τέλος, τα ελληνικά δικαστήρια, ακολουθούσαν μια δική τους πολιτική, θεωρώντας άκυρες τις εταιρείες αυτές παρά το γεγονός ότι είχαν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα.³⁶³

Ο θεσμός της Ειδικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας απέτυχε και στην πράξη συναντήθηκε πολύ σπάνια με πολύ λίγες εταιρείες να εφαρμόζουν τον εταιρικό αυτό τύπο. Μέχρι το τέλος του 1980, το 77% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ήταν εγγεγραμμένο στα ελληνικά νηολόγια ως αποτέλεσμα του άρθρου 13 ν.δ.2687/1953³⁶⁴ αλλά από τα 2.966 πλοία του άρθρου αυτού, μόλις τα 366 ανήκαν σε Έλληνες ή Ελληνικές εταιρείες ενώ τα υπόλοιπα 2600 ανήκαν σε αλλοδαπές εταιρείες.³⁶⁵ Ως εκ τούτου, το μεγαλύτερο μέρος του στόλου έφερε μεν την ελληνική σημαία, πλην όμως ανήκε κατά κυριότητα και εκμετάλλευση σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, ως αποτέλεσμα της αποτυχίας της εφαρμογής της Ειδικής Ανώνυμης

³⁶¹https://el.wikipedia.org/wiki/Ανώνυμος_Ναυτιλιακή_Εταιρεία

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 9

³⁶²Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 9-10

³⁶³Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 167

³⁶⁴Ναυτικά Χρονικά 15-1-1981 σελ.135

³⁶⁵Σαρλής Π., Ο νέος θεσμός της ναυτικής εταιρείας και η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία, σελ. 527

Ναυτιλιακής Εταιρείας. Η Ε.Α.Ν.Ε ήταν μια ειδική αλλά όχι αποκλειστική μορφή Ανωνύμου Εταιρείας για την ναυτιλία και παρά την πρόβλεψη της Ε.Α.Ν.Ε για αποκλεισμό της Α.Ε για ναυτιλιακούς σκοπούς, στην πράξη εφαρμόστηκε ο κοινός τύπος Α.Ε και σπανιότατα η Ε.Α.Ν.Ε.³⁶⁶

3.3.4 Νόμοι περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εταιρειών Α.Ν.89/1967 και Α.Ν.378/1968 και οι Νόμοι 27/1975 και 814/1978

Η πρώτη προσπάθεια αναχαίτισης της Ελληνικής ναυτιλίας με την δημιουργία ενός νέου εταιρικού τύπου, αυτού της Ε.Α.Ν.Ε. απέτυχε καθώς δεν προσέλκυσε το ενδιαφέρον των εκπατρισμένων Ελληνικών κεφαλαίων να επαναπατριστούν και να εφαρμόσουν τον εταιρικό αυτό τύπο. Η προσπάθεια λοιπόν του νομοθέτη για αναδημιουργία της ελληνικής ναυτιλίας έπρεπε να συνεχιστεί αντιμετωπίζοντας και τις δυσκολίες της εποχής στο εσωτερικό της χώρας όπως η έλλειψη κεφαλαίων και η οικονομική αναθέρμανση. Αφορμή λοιπόν για μια νέα προσπάθεια του νομοθέτη ήταν η αναζήτηση φιλόξενου χώρου από τις πολυεθνικές εταιρείες (Αμερικανικών κυρίως συμφερόντων) οι οποίες ενώ είχαν εγκατασταθεί στις χώρες της Μέσης Ανατολής κατά την μετά Β' Παγκοσμίου Πολέμου εποχή (κατά την οποία παρουσίαζαν τεράστια ανάπτυξη λόγω των αποθεμάτων πετρελαίου και της διώρυγας του Σουέζ ως η φλέβα της Παγκόσμιας Ναυτιλίας), λόγω μιας σειράς ταραχών στην περιοχή, δεν μπορούσαν να συνεχίσουν τις δραστηριότητες τους εκεί.

Έτσι, το ελληνικό κράτος το οποίο ανέκαθεν αναζητούσε εισροή συναλλάγματος και εκμεταλλευόμενο την γειτνίαση της Ελλάδος με τις χώρες αυτές, αποφάσισε να στοχεύσει στην προσέλκυση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα. Εδώ λοιπόν ο νομοθέτης ήρθε να προσπαθήσει ξανά με την επιβολή του αναγκαστικού νόμου 89/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών». Το αξιοσημείωτο του νόμου αυτού ήταν ότι αλλοδαπές εταιρείες που ασχολούνταν αποκλειστικά με εμπορικές δραστηριότητες με αντικείμενο της δραστηριότητας τους εκτός Ελλάδος, θα μπορούσαν να εγκαταστήσουν

³⁶⁶Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 24

υποκαταστήματα τους στην Ελλάδα, επωφελούμενες κάποια ειδικά προνόμια, κυρίως φορολογικού και δασμολογικού τύπου.

Εν συνεχεία, ο νομοθέτης θέσπισε τον Α.Ν. 378/1968 με σκοπό να συμπληρώσει κάποια κενά του προαναφερθέντος νόμου σε πεδία κυρίως όπως η υπαγωγή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον όρο Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών για να συμπεριληφθούν και οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες στο Α.Ν. 89/1967. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα αλλοδαπές εταιρείες να έχουν άδεια εγκατάστασης στην Ελλάδα και να επωφελούνται τα προνόμια του Α.Ν. 89/1967. Ως εκ τούτου, πολλές ξένες ναυτιλιακές εταιρείες εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα, πολλές από τις οποίες δεν εξυπηρετούσαν ελληνικά συμφέροντα, και ασχολήθηκαν με πολλούς τομείς της ναυτιλίας³⁶⁷ πέρα από τη διαχείριση πλοίων, δημιουργώντας έτσι στον ελληνικό χώρο υποδομές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Τα πλεονεκτήματα για την ναυτιλία από την εφαρμογή των νόμων αυτών ήταν προφανή καθώς οι υποδομές αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα την διεθνή προβολή της χώρας, την ανάπτυξη και αύξηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του Πειραιά, την εγκατάσταση αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων, την αύξηση νέων θέσεων εργασίας, και γενικότερα της βαθμιαίας οικονομικής ανάπτυξης του κράτους.

Η επόμενη προσπάθεια του νομοθέτη ήρθε 7 χρόνια αργότερα με το Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» ο οποίος τέθηκε για να διορθώσει κάποια μειονεκτήματα των προηγούμενων νομοθετημάτων. Με το νόμο αυτό περιορίστηκαν κάποια ιδιαίτερα φορολογικά προνόμια των ναυτιλιακών εταιρειών, χωρίς όμως να υπερφορολογηθούν, και επίσης περιορίστηκαν οι δραστηριότητες τους με σκοπό να απελευθερωθούν εργασίες για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι, με την επιβολή του νόμου αυτού, επιτεύχθηκε η αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος στην χώρα και η διατήρηση των αξιόπιστων εταιρειών στην Ελλάδα καθώς οι κάποιες από αυτές έφυγαν λόγω της αστάθειας της νομοθεσίας. Η φυγή αυτή θεωρήθηκε ένα από τα αρνητικά της νέας νομοθεσίας μαζί και με την αδυναμία εγκατάστασης νέων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα που ασχολούνταν με ευρύτερα ναυτιλιακά θέματα.

Τελικώς, ήρθε ο Ν.814/1978 ως συμπληρωματικός και τροποποιητικός των προηγούμενων, διορθώνοντας κάποια σημεία τα οποία είχαν λάθος αποτελέσματα. Μερικά από αυτά τα σημεία ήταν για παράδειγμα το άρθρο 25 του Ν.27/1975 όπου λειτουργούσε ως αντικίνητρο

³⁶⁷Όπως ναυτασφαλίσεις, διακανονισμούς αβαρίας, ναυλομεσιτικά γραφεία, πραγματογνωμοσύνη

για την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και ο νέος αυτός νόμος έδωσε την λύση με την συγκεκριμένη και περιοριστική απαρίθμηση των δραστηριοτήτων τις οποίες μπορούσαν να ασκούν τα εγκατεστημένα στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.³⁶⁸ Ακόμη ένα σημείο ήταν η άνιση αντιμετώπιση των προϋπαρχόντων εταιρειών αλλά και των αλλοδαπών που απολάμβαναν τα προνόμια των νόμων σε αντίθεση με τις νέες εταιρείες αλλά και τις ελληνικές οι οποίες δεν υπήρχε πρόβλεψη υπαγωγής τους στα άρθρα αυτά. Ο νόμος έδωσε λύση και για αυτά τα σημεία καθώς όλες οι διατάξεις του άρθρου 28 θα εφαρμόζοντα αναλόγως και για τις ημεδαπές εταιρείες οι οποίες είχαν ως αντικείμενα εργασίας τους αποκλειστικά και μόνο τις απαριθμημένες δραστηριότητες της παραγράφου 1 του άρθρου 28.

3.3.5 Αποτελέσματα προσπαθειών του νομοθέτη και η ανάγκη δημιουργίας νέου εταιρικού τύπου .

Με την εισαγωγή των νόμων 89/1967, 378/1968, 27/1975 και 814/1978 η ελληνική ναυτιλία αναπτερώθηκε και δημιουργήθηκαν οι βάσεις για αναδημιουργία της. Οι νόμοι όμως αυτοί δεν διαμόρφωναν ένα ιδιαίτερο εταιρικό τύπο ο οποίος θα μπορούσε να προσελκύσει τα ελληνικά εκπατρισμένα κεφάλαια να νηολογηθούν κάτω από την ελληνική σημαία. Αντιθέτως, οι νόμοι αυτοί αποτελούσαν ένα προνομιακό καθεστώς στο οποίο θα μπορούσε να υπαχθεί οποιοδήποτε τύπου εταιρεία ,γραφείο ή υποκατάστημα, αλλοδαπό ή ημεδαπό ,το οποίο προϋπήρχε, κατόπιν άδειας της Διοικήσεως, γεγονός το οποίο δεν μπορούσε να συγκριθεί και κατ' επέκταση να ανταγωνισθεί με τις εύπλαστες και απλές σε λειτουργία ξένες σημαίες ευκαιρίας. Έτσι δεν υπήρχε ένας τύπος εταιρειών που θα προσέλκυε τις ήδη υφιστάμενες εταιρείες να έρθουν στην Ελλάδα. Πρόσθετο σε αυτά, ήρθε η νομολογία των δικαστηρίων να θεωρήσει άκυρες τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες με βάση το άρθρο 13 του νόμου 2687/1953 νηολόγησαν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία και με βάση τα άρθρα 89/1967, 378/1968 και 27/1975 είχαν εγκαταστήσει τα γραφεία ή τα υποκαταστήματα στην

³⁶⁸Οι δραστηριότητες αυτές ορίζονταν στην παράγραφο 1 του άρθρου 28 και ήταν : (α) διαχείριση, (β) εκμετάλλευση, (γ) διακανονισμός αβαριών, (δ) ναύλωση, (ε) ασφάλιση, (στ) μεσιτεία αγοραπωλησιών ,ναυπηγήσεων ,ναυλώσεων ,ασφαλίσεων πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας με ολική χωρητικότητα άνω των 1000 κόρων (εξαιρούνται τα επιβατικά ακτοπλοϊκά πλοία) (ζ) αντιπροσώπευση επιχειρήσεων που ασκούν αυτές τις δραστηριότητες

Ελλάδα, ασκώντας την διοίκηση τους εκεί. Τα δικαστήρια είχαν κρίνει ότι με βάση το άρθρο 10 του Αστικού Κώδικα, ως έδρα της εταιρείας θεωρείτο ο τόπος όπου ασκείτο πραγματικά η διοίκηση της και όχι η καταστατική της έδρα. Χαρακτηριστική ήταν η απόφαση του Πολυμελές Πρωτοδικείου Πειραιά υπ' αριθμόν 549/1970 η οποία αποφάνθηκε ότι Ανώνυμος Εταιρεία συσταθείσα κατά τους νόμους του Παναμά με πραγματικό τόπο Διοικήσεως τον Πειραιά, με βάση το άρθρο 10 Α.Κ. θεωρείτο Ελληνική αλλά άκυρη, αφού δεν ακολουθούσε τις διατάξεις 2190/1920 περί Ανωνύμου Εταιρείας. Οι αποφάσεις των δικαστηρίων επικυρώθηκαν και από τον Άρειο Πάγο και έτσι οι εταιρείες αυτές θεωρήθηκαν άκυρες καθώς δεν πληρούσαν για την σύστασή τους, τις διατυπώσεις και τις προϋποθέσεις του ελληνικού δικαίου. Η ελληνική ναυτιλία είχε κτυπηθεί ξανά καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν αλλοδαπές και θεωρήθηκαν έτσι άκυρες.

Συνοψίζοντας, τα προαναφερθέντα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, οι προσπάθειες ανασύνταξης του ελληνικού στόλου και τα προβλήματα που προκύπτανε από τους νόμους-λύσεις που εφαρμόστηκαν, έδειξαν ότι η ελληνική ναυτιλία είχε ανάγκη όσο ποτέ άλλοτε την δημιουργία ενός εταιρικού τύπου που θα προσείλκε τους εφοπλιστικούς κύκλους ανταγωνιζόμενος τις σημαίες ευκαιρίας και αποκαθιστώντας τον δεσμό της σημαίας των πλοίων και τις εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

3.3.6 Ειδική Ναυτιλιακή Επιχείρηση και ο νόμος Περί Ανωνύμου Ναυτικής Εταιρείας.

Οι τελευταίες προσπάθειες του νομοθέτη (πριν την κατάληξη στο Ν.959/1979) για δημιουργία ενός κατάλληλου τύπου ναυτιλιακής εταιρείας έγιναν το 1972 και το 1974. Αρχικά. Το 1972, μια επιτροπή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκπόνησε σχέδιο νόμου «Περί Ειδικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως» η οποία βασιζόταν στο Ν.2190/1855 περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Η εταιρεία αυτή χαρακτηριζόταν ως ένα ιδιότυπο νομικό πρόσωπο που είχε ως σκοπό την απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίων, νηολογημένων κατά το άρθρο 13 ν.δ. 2687/1953, καθώς και την εκμετάλλευση πλοίων που δεν ανήκαν σε αυτή με εξαίρεση πλοίων τα οποία εκτελούσαν εσωτερικές μεταφορές . Επίσης προβλεπόταν η δημιουργία Μητρώου

Ειδικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στο τμήμα νηολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου. Η εταιρεία θα διοικείται από την συνέλευση των μετόχων και τους διαχειριστές της και θα είχε ελάχιστο κεφάλαιο 1.500.000 δραχμές, καταβλητέοις μετρητοίς σε συνάλλαγμα και διαιρούμενο σε μερίδια ,σε ανώνυμους και ονομαστικούς τίτλους.

Εν συνεχεία, το 1974, συντάχθηκε ένα σχέδιο νόμου με σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων, με την ονομασία «Περί ανωνύμου ναυτικής εταιρείας», προβλέποντας επίσης και την δημιουργία μητρώου ναυτικών εταιρειών υπαγόμενο στο Υπ. Εμπ. Ναυτ. Το κεφάλαιο αυτής της εταιρείας ορίστηκε στις 60.000 δραχμές (ελάχιστο) ή σε ισάξιο αυτού σε αλλοδαπό νόμισμα, διαιρούμενο σε ανώνυμες και ονομαστικές μετοχές. Η διοίκηση της εταιρείας και η εκπροσώπηση της ανατέθηκε στο Διοικητικό Συμβούλιο που θα οριζόταν από το καταστατικό ή μετά από απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων.

Τον Ιούνιο του 1978, το σχέδιο αυτό υπεβλήθη για τελική επεξεργασία στην Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή του Υπουργείου Δικαιοσύνης, η οποία και επέφερε βελτιώσεις στο σχέδιο ενώ το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου κατατέθηκε στην Βουλή προς ψήφιση, καταλήγοντας τελικά το νομοσχέδιο να ψηφίζεται από το τμήμα Διακοπών της Βουλής σε τρεις συνεδρίες τον Ιούλιο του 1979. Έτσι δημιουργήθηκε ο νόμος 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας»³⁶⁹ ο οποίος θα άλλαζε την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και θα πρόσφερε ότι δεν μπορούσαν να προσφέρουν οι προηγούμενες νομοθετικές μεταρρυθμίσεις

³⁷⁰

³⁶⁹Η εταιρεία κατά την πρόταση του Δ. Μαρκιανού θα ονομαζόταν «ναυτική επιχείρηση» ή «ειδική α.ε.» κατά τις προτάσεις Π. Αβραμέα και Θ. Καρατζά.

³⁷⁰Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.16,17,19

3.4 Ο Νόμος 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας»

3.4.1 Εισαγωγικά

Η ναυτική εταιρεία, το 1979, ήταν ένα ιδιόρρυθμο μόρφωμα εταιρείας, προϊόν μιας μακρόχρονης προσπάθειας και σκέψεων του Έλληνα νομοθέτη να δημιουργήσει μια εταιρεία η οποία θα βοηθούσε στην ανασύνταξη του ελληνικού εμπορικού στόλου. Μια εταιρεία η οποία θα ανταγωνιζόταν την απλότητα των αλλοδαπών δικαίων, την αλλοδαπή νομοθεσία σημαίας και εθνικότητας πλοίου και την φορολογική διαφυγή του διενεργούντος διεθνής μεταφορές εμπορικού πλοίου.³⁷¹ Στην εισηγητική έκθεση του Ν.959/1979 ορίστηκε ότι ο νομοθέτης είχε σκοπό «να προσφέρει εις τους Έλληνας πλοιοκτήτες μίαν ελληνική εταιρική μορφή τόσο ελκυστική όσο και η Παναμαϊκή και Λιβεριανή», για να προσελκύσει έτσι τα πλοία που ανήκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες να νηολογηθούν υπό ελληνικής σημαίας.³⁷² Περαιτέρω, σκοπός του Έλληνα νομοθέτη ήταν να ιδρύσει μια εταιρεία με εύπλαστο καταστατικό, μηδαμινή εποπτεία, υψηλή ασφάλεια συναλλαγών, με φορολογικές απαλλαγές και συναλλαγματική ελευθερία καθώς και μια εταιρεία που θα επέτρεπε την πλοιοκτησία, τον εφοπλισμό, την κυριότητα και την διαχείριση πλοίων ελληνικών αλλά και ξένων, διατηρώντας πάντα την ελληνικότητα του πλοίου.³⁷³

Η Ναυτική Εταιρεία παρουσίαζε κάποια ιδιαίτερα νομικά χαρακτηριστικά εκ των οποίων ήταν η ευελιξία, η ασφάλεια και η ποικιλία. Όσον αφορά την ευελιξία και την ασφάλεια, η Ν.Ε είχε ρυθμιστεί με υποδείγματα αλλοδαπές εταιρικές νομοθεσίες οι οποίες ήταν ευέλικτες για τους μετόχους και αφορούσε δικαιώματα των μετόχων και έλλειψη κρατικής εποπτείας και τύπων και ασφαλείς για τους τρίτους λόγω της ύπαρξης του μητρώου ναυτικών εταιρειών. Επιπροσθέτως, ως απόρροια της ασφάλειας και της ευελιξίας, καθίστατο δυνατή η ύπαρξη ποικιλίας της Ν.Ε καθώς μπορούσε να λειτουργήσει είτε ως εταιρεία με έντονο προσωπικό χαρακτήρα, είτε ως εταιρεία με έντονο κεφαλαιουχικό. Τέλος, παρουσίαζε μια πρόσθετη ιδιοτυπία και αυτή ήταν η μη αναδρομική ανατροπή της, έστω και μετά ελαττωμάτων, αλλά η υποβολή της σε καθεστώς εκκαθαρίσεως. Αυτό συνέβαινε γιατί τα χαρακτηριστικά της εταιρείας αυτής ήταν κρίσιμα μόνο κατά την ίδρυση της και κατά την καταχώριση της στο

³⁷¹ Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ. 31

³⁷² Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1ος τόμος, 2005, σελ. 168

³⁷³ Η αρχή ότι η ελληνικότητα πλοίου ορίζεται ότι το πλοίο πρέπει να ανήκει σε ελληνικό νομικό πρόσωπο και να έχει ελληνική πλειοψηφία μετόχων.

Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ. 31-32

μητρώο . Από εκεί και έπειτα τα χαρακτηριστικά της είτε υπήρχαν , οπότε και συνέχιζε να λειτουργεί ανεπηρέαστα, είτε δεν υπήρχαν, οπότε συνέτρεχαν λόγοι λύσεως και εκκαθαρίσεως.
374

Η Ναυτική Εταιρεία λοιπόν ήρθε το 1979 να δώσει αυτά που ζητούσε η ελληνική εμπορική ναυτιλία, δηλαδή ένα τύπο εταιρείας που θα ήταν ανταγωνιστικός, θα απορροφούσε την ελληνικών συμφερόντων πλοιοκτησία η οποία είχε εκπατριστεί εν συνεχεία των μέχρι τότε γεγονότων και θα ήταν μια ρηξικέλευθη και πρωτοποριακή νομοθετική προσπάθεια για τα ελληνικά κεκτημένα, αναγεννώντας και εκσυγχρονίζοντας την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Στην συνέχεια θα γίνει μια εκτενής ανάλυση του Ν.959/1979 ο οποίος συνεχίζει να ισχύει μέχρι σήμερα, αριθμώντας 3500 ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπό αυτή την μορφή κατά το έτος 2005.³⁷⁵

3.4.2 Πηγές του Ν.959/1979

Η Ναυτική Εταιρεία έχει εισαχθεί με τον Ν.959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας» (εισηγητική έκθεση εις ΚΝΒ 1979,1121 επ.) και διέπεται από αυτόν. Θέληση του νομοθέτη ήτανε η δημιουργία ενός θεσμού εμπειρικά ασφαλούς και απαλλαγμένο από κρατικές επεμβάσεις, δικαστικές και διοικητικές, στα πρότυπα πάντα των εύπλαστων αλλοδαπών δικαίων. Έτσι, περιορίζεται η κρατική εποπτεία και δικαστικοποιείται η καταχώρηση στο μητρώο. Επιπλέον, παρ' όλο που η ναυτική εταιρεία είναι μια μορφή ανωνύμου εταιρείας, εντούτοις αποτελεί ένα αυτόνομο εταιρικό τύπο με δική του ιδιαίτερη φυσιογνωμία. Αυτό υπογραμμίζεται στο άρθρο 59 του Ν.959/1979, το οποίο αποκλείει την εφαρμογή στην Ναυτική Εταιρεία των διατάξεων του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920, των διατάξεων των άρθρων 70,76,78,742 έως 784 του Αστικού Κώδικα και των άρθρων 18 έως 64 του εμπορικού νόμου (δηλαδή όλες οι διατάξεις που διέπουν άλλες εταιρικές μορφές) .³⁷⁶ Αυτό έγινε με σκοπό να ελαφρυνθεί η Ν.Ε. από τους βαριούς μηχανισμούς των προ υπαρχόντων εταιρικών τύπων και να εφοδιαστεί με ελαστικότητα που θα διευκόλυνε την λειτουργία της εφοπλιστικής επιχειρήσεως.

Στα σημεία όπου υπάρχει κενό ,η διάγνωση ή η συμπλήρωση του κενού γίνεται με βάση τις γενικότερες διατάξεις περί άλλων εταιρικών μορφών³⁷⁷ και όχι με βάσει τις ειδικές διατάξεις

³⁷⁴Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ 32-33

³⁷⁵Με βάση την αναφορά της Αλίκης Κιάντου- Παμπούκη στο βιβλίο Ναυτικό Δίκαιο,2005, σελ. 169.

³⁷⁶<http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>

³⁷⁷Εταιρικές μορφές του Α.Κ. Ν.3190/1955 περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.)

τους. Αυτό γίνεται μόνο σε θέματα εταιρικού δικαίου, ενώ η πλήρωση άλλων κενών δεν ρυθμίζεται. Συμπληρωματικά εφαρμόζονται κυρίως διατάξεις όπως 61-77 Α.Κ. Σημειώνεται όμως ότι όταν το δίκαιο της Ν.Ε. αντίκειται σε αυτές, δεν υπάρχει κενό και οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται.³⁷⁸

Παρ' όλα αυτά η φύση της ναυτικής εταιρείας ως μορφής ανωνύμου εταιρείας κάνει αναγκαία την προσφυγή στην ερμηνεία του Ν.2190/1920 αφού από αυτόν τον νόμο δανείστηκε ο Ν.959/1979 τις έννοιες και ορισμένες διατάξεις του.³⁷⁹

3.4.3 Σύσταση

Η Ναυτική Εταιρεία δημιουργήθηκε με σκοπό να προσελκύσει τα ελληνικά κεφάλαια του εξωτερικού να συσταθούν με το τύπο αυτό. Για να επιτευχθεί αυτό, ο Έλληνας νομοθέτης έπρεπε να καταστήσει την σύσταση και την λειτουργία της εταιρείας όσο γινόταν πιο απλή και ευέλικτη, διαφοροποιώντας την από τις λοιπές εταιρείες και αποφεύγοντας τους λόγους για τους οποίους η Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία είχε αποτύχει. Έτσι, η Ναυτική Εταιρεία ακολούθησε, όσο μπορούσε, μια απλή διαδικασία σύστασης.

Η σύσταση της λοιπόν γίνεται με έγγραφη σύμβαση μεταξύ δύο τουλάχιστον προσώπων με βάση το άρθρο 2 παράγραφος 1 ν.959/1979³⁸⁰ και καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών κατά τις διατάξεις των αρ. 50 έως 53. Το έγγραφο αυτό είναι ιδιωτικό³⁸¹ με την προϋπόθεση να γίνει θεώρηση του γνησίου των υπογραφών των συμβαλλομένων από δημόσια αρχή ή συμβολαιογράφο.³⁸² Εάν η εταιρική σύμβαση δεν περιέχει την προαναφερθείσα θεώρηση και παρ' όλα ταύτα δημοσιευτεί στο μητρώο, τότε υφίσταται ακυρότητα της εταιρείας κατά το αρ.6 § 1.³⁸³

³⁷⁸Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 32-33

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 168-169

³⁷⁹Μερικές από τις διατάξεις που δανείστηκε ο Ν.959/1979 από το Ν.2190/1920 είναι: αρ.5 αριθμ.7, αρ. 7 αριθμ.2, αρ.9, αρ.12 αριθμ.4, αρ.13 αριθμ.1 και 6, αρ.17 αριθμ.1, αρ.18 αριθμ.1, αρ.28 αριθμ.1, αρ.41 αριθμ.1.

Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 136

³⁸⁰<http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>

³⁸¹Με τον ιδιωτικό τύπο επιτυγχάνεται η ταχύτητα, η απλότητα και η ευκολία οι οποίες αντισταθμίζουν τους υπαρκτούς αλλά μικρούς κινδύνους που συνεπάγονται από την εφαρμογή του τύπου αυτού.

³⁸²Με βάση το αρ.50 § 2 του Ν.959/1979

<http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>

³⁸³Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 169

Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 115

Η θεώρηση του γνησίου των υπογραφών μπορεί να γίνει και από συμβολαιογράφο με βάση το δικαίωμα που τους παρέχει το αρ.36 . Έτσι, εφόσον η σύμβαση συστάσεως θεωρηθεί με συμβολαιογραφικό τύπο, στο μητρώο θα πρέπει να καταχωρηθεί αντίγραφο του συμβολαίου το οποίο εκδίδεται από τον συμβολαιογράφο μαζί με βεβαίωση του ότι το πρωτότυπο με τις υπογραφές των ιδρυτών θα φυλάσσεται από τον ίδιο.³⁸⁴ Επίσης, η θεώρηση μπορεί να γίνει οπουδήποτε φτάνει να τηρείται ο προκαθορισμένος τύπος. Επομένως, σε περίπτωση συνάψεως της σύμβασης στην αλλοδαπή, η θεώρηση θα γίνει από την προξενική αρχή του τόπου καταρτίσεως.³⁸⁵

Το άρθρο 5§1 απαιτεί τα ιδρυτικά μέλη και κατ' επέκταση τα ιδρυτικά κεφάλαια να είναι τουλάχιστον 2 επί ποινή ακυρότητας του άρθρου 6§1, όπου η σύσταση της εταιρείας θεωρείται άκυρη. Εντούτοις, ο νόμος περί Ναυτικής Εταιρείας απαγορεύει την σύσταση της από ένα και μόνο πρόσωπο αλλά με βάση το άρθρο 41§2, η συγκέντρωση όλων των μετοχών της εταιρείας σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της εταιρείας, φτάνει να γίνεται κατά την διάρκεια λειτουργίας της (και υπό προϋποθέσεις που θα αναλυθούν αργότερα) και όχι κατά την σύσταση της.³⁸⁶ Επίσης, όπως ορίζει το άρθρο 6§1 εδάφιο 2, οι ιδρυτές της εταιρείας θα πρέπει να έχουν δικαιοπρακτική ικανότητα κατά τον χρόνο υπογραφής της εταιρικής συμβάσεως (όχι απαραίτητα κατά την καταχώριση στο μητρώο ναυτικών εταιρειών) διαφορετικά επέρχεται ακυρότητα. Έλλειψη δικαιοπρακτικής ικανότητας³⁸⁷ θεωρείται η οποιαδήποτε έλλειψη ικανότητας, μερικής ή πλήρης καθώς ο νόμος δεν διακρίνει ενώ δεν απαιτείται βεβαίωση της ύπαρξης της από συμβολαιογράφο ή δημόσια αρχή.³⁸⁸

Η ιδρυτική σύμβαση είναι στην ουσία το καταστατικό της εταιρείας υπογεγραμμένο από τα ιδρυτικά μέλη. Το έγκυρο αυτό καταστατικό (έγκυρο είναι εφόσον τηρεί κάποια στοιχεία που ρητά προβλέπει ο νόμος³⁸⁹) καταχωρείται με βάση το άρθρο 2§1 στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών (για το οποίο θα γίνει εκτενής αναφορά στην συνέχεια) όπου και ολοκληρώνεται η

³⁸⁴Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 116

³⁸⁵Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 36-37

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 26

³⁸⁶Κιντής Σ., Ο νόμος περί της Ναυτικής Εταιρείας, 1979, σελ. 506

³⁸⁷Δικαιοπρακτική ικανότητα νοείται η ικανότητα του ατόμου να λαμβάνει νομικά έγκυρες αποφάσεις και να συνάπτει δεσμευτικές συμβατικές σχέσεις. Καθιστά το άτομο υποκείμενο δικαίου και κάτοχο νόμιμων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Η δικαιοπρακτική ικανότητα έχει μεγάλη σημασία, διότι επηρεάζει όλους τους τομείς της ζωής, από την επιλογή του τόπου κατοικίας έως το εάν το άτομο θα παντρευτεί και ποιον, αλλά και από την υπογραφή συμβάσεων εργασίας έως το δικαίωμα ψήφου.

http://fra.europa.eu/sites/default/files/legal-capacity-intellectual-disabilities-mental-health-problems-factsheet-el_0.

³⁸⁸Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 37

³⁸⁹Βλέπε επόμενο υποκεφάλαιο (δ. καταστατικό)

σύσταση της ναυτικής εταιρείας³⁹⁰, αποκτώντας έτσι νομική προσωπικότητα (άρθρο 2§2), αρχίζει η ισχύς της εταιρικής συμβάσεως και λήγει το προϊδρυτικό στάδιο. Άλλες συνέπειες της καταχωρήσεως είναι η έναρξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μετόχων και των οργάνων της εταιρείας, η έναρξη της διήμερης προθεσμίας για καταβολή των εισφορών των ιδρυτών (με βάση το άρθρο 5§2) και τέλος η έναρξη εφαρμογής του Ν.959/1979 εν όλω.

Οι ιδρυτές, μπορούν μέχρι την καταχώρηση, έστω και μετά την υποβολή στο Μητρώο, να τροποποιήσουν ή να συμπληρώσουν την εταιρική σύμβαση, κυρίως για άρση αμφιβολιών ή αντιρρήσεων.³⁹¹

3.4.4 Καταστατικό

Το άρθρο 3 ορίζει το ελάχιστο και αναγκαίο περιεχόμενο του καταστατικού της Ναυτικής Εταιρείας ως προϋπόθεση του κύρους της εταιρείας. Έτσι το άρθρο αυτό καθορίζει περιοριστικούς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το καταστατικό επί ποινή ακυρότητας του άρθρου 6§1, και αντιστοιχεί στο άρθρο 2 του Ν.2190/1920 περί Α.Ε. και στο άρθρο 6 του Ν.3190/1955 περί Ε.Π.Ε. Σε αντίθεση όμως με τα άρθρα αυτά, το άρθρο 3 του Ν.959 περιέχει μια κάπως ασαφή απαρίθμηση των αναγκαίων στοιχείων του καταστατικού καθώς δεν αναλύει περαιτέρω τα στοιχεία αυτά συμβαδίζοντας έτσι με τους λόγους ακυρότητας του άρθρου 6§1.

³⁹²

Τα στοιχεία λοιπόν που πρέπει να περιέχονται στο καταστατικό με βάση το άρθρο 3§1 είναι τα εξής³⁹³ :

- i) **Επωνυμία** : Ισχύουν τα αναφέροντα στο άρθρο 4§1
- ii) **Έδρα** : Ισχύει το άρθρο 4§2
- iii) **Σκοπός** : Ισχύει ότι αναφέρεται στο άρθρο 1
- iv) **Διάρκεια** : Ισχύει η ρύθμιση του άρθρου 4§2
- v) **Κεφάλαιο** : Ισχύει το άρθρο 5

³⁹⁰Πουланτζάς Μ. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α), 1998, σελ. 59

³⁹¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 40-41

³⁹²Για παράδειγμα θα ήταν προτιμότερο να προσδιορίζεται πιο συγκεκριμένα ότι για τη Γενική Συνέλευση απαιτείται η πρόβλεψη όσον αφορά την σύγκλιση, τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της. Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 30

³⁹³Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 37-40

Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 29-31

- vi) **Μετοχές** : Πρέπει να αναφέρεται το είδος, ο αριθμός και η ονομαστική τους αξία.
- vii) **Διοικητικό Συμβούλιο** : Πρέπει να αναφέρονται στοιχεία γύρω από τα της συγκροτήσεως ,συγκλήσεως , λειτουργίας και των αρμοδιοτήτων του Δ.Σ καθώς και τον αριθμό και την θητεία των μελών του με βάση το άρθρο 3§1 εδ. γ .Παρ' όλα αυτά ο ίδιος ο νόμος καθιστά αναπληρώσιμη και νόμιμη την έλλειψη διατάξεων περί Δ.Σ. καθώς ο ίδιος ορίζει στα άρθρα 12 και 13 την τριμελή σύνθεση και την τριετή θητεία του Δ.Σ. Ως εκ τούτου λόγος ακυρότητας από το άρθρο 6§1 σε συνδυασμό προς το άρθρο 3§1εδ.γ δεν θεμελιώνεται.
- viii) **Γενική Συνέλευση** : Το ίδιο με ότι ισχύει για το Δ.Σ. ισχύει και για την Γ.Σ. καθώς αν και το άρθρο 6§1 ορίζει ως λόγο ακυρότητας την παραβίαση του άρθρου 3§1εδ.δ το οποίο επιβάλλει διατάξεις στο καταστατικό περί Γ.Σ, εντούτοις η έλλειψη θεραπεύεται με τις διατάξεις του νόμου περί Γ.Σ. Επομένως δεν υπάρχει λόγος ακυρότητας λόγω ελλείψεως στο καταστατικό, διατάξεων περί Γ.Σ.
- ix) **Διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της Εταιρείας** : Αναλογικά με τις Α.Ε.³⁹⁴

Επιπλέον , η παράγραφος 2 του άρθρου 3 ορίζει ότι η εταιρική σύμβαση θα πρέπει να καθορίζει τα μέλη του πρώτου Δ.Σ. της εταιρείας. Η παράλειψη αυτή δεν επιφέρει όμως ποινή ακυρότητας καθώς όπως ορίζει το εδάφιο 2 της εν λόγω παραγράφου, η παράλειψη αυτή μπορεί να αναπληρωθεί με μεταγενέστερη πράξη όλων των μετόχων της εταιρείας.³⁹⁵

Στην συνέχεια θα γίνει εκτενής αναφορά στα ανώτερα θέματα του περιεχομένου του καταστατικού.

³⁹⁴Σύμφωνα με το Ν.Γεωργακόπουλο στο βιβλίο του Ναυτικό Δίκαιο, τα σημεία vii, viii και ix δεν αποτελούν αναγκαίο ,αλλά επιβαλλόμενο ή επιτρεπόμενο περιεχόμενο όπου είτε η εταιρική σύμβαση πρέπει να τα αναφέρει τα στοιχεία αυτά, αλλά όχι επί ποινή ακυρότητας ως συνέπεια παράληψης (επιβαλλόμενο), είτε μπορεί να περιλαμβάνει κάποιες διατάξεις τις οποίες εάν οι ιδρυτές επιθυμούν την θέσπιση τους, θα πρέπει να τις εντάξουν στην εταιρική σύμβαση γιατί μόνο έτσι καθίστανται έγκυρες (επιτρεπόμενο). Η ακυρότητα ή η αντίθεση τους στο νόμο είναι λόγοι ακυρότητας όχι της Ν.Ε. αλλά των διατάξεων αυτών και δίδεται έτσι το δικαίωμα στο Μητρώο να αρνηθεί την καταχώρηση της εταιρείας.

Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 39-40

³⁹⁵Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 29-30

3.4.4.1 Η επωνυμία της Ναυτικής Εταιρείας

Τα σχετικά με την επωνυμία της Ναυτικής Εταιρείας καθορίζονται στο άρθρο 4 του Ν.959/1979. Στην αντίστοιχη διάταξη του σχεδίου νόμου του 1974, προβλεπόταν ότι η επωνυμία της εταιρείας θα έπρεπε να περιλαμβάνει τις λέξεις «ανώνυμος ναυτική εταιρεία» ή αρχικά των γραμμμάτων αυτών. Εν τέλει όμως η λέξη «ανώνυμος» παραλήφθηκε προκειμένου να μην δημιουργείται σύγχυση της Ναυτικής Εταιρείας με τις ανώνυμες εταιρείες του κοινού δικαίου και επιπροσθέτως παραλήφθηκε και η λέξη «ειδική» για να μην συγχέονται με τις ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες των εγκριτικών διατάξεων του άρθρου 13 ν.δ. 2687/1953.³⁹⁶

Σε συνάρτηση με τα πιο πάνω, η Ν.Ε. επιβάλλεται να πληροί κάποιες προϋποθέσεις για την επωνυμία της καθώς αυτή αποτελεί ένα από τα στοιχεία τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3§1 και τα οποία εάν απουσιάζουν τότε επέρχεται η ακυρότητα του άρθρου 6§1. Αρχικά, η επωνυμία πρέπει να είναι στην ελληνική γλώσσα. Παράλληλα όμως, μπορεί να αναφέρεται και σε κάποια ξένη γλώσσα αλλά απαγορεύεται η επωνυμία να είναι μόνο σε ξένη γλώσσα.³⁹⁷ Επιπλέον, καθ' όσα αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4, η εταιρική σύμβαση επιβάλλεται να ορίζει την επωνυμία της και να αποτελείτε από διακριτικό το οποίο να είναι λεκτικό (λέξη, όνομα, ακρωνύμιο, συντομογραφία ή συνδυασμός αυτών) με σκοπό να αποκλείει την σύγχυση της εκάστοτε ναυτικής εταιρείας με άλλες ήδη υπάρχουσες εταιρείες, ναυτικές ή μη. Επίσης η επωνυμία της εταιρείας θα πρέπει να αποτελείτε από τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά γράμματα της («Ν.Ε.»).

Η ακυρότητα του άρθρου 6§1 δημιουργείται με την έλλειψη επωνυμίας ή την έλλειψη της αναφοράς «Ναυτική Εταιρεία». Αντιθέτως, η χρήση κάποιου ονόματος που είτε κατέχει άλλη εταιρεία είτε προκαλεί σύγχυση, αν και αυτό αποτελεί παράνομη πράξη λόγω καταπάτησης του απόλυτου δικαιώματος ονόματος, εντούτοις δεν επιφέρει ακυρότητα της εταιρικής σύμβασης των άρθρων 3§1 εδ. α και 4§1, αλλά δίνει το δικαίωμα στον τηρούντα το Μητρώο Ν.Ε να παραπέμψει το ζήτημα στον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου Πειραιώς (κατά το αρ.53) ο οποίος θα κρίνει για την νομιμότητα της επωνυμίας.³⁹⁸

³⁹⁶Το γεγονός της παραλήψεως της λέξεως «ανώνυμη» αποσιωπά τον χαρακτήρα της Ν.Ε. και ότι αυτή αποτελεί μορφή ανωνύμου εταιρείας.

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 32

³⁹⁷Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 32

³⁹⁸Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 38

3.4.4.2 Η έδρα της Ναυτικής Εταιρείας

Στο καταστατικό της έδρας επιβάλλεται να ορίζεται η έδρα της Ν.Ε. η οποία θα πρέπει να είναι δήμος ή κοινότητα και να βρίσκεται εντός Ελλάδος όπως ορίζει το άρθρο 4§2. Εάν το στοιχείο της έδρας εντός Ελλάδος παραλείπεται από το καταστατικό, τότε δημιουργείται ακυρότητα του αρ.6§1.³⁹⁹ Εν αντιθέσει αυτού, το άρθρο 16§2 έρχεται σε αντίθεση και επιτρέπει στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας να ορίσει με απόφαση του άλλο τόπο συνεδριάσεως από αυτό της έδρας της εταιρείας, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή. Το πρόβλημα που δημιουργείται σε αυτή την περίπτωση είναι η διαφοροποίηση της πραγματικής έδρας από την καταστατική καθώς το καταστατικό να μην ορίζει έδρα στην Ελλάδα αλλά στην ουσία η πραγματική έδρα ως ο τόπος που συνεδριάζει το Δ.Σ. και γίνονται οι εργασίες της εταιρείας, βρίσκεται στην αλλοδαπή. Ο Ν.959/1979 δεν ξεκαθαρίζει το θέμα της έδρας ως συνδυαστικού στοιχείου για ανεύρεση του δικαίου το οποίο θα εφαρμοστεί και γι' αυτό εφαρμόζεται το άρθρο 10 του Α.Κ⁴⁰⁰. που ορίζει εφαρμοστέο δίκαιο το δίκαιο της έδρας. Η έδρα της Ν.Ε. παραμένει η καταστατική (και εφόσον έχει συσταθεί ως Ν.Ε. οφείλει να είναι η Ελλάδα και άρα θα εφαρμοστεί το ελληνικό δίκαιο) και αυτό ενισχύεται και μέσω του άρθρου 5 του σχεδίου νόμου περί «ειδικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως» που ορίζει ότι η αναγραφόμενη στο καταστατικό έδρα παραμένει και ισχύει ως έδρα της εταιρείας, ανεξάρτητα με το εάν ο τόπος της πραγματικής διοικήσεως είναι άλλος.⁴⁰¹

3.4.4.3 Ο σκοπός της Ναυτικής Εταιρείας

Η εταιρική σύμβαση, με βάση το άρθρο 3§1 εδ.α , επιβάλλεται να ορίζει τον σκοπό της εταιρείας. Ο αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αναφέρεται ρητώς στο άρθρο 1§1 του Ν.959/1979 και το οποίο τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 55§1 του Ν.1892/1990 «για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».⁴⁰² Η Ν.Ε.

³⁹⁹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 38

⁴⁰⁰<http://www.dikonomia.gr/content/nomos/astikos-kodikas/article/nomiko-prosopo>

⁴⁰¹Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979),1990, σελ. 32, 62

⁴⁰²Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 171

<http://www.hellenicparliament.gr>

απαγορεύεται να έχει άλλους σκοπούς πέραν από αυτούς που αναφέρει το άρθρο αυτό και σε περίπτωση που συσταθεί ναυτική εταιρεία προς επιδίωξη σκοπού που δεν αναφέρεται στο νόμο 959, η εταιρεία είναι άκυρη με βάση το αρ.6§1. Σε περίπτωση πάλι που εταιρεία συσταθεί νόμιμα και κατά την πορεία των εργασιών της παρεκκλίνει από τον νόμιμο σκοπό της, τότε η εταιρεία λύνεται με βάση το αρ.42 μετά από απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου που δικάζει με την διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, μετά από αίτηση είτε του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας είτε παντός έχοντος έννομο συμφέρον.⁴⁰³

Αποκλειστικός σκοπός της Ν.Ε. σύμφωνα με τον αναθεωρημένο νόμο είναι η κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.⁴⁰⁴ Για την επιδίωξη του σκοπού της απόκτησης μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών, η Ν.Ε. μπορεί να συμμετάσχει και σε άλλες Ν.Ε. με βάση την παράγραφο 2 του άρθρου 1. Επιπροσθέτως, η δυνατότητα των ναυτικών εταιρειών να αποκτούν μετοχές άλλων ναυτικών εταιρειών έχει σημασία κυρίως ως προς το ότι η Ν.Ε. μπορεί να ενεργεί και ως εταιρεία χαρτοφυλακίου (holdings company)⁴⁰⁵ των ναυτικών αυτών εταιρειών, χωρίς απαραίτητα να έχει την κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση πλοίου. Συμμετοχή όμως της Ν.Ε. σε άλλου τύπου εταιρείας δεν επιτρέπεται.

Σημαντική διαφορά της Ν.Ε. από την Ε.Α.Ν.Ε εντοπίζεται στο στάδιο αυτό σε θέμα γύρω από τον σκοπό των δύο εταιρειών. Απαραίτητη προϋπόθεση σύστασης της Ε.Α.Ν.Ε. είναι η ύπαρξη πλοίου νηολογημένου κατά το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953. Αντίθετα στις Ν.Ε., η ύπαρξη πλοίου ανήκοντα σε αυτή, δεν αποτελεί προϋπόθεση για της σύσταση της εταιρείας καθώς είναι δυνατόν να συσταθεί Ν.Ε. πριν και κυρίως εν όψει της αποκτήσεως κυριότητας πλοίου. Επιπλέον, όπως έχει προαναφερθεί, είναι δυνατό να συσταθεί ναυτική εταιρεία με σκοπό την

⁴⁰³Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 19
Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 37

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 172

⁴⁰⁴Σκοπός της ναυτικής εταιρείας με βάση το αρ.1§1 πριν αυτό αναθεωρηθεί ήταν η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Ο αναθεωρημένος δηλαδή νόμος πρόσθεσε την δυνατότητα στις Ν.Ε. να μπορούν να εκμεταλλεύονται ή να διαχειρίζονται και πλοία ξένης σημαίας και να μπορούν να αποκτήσουν μετοχές άλλων ναυτικών εταιρειών.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1989, σελ. 91

⁴⁰⁵Εταιρεία χαρτοφυλακίου είναι μια εταιρεία που συνήθως δεν παράγει δικά της αγαθά ή υπηρεσίες αλλά έχει ως κύριο στόχο την κατοχή μετοχών άλλων εταιρειών, σχηματίζοντας έτσι ένα όμιλο εταιρειών των οποίων το χαρτοφυλάκιο κατέχεται από την εταιρεία αυτή. Έτσι οι εταιρείες αυτές βοηθούν στην μείωση του ρίσκου των ιδιοκτητών και μπορούν να βοηθήσουν στην κυριότητα και τον έλεγχο μια σειράς διαφορετικών εταιρειών, εισάγοντας τις μετοχές τους στο χρηματιστήριο.

Αλεξανδρίδης Μ., Διαχείριση Επενδύσεων, 2005, σελ.206-208

https://en.wikipedia.org/wiki/Holding_company

εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίων που ανήκουν σε άλλη εταιρεία, ελληνική ή ξένη. Αντιθέτως, δεν μπορεί να συσταθεί Ν.Ε. με σκοπό την απλή πρακτόρευση πλοίων καθώς από την μια η πρακτόρευση δεν αποτελεί πράξη διαχείρισης και από την άλλη οι εταιρείες που ασκούν επιχείρηση πρακτορείας χρησιμοποιούν κατά κανόνα άλλους τύπους του ελληνικού εμπορικού δικαίου και ίσως γι' αυτό τον λόγο ο νομοθέτης να μην περιέλαβε την πρακτόρευση στους επιτρεπόμενους σκοπούς της Ν.Ε.

Ένα ακόμη ζήτημα που προκύπτει από το στοιχείο του σκοπού ως απαραίτητο στοιχείο του καταστατικού, είναι η έννοια του πλοίου, για το οποίο θα πρέπει η Ν.Ε. να συσταθεί μόνο σε σχέση με αυτό. Ως εκ τούτου, η Ν.Ε. έχει ως επίκεντρο της σύστασης της το πλοίο του οποίου η έννοια δεν καθορίζεται στον νόμο. Είναι σημαντικό να γίνεται κατανοητή η έννοια του πλοίου και ποια από τις πολλές έννοιες του ο νομοθέτης ήθελε να εφαρμόσει στην Ν.Ε., γι' αυτό στον παρών στάδιο θα γίνει μια σύντομη αναφορά για να ξεκαθαριστεί το ζήτημα αυτό.

Η Ν.Ε. αφορά πλοία με την ευρεία έννοια καθώς ο Ν.959 επαναφέρει την καταργηθείσα από τους κώδικες ιδιωτικού και δημόσιου ναυτικού δικαίου, έννοια του εμπορικού πλοίου, που περιλαμβάνει κάθε πλοίο με την τεχνική έννοια του όρου,⁴⁰⁶ το οποίο ενεργεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Από αυτό λοιπόν τον ορισμό αποκλείονται όσα δεν διαθέτουν τα χαρακτηριστικά του σκάφους, δηλαδή κοίλο σώμα (αποκλείονται για παράδειγμα οι σχεδίες από κορμούς δέντρων ή σανίδες) καθώς επίσης και όσα δεν έχουν ως προορισμό την πλοϊμότητα αλλά την σταθερή πρόσδεση και παραμονή (πχ: οι πλωτές αποβάθρες, τα φαρόπλοια, πλοία μετατρέπόμενα σε πλωτά ξενοδοχεία ή εστιατόρια). Επίσης αποκλείονται οι μικρές λέμβοι και οι άκατοι οι οποίοι δεν μπορούν να εκπληρώσουν ναυτιλιακό προορισμό. Τέλος αποκλείονται τα επιστημονικά πλοία, τα πλοία ερευνών, αθλητικά και αναψυχής,⁴⁰⁷ τα πολεμικά και τα εξυπηρετούντα σκοπούς της δημόσιας διοίκησης πλοία καθώς όλα αυτά δεν διενεργούν ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος.

Κατά συνέπεια, τα πλοία τα οποία μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο της Ν.Ε. είναι όλα τα σκάφη που προορίζονται για μετακίνηση πάνω στο νερό ή κάτω από αυτό, ανεξαρτήτως μικρού ή μεγάλου βαθμού πλοϊμότητας και μετακινήσεως, ανεξαρτήτως χωρητικότητας (έστω και

⁴⁰⁶Η τεχνική έννοια του όρου πλοίο είναι το σκάφος που είναι ικανό να πλέει με ασφάλεια στο νερό προς εκπλήρωση ναυτιλιακού προορισμού)

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>

⁴⁰⁷Τα τουριστικά και τα αθλητικά πλοία υπάγονται στο Ν.2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 171-172

μικρότερης χωρητικότητας από 10 κόρους⁴⁰⁸) και ανεξαρτήτως αν έχουν την δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης ή όχι .Προϋπόθεση αυτών είναι τα πλοία να είναι προορισμένα για ναυτιλιακή εμπορική εκμετάλλευση, δηλαδή τα πλοία να επιδιώκουν με τις εργασίες του το κέρδος. Έτσι πλοία κατά το Ν.959/1979 είναι τα φορτηγά, επιβατικά, ρυμουλκά ,πλοία που κατ' επάγγελμα εκτελούν θαλάσσια αρωγή ,αλιευτικά ,φορτηγίδες ,πλοία- ψυγεία και είδη όπως ποταμόπλοια, αερόστρωμα οχήματα τα λεγόμενα hovercrafts , και τα υδροπτέρυγα (hydrofoils).

Το αρ.1§4 , εξαιρεί ρητά τα τουριστικά πλοία και πλοιάρια μέχρι 25 επιβατών του Ν.438/1976. Αντιθέτως, τα τουριστικά πλοία άνω των 25 επιβατών δεν υπάγονται στο Ν.438/1976 και μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Ν.Ε., εφόσον είναι εμπορικά και δεν αποτελούν πλοία αναψυχής για τον κύριο τους.⁴⁰⁹

Ως προς τον σκοπό της, η Ν.Ε. δεν δύναται επίσης να επεκταθεί σε άλλου είδους οικονομικές δραστηριότητες όπως η αγορά φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης ή ακινήτων εκτός εάν προορίζονται για κάλυψη λειτουργικών αναγκών ή αυτοστέγαση .

Τέλος, το αρ.1§3 ορίζει ότι η Ν.Ε. είναι εμπορική, διάταξη η οποία θεωρείται περιττή καθώς η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου ορίζει τον αποκλειστικό σκοπό της εταιρείας ως εμπορικό.

410

3.4.4.4 Η διάρκεια της Ναυτικής Εταιρείας

Η Ν.Ε. δεν έχει διάρκεια ζωής επ' αόριστων καθώς το άρθρο 4§3 ορίζει ότι η Ν.Ε. συνιστάται για ορισμένο χρόνο. Εάν Ν.Ε. συσταθεί χωρίς να ορίσει την διάρκεια της εταιρείας τότε επέρχεται ακυρότητα του αρ.6§1 με βάση το αρ3§1εδ.α. Το ζήτημα που παρουσιάζεται εδώ είναι εάν το καταστατικό ορίσει αορίστου χρόνου διάρκεια Ν.Ε. εάν αυτό εμπίπτει στην ακυρότητα του αρ.6§1. Μερίδα της θεωρίας υποστηρίζει πως το αρ6§1 ορίζει ακυρότητα την έλλειψη μνείας στην διάρκεια της εταιρείας και όχι την πρόβλεψη για αόριστη διάρκεια καθώς το άρθρο αυτό δεν ορίζει ακυρότητα την παράβαση του αρ.4§3.⁴¹¹ Κατά την ορθότερη όμως

⁴⁰⁸Ο ΚΙΝΔ ορίζει το πλοίο ως το σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον άνω των 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη Θάλασσα. Έτσι η Ν.Ε. εφαρμόζει μια πιο ευρεία έννοια του πλοίου, πέραν από αυτή που ορίζει ο ΚΙΝΔ.

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>

⁴⁰⁹Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 20-21

⁴¹⁰Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 37

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 18-25

⁴¹¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 38

προσέγγιση, η ακυρότητα του άρθρου 3§1εδ.1 αναφέρεται στο άρθρο 4 §3 όπου η Ν.Ε. συνίσταται για ορισμένο χρόνο και πρέπει να αναφέρεται στο καταστατικό ο χρόνος λήξεως της και όχι πρόβλεψη αορίστου διάρκειας.⁴¹²

3.4.4.5 Το κεφάλαιο της Ναυτικής Εταιρείας

Το κεφάλαιο της Ν.Ε. είναι ένα ακόμη συστατικό στοιχείο το οποίο επί ποινή ακυρότητας πρέπει να αναφέρεται στο καταστατικό της. Το στοιχείο αυτό είναι πολύ σημαντικό καθώς εφαρμόζει στην πράξη τους στόχους του νομοθέτη για δημιουργία ενός ευέλικτου και ανταγωνιστικού εταιρικού τύπου ο οποίος θα προσέλκυε ελληνικά κεφάλαια να νηολογηθούν κάτω από την ελληνική σημαία και να εφαρμόσουν το τύπο αυτό. Ο λόγος ήταν η οριοθέτηση του αρχικού εταιρικού κεφαλαίου σε πολύ χαμηλά επίπεδα, σημείο το οποίο έδινε μεγάλο πλεονέκτημα στην Ν.Ε. καθώς συγχρονιζόταν με τα ζητήματα την ναυτιλιακής αγοράς που ήθελε χαμηλό κεφάλαιο επενδύσεως ώστε να ισοσταθμίζεται το υψηλότερο επενδυτικό ρίσκο. Επίσης διευκόλυνε την σύσταση των εταιρειών με την πολύ χαμηλή απαίτηση αρχικού κεφαλαίου πριν από την ανάληψη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και εν όψει αναζητήσεως ευκαιριών στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά χωρίς απαίτηση δεσμεύσεως σημαντικών κεφαλαίων.

Κατά συνέπεια, το άρθρο 5§1 ορίζει αρχικά ότι το εταιρικό κεφάλαιο καταβάλλεται από 2 τουλάχιστον ιδρυτές οι οποίοι οφείλουν να το καλύψουν εντός 2 ημερών από την ημέρα καταχώρησεως της εταιρείας στο μητρώο (§2). Στην διάταξη αυτή φανερώνεται η θέληση του νομοθέτη να μοιράζεται η καταβολή του αρχικού εταιρικού κεφαλαίου από 2 τουλάχιστον ιδρυτές και όχι μόνο από 1 και μάλιστα επί ποινή ακυρότητας. Από την άλλη, δεν απαιτείται η αναφορά στο καταστατικό την στιγμή της καταχώρησης του, ότι το κεφάλαιο έχει ήδη κατατεθεί και γι' αυτό τον λόγο ο νομοθέτης δίνει περιθώριο 2 ημερών και όχι άμεση καταβολή του την ημέρα της καταχώρησης του καταστατικού.⁴¹³ Για το αν θα πρέπει να αναφέρεται στο καταστατικό ότι το κεφάλαιο θα καταβληθεί από τους ιδρυτές χωρίς αναφορά στο ύψος του ποσού που θα καταβάλει ο καθένας και των μετοχών που θα λάβει, αυτό δεν έχει διευκρινιστεί από τον νόμο. Πάντως, ορθότερο θα ήταν να αναφέρονται τα στοιχεία αυτά στο καταστατικό

⁴¹²Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 33

⁴¹³Το ίδιο συμβαίνει στις Α.Ε. ενώ αντιθέτως στις Ε.Π.Ε απαιτείται η αναφορά στο καταστατικό ότι έχει γίνει ήδη η καταβολή του κεφαλαίου.

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 35

ούτως ώστε όταν οι ιδρυτές καταβάλουν το κεφάλαιο, να είναι ξεκάθαρο ότι ο καθένας από αυτούς ξεχωριστά έχει ξεπληρώσει την υποχρέωση που του αναλογεί.

Εν συνεχεία, ο νόμος επίσης δεν αναφέρει τον τρόπο πιστοποίησης της καταβολής του κεφαλαίου από τους ιδρυτές και την προθεσμία εντός της οποίας θα πρέπει να καταχωρηθεί. Εθιμοτυπικά, η πιστοποίηση καταβολής γίνεται από το Δ.Σ., με το σχετικό πρακτικό από την συνεδρία του Δ.Σ. να υποβάλλεται άμεσα σε καταχώρηση στο μητρώο, τουλάχιστον πριν αρχίσουν οι συναλλαγές της εταιρείας με 3^{ους} και πριν από κάθε άλλη καταχώρηση στο μητρώο.⁴¹⁴

Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο της Ν.Ε. ορίστηκε στο αρ.5§3. Κατά την συζήτηση του σχεδίου νόμου στη Βουλή, προτάθηκε το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο να ανέρχεται στις 1.000.000 δραχμές, αλλά η πρόταση αυτή δεν έγινε δεκτή καθώς οι υφιστάμενες αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν πολύ χαμηλότερα όρια ελαχίστου κεφαλαίου, περίπου στα 1.000 δολάρια, και έτσι δεν άφηνε περιθώρια στο νομοθέτη να μην χαμηλώσει το ελάχιστο όριο εάν ήθελε η νέα αυτή εταιρική μορφή να ήταν ανταγωνιστική. Έτσι, το αρ.5§3 όριζε αρχικά το ελάχιστο όριο του εταιρικού κεφαλαίου στις 300.000 δραχμές ή σε ισάξιο ποσό σε ξένο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή του την ημέρα καταχωρήσεως της εταιρείας.⁴¹⁵ Το άρθρο όμως αυτό τροποποιήθηκε και με το αρ. 1 του Ν.2987/2002, το ελάχιστο όριο κεφαλαίου ορίζεται στις 5.000 ευρώ ή σε ισάξιο ποσό σε ξένο νόμισμα όπως όριζε το αρχικό άρθρο του ν.959/1979.⁴¹⁶ Επίσης το ίδιο άρθρο ορίζει ότι το ελάχιστο αυτό όριο μπορεί να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Επιπλέον, το άρθρο 2 του ν. 2987/2002 επιβάλλει τη μετατροπή του εταιρικού κεφαλαίου και των μετοχών σε ευρώ.⁴¹⁷

Όπως φαίνεται από τα πιο πάνω, η τροποποίηση του αρ.5§3 του Ν.959/1979 με τον Ν.2987/2002 έφερε αύξηση του ελαχίστου ορίου εταιρικού κεφαλαίου καθώς οι 300.000 δραχμές ισοδυναμούν με 880.41 ευρώ και είναι πολύ μικρότερο ποσό από τις 5.000 ευρώ που

⁴¹⁴Απαιτείται επίσης, ο τήρων το μητρώο ναυτικών εταιρειών, να απαιτήσει το πρακτικό του Δ.Σ. με το οποίο πιστοποιείται η καταβολή του κεφαλαίου από τους ιδρυτές, πριν προβεί σε οποιαδήποτε καταχώρηση υπέρ της Ν.Ε.

Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 35

⁴¹⁵Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1989, σελ. 91

⁴¹⁶Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 172-173

⁴¹⁷http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf

ορίζει ο νέος νόμος. Παρά την αύξηση αυτή, το ποσό των 5.000€ παραμένει πολύ χαμηλό σε σύγκριση με τα ελάχιστα ποσά κεφαλαίου που απαιτούν οι λοιποί εταιρικοί τύποι.⁴¹⁸

Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του τροποποιημένου Ν.2987/2002 ορίζει ότι οι Ν.Ε. οι οποίες λειτουργούσαν κατά την 1^η Μαρτίου του 2002 και οι οποίες είχαν εταιρικό κεφάλαιο μικρότερο των 5.000€ , υποχρεούνταν να αυξήσουν το κεφάλαιο τους μέχρι τις 5.000€ και να υποβάλουν προς καταχώρηση την απόφαση της αύξησης και την πράξη πιστοποίησης καταβολής του ποσού, στην μερίδα της εταιρείας το αργότερο μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2003. Ν.Ε. η οποία δεν θα ακολουθούσε τα βήματα της διατάξεως αυτής θεωρείτο ότι επερχόταν σε αυτοδίκαιη λύση και σε καθεστώς εκκαθάρισης.⁴¹⁹

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, το εταιρικό κεφάλαιο μπορεί να εκφράζεται και σε αλλοδαπό νόμισμα ισάξιο των 5.000€ κατά την επίσημη ισοτιμία ,κατά την ημέρα καταχώρισεως της εταιρείας στο μητρώο. Επίσης , στο ίδιο νόμισμα πρέπει να τηρούνται τα βιβλία και να συντάσσεται ο ισολογισμός ή η λογιστική κατάσταση της εταιρείας όπως ορίζει το αρ.35§2, αλλά και η διανομή των κερδών (αν και κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται ρητά στο νόμο).⁴²⁰

Ένα ακόμη σημείο το οποίο προκύπτει από το στοιχείο του κεφαλαίου είναι ο τρόπος καταβολής του. Εν αρχή, το ποσό του κεφαλαίου καταβάλλεται ολόκληρο τοις μετρητοίς. Λόγο του πολύ μικρού ύψους κεφαλαίου και των ευχερειών που δίνει ο νόμος για την αύξηση κεφαλαίου (αρ.11) , η μερική καταβολή του κεφαλαίου απαγορεύεται όπως επίσης και εισφορές σε είδος και η κάλυψη του κεφαλαίου με δημόσια εγγραφή.⁴²¹ Παρ' όλα αυτά, η απαγόρευση των εισφορών αυτών καλύπτεται από το αρ.15 το οποίο δίνει την δυνατότητα στην Ν.Ε. να συμβάλλεται ελεύθερα με τους ιδρυτές, τους μετόχους , τους διοικητικούς συμβούλους και τους υπαλλήλους της ,αντλώντας από τα πρόσωπα αυτά τα περιουσιακά στοιχεία που της χρειάζονται. ⁴²²Η διάταξη αυτή παρουσιάζει προβλήματα καθώς έτσι υπάρχουν κίνδυνοι

⁴¹⁸Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την Α.Ε ορίζεται σήμερα στα 24.000€ σύμφωνα με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 12/12/2012, ΦΕΚ 240 Α' (μέχρι και το 2012 το ποσό οριζόταν στα 60.000€ όπως όριζε το αρ.8§2 ν.2190/1920 το οποίο αντικαταστάθηκε από τον ν.2842/2000) .

Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την Ε.Π.Ε. είχε δεχθεί πολλές τροποποιήσεις και μειώσεις. Με τον Ν.2842/2000 είχε οριστεί στα 18.000€ ενώ έπειτα μειώθηκε στα 4.500€ και στα 2.400€ με τον νόμο 4111/2013. Τελικώς ο Ν.4156/2013 καταργεί κάθε διάταξη περί ελάχιστου καταβλημένου κεφαλαίου και ορίζει πως αυτό θα καθορίζεται πλέον από τους εταίρους χωρίς περιορισμό.

<http://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/13879>

http://www.express.gr/afieroma/eforia/667697oz_20121213667697.php3

[https://el.wikipedia.org/wiki/Ανώθυμη_Εταιρεία_\(ελληνικό_δίκαιο\)](https://el.wikipedia.org/wiki/Ανώθυμη_Εταιρεία_(ελληνικό_δίκαιο))

⁴¹⁹http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 172-173

⁴²⁰Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 37

⁴²¹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 173

⁴²²αντιθέτως η ελευθερία αυτή υπόκειται σε μεγάλους περιορισμούς στην Α.Ε. με βάση το αρ.10 του Ν.2190/1920

καταδολίευσης των συμφερόντων της μειοψηφίας από την ελεύθερη συναλλαγή της εταιρείας με τα πιο πάνω πρόσωπα. Ο νομοθέτης το γνώριζε αυτό αλλά έκρινε αυτό απαραίτητο λόγο της διαμορφωμένης κοινής πρακτικής και των αναγκών των ναυτιλιακών εταιρειών και σε συνδυασμό με τον οικογενειακό χαρακτήρα της πλειοψηφίας αυτών και την τότε απαγόρευση για την Ν.Ε. να απευθύνεται στο ευρύ κοινό . Εντούτοις ο νομοθέτης έδωσε την λύση στο πρόβλημα αυτό με την ευχέρεια που έδωσε στην μειοψηφία να μπορεί να προστατεύει τα συμφέροντα της μέσω περιορισμού της πιο πάνω ελευθερίας με συναφή καταστατικές διατάξεις.⁴²³

3.4.4.6 Οι μετοχές της Ναυτικής Εταιρείας

Το άρθρο 3§1εδ.β ορίζει ότι στην εταιρική σύμβαση θα πρέπει να αναφέρονται επί ποινή ακυρότητας το είδος των μετοχών, ο αριθμός τους και η ονομαστική τους αξία. Αρχικά, το καταστατικό θα πρέπει να ορίζει το είδος των μετοχών , οι οποίες μπορεί να είναι είτε μόνο ονομαστικές είτε μόνο ανώνυμες με βάση το αρ.7§1 .Επιπλέον, το αρ.5§4 όριζε ότι η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορούσε να ορίζεται κάτω από τις 1.000δραχμές.⁴²⁴ Το άρθρο όμως αυτό τροποποιήθηκε από το αρ.1§1 του Ν.2987/2002 και ορίζει πλέον ότι το κεφάλαιο μπορεί να διαιρείτε σε μετοχές ονομαστικής αξίας 1€ το λιγότερο ή ισάξιου αυτού ποσού σε άλλο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο. ⁴²⁵Όπως φαίνεται, η τροποποίηση του άρθρου 5, μείωσε την κατώτερη επιτρεπόμενη ονομαστική αξία στο 1€ καθώς η αντίστοιχη τιμή των 1.000δραχμών σε ευρώ είναι 2.93€. Για να αποφευχθεί λοιπόν η ακυρότητα του αρ.3§1 και του αρ.6§1 , το καταστατικό θα πρέπει να αναφέρει την ονομαστική αξία των μετοχών με κατώτατο όριο το 1€ , το είδος των μετοχών (εάν δηλαδή είναι ονομαστικές ή ανώνυμες) και τον αριθμό των μετοχών που θα εκδώσει η Ν.Ε.

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 173-174

⁴²³Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 61-62

⁴²⁴Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο , 1989, σελ. 92

⁴²⁵http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf

Περισσότερα για τις μετοχές την Ν.Ε. και την είσοδο της ή όχι στο Χρηματιστήριο θα γίνει ανάλυση σε μετέπειτα υποκεφάλαιο.

3.4.4.7 Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτικής Εταιρείας

Το Δ.Σ. είναι το όργανο της Ν.Ε. το οποίο ασκεί την διοίκηση της και την εκπροσώπηση της. Το αρ.12§1 ορίζει ότι το Δ.Σ. της Ν.Ε. απαρτίζεται από τουλάχιστον 3 μέλη χωρίς να υπάρχει ανώτατο όριο μελών. Επίσης το αρ.13§2εδ.α ορίζει ότι η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι για διάρκεια 3 χρόνων, εκτός εάν το καταστατικό ορίσει κάτι διαφορετικό, δηλαδή είτε μικρότερο είτε μεγαλύτερο χρόνο θητείας⁴²⁶. Ως εκ τούτου, λόγος ακυρότητας δεν θεμελιώνεται εάν στο καταστατικό δεν αναφέρονται ο ελάχιστος αριθμός των μελών του Δ.Σ. και ο χρόνος θητείας τους καθώς ο ίδιος ο νόμος τα προβλέπει στα αρ.12 και 13.

Όσον αφορά τον ορισμό και την εκλογή των μελών του Δ.Σ., αυτά ορίζονται στο αρ.13 και γίνονται με τρόπο απλό και με μικρές αποκλίσεις από τα ισχύοντα στο Ν.2190/1920 περί Α.Ε. Ως μέλη του Δ.Σ. μπορούν να εκλεγούν ή να ορισθούν φυσικά (εφόσον είναι ικανά προς δικαιοπραξία) ή και νομικά πρόσωπα, ελληνικά ή αλλοδαπά. Εάν τα μέλη είναι νομικά πρόσωπα, αυτά μετέχουν με τον εκπρόσωπο τους ο οποίος πρέπει να είναι φυσικό πρόσωπο και στην περίπτωση που το ν.π. ανακαλέσει τον εκπρόσωπο του, τότε πρέπει να ορίσει άμεσα αντικαταστάτη του. Γενικώς, τα μέλη του Δ.Σ. που εκπροσωπούν την Ν.Ε. ,θέτουν την υπογραφή τους κάτω από την εταιρική επωνυμία χωρίς να υπάρχει απαίτηση για άλλου είδους διατύπωση.⁴²⁷

Η ιδιότητα του μέλους αποκτάται μετά από διορισμό του μέλους από το κατά περίπτωση αρμόδιο δικαιούχο διορισμού και την αποδοχή του διορισμού από αυτό. Τρόποι διορισμού μέλους του Δ.Σ είναι κατά περίπτωση οι εξής :

⁴²⁶Αντιθέτως η διάρκεια της θητείας των μελών του Δ.Σ. στην Α.Ε. έχει ανώτατο όριο τα 6 χρόνια με βάση το 19§1 του Ν.2190/1920 το οποίο τροποποιήθηκε από το Ν.3604/2007 .

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

⁴²⁷Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας» ΕΝΔ 7,600

α) Με βάση το αρ3§2 , τα μέλη του 1^{ου} Δ.Σ. της Ν.Ε. καθορίζονται από την εταιρική σύμβαση ή από μεταγενέστερη πράξη των ιδρυτών. Εάν αυτό παραληφθεί, το 1^ο Δ.Σ. διορίζεται με ιδιαίτερη πράξη από όλους τους μετόχους της εταιρείας.

β) Με βάση το αρ.13§1, το Δ.Σ. μπορεί να διοριστεί μετά από εκλογή του από την Γ.Σ (αυτό γίνεται όχι για το 1^ο Δ.Σ. αλλά για τα μεταγενέστερα αυτού Δ.Σ. καθώς η Γ.Σ. πρέπει να συγκαλείται από το Δ.Σ.). Γενικώς , η Γ.Σ. είναι το αρμόδιο όργανο εκλογής του Δ.Σ. με εξαιρέσεις τις περιπτώσεις α), γ), δ) και ε).

γ) Με βάση το αρ.13§4, η εταιρική σύμβαση μπορεί να ορίσει ότι ορισμένος μέτοχος ή μέτοχοι μπορούν να διορίσουν μέλη του Δ.Σ (είτε του 1^{ου} είτε μεταγενέστερου Δ.Σ.), όχι όμως πέραν του 1/3 του όλου αριθμού των μελών του.

δ) Ακόμη ένας τρόπος διορισμού του Δ.Σ είναι με εφαρμογή του αρ.69ΑΚ το οποίο ορίζει ότι «Αν λείπουν τα πρόσωπα που απαιτούνται για τη διοίκηση του νομικού προσώπου, ή, αν τα συμφέροντά τους συγκρούονται προς εκείνα του νομικού προσώπου, ο πρόεδρος των πρωτοδικών διορίζει προσωρινή διοίκηση ύστερα από αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον»⁴²⁸.

ε) Με βάση το αρ.13§3, προβλέπεται η εκλογή προσωρινών μελών για την πλήρωση πρόωρα δημιουργηθέντων κενών λόγο παραιτήσεως, θανάτου , εκπτώσεως ή οποιουδήποτε άλλου λόγου κένωσης της θέσεως μέλους του Δ.Σ. , από τα εναπομένοντα μέλη του Δ.Σ.(υπό την προϋπόθεση να έχουν απομείνει τουλάχιστο 2). Τα προσωρινά αυτά μέλη παραμένουν στο Δ.Σ. μέχρι την λήξη της θητείας των υπολοίπων μελών του Δ.Σ.. Η εκλογή αυτή, υποβάλλεται προς έγκριση στην αμέσως επόμενη Γ.Σ.. Οι πράξεις των προσωρινών αυτών μελών είναι έγκυρες έστω και εάν η εκλογή τους δεν έχει εγκριθεί από τη Γ.Σ.

Πέραν αυτών ,με βάση το αρ13§2εδ.γ , σε περίπτωση που η θητεία των μελών του Δ.Σ. λήξει και για οποιοδήποτε λόγο δεν εκλεγεί νέο Δ.Σ., η θητεία του παλαιού παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι την εκλογή νέου.⁴²⁹ Γενικώς, τα μέλη του Δ.Σ. είναι πάντοτε ελευθέρως ανακλητά και επανεκλέξιμα και σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του μεταβληθεί, υποχρεωτικά πρέπει να διατηρηθεί η υφιστάμενη στην εταιρική σύμβαση αναλογία.

Τα μέλη του Δ.Σ. χάνουν την ιδιότητα τους αυτή στις εξής περιπτώσεις :

⁴²⁸http://www.fa3.gr/nomothesia_2/nomoth_gen/19-Astikos-kodikas-genika.htm

⁴²⁹Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας», ΕΝΔ 7, σελ.601

α) Με περάτωση της ιδιότητας του ως μέλος του Δ.Σ. λόγω λήξεως της θητείας του, όπως αυτό ορίζεται στο καταστατικό. Αυτός είναι και ο συνηθέστερος λόγος λήξεως της ιδιότητας του μέλους και εάν το καταστατικό δεν ορίζει κάτι άλλο τότε αυτή περατώνεται με την συμπλήρωση 3 ετών από την πράξη διορισμού (η οποία θεωρείται ως έναρξη της θητείας). Δεν αποκλείεται η θητεία να είναι μεγαλύτερη των 3 ετών ή ακόμη και ίση προς την διάρκεια της εταιρείας.

β) Με παραίτηση (εφόσον το δικαίωμα αυτό δεν έχει περιορισθεί)

γ) Με δικαστική ανάκληση για σπουδαίο λόγο μετά από αίτηση μετόχου ο οποίος κατέχει τουλάχιστον το 5% του εταιρικού κεφαλαίου

δ) Ανάκληση μέλους για διορισμό νέου Δ.Σ. είτε από το Δικαστήριο κατά το αρ.69Α.Κ. είτε από τη Γ.Σ. λόγω κενού ή λόγω συγκρούσεως συμφερόντων των μελών του Δ.Σ. προς τα συμφέροντα της εταιρείας.

ε) Ανάκληση από την Γ.Σ. ανεξαρτήτως διορισμού διαδόχου

στ) Με ανάκληση από τον μέτοχο που τον έχει διορίσει (αρ.13§4εδ.4). Στην περίπτωση αυτή ο μέτοχος δικαιούται να ορίσει διάδοχο του ανακληθέντος μέλους

ζ) Λήξη της ιδιότητας του ανάλογη με την λύση εντολής του αρ.726 Α.Κ. λόγω θανάτου, υποβολή σε δικαστική συμπαράσταση, πτώχευση, λύση νομικού προσώπου- εάν το μέλος είναι ν.π.-).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι εάν μέλος του Δ.Σ. είναι ν.π. και ο εκπρόσωπος του χάσει την ιδιότητα του εξαιτίας κάποιου από τα αναφερόμενα του σημείου ζ) , το ν.π. δεν χάνει την ιδιότητα του ως μέλος αλλά θα πρέπει να ορίσει κάποιο άλλο φυσικό πρόσωπο ως εκπρόσωπο του. Γενικότερα, η ανάκληση ή λήξη της ιδιότητας ενός μέλους δεν περατώνει την ιδιότητα των υπολοίπων μελών.⁴³⁰

Μια ιδιαίτερη διαφοροποίηση του Ν.959 σε σχέση με το κοινό δίκαιο εντοπίζεται στο αρ.14§1 και ορίζει ότι ο νόμος επιτρέπει στα μέλη του Δ.Σ. της Ν.Ε. να είναι ταυτόχρονα μέλη Δ.Σ. άλλων Ν.Ε..⁴³¹ Η διάταξη αυτή τέθηκε για να εξυπηρετήσει την ελληνική ναυτιλιακή αγορά της οποίας η διάρθρωση ήταν και είναι οικογενειακές εταιρείες και εταιρείες ιδίων

⁴³⁰Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 46-47

⁴³¹Το κοινό ελληνικό δίκαιο το απαγορεύει καθώς φοβάται την κοινοποίηση το εταιρικών απορρήτων, πράξεων και προθέσεων των εταιρειών και επιβάλλει στα μέλη του Δ.Σ. και τους διαχειριστές , υποχρέωση τηρήσεως εχεμύθειας και παραλήψεως ανταγωνισμού.

συμφερόντων με σύσταση μιας εταιρείας για κάθε πλοίο. Τα μέλη λοιπόν του Δ.Σ., αν και έχουν το δικαίωμα να είναι μέλη και σε άλλες ναυτικές εταιρείες, εντούτοις επιβαρύνονται και με την υποχρέωση πίστεως στις λοιπές δραστηριότητες τους πλην της συμμετοχής σε άλλη εταιρεία. Το καταστατικό όμως, μπορεί με τοποθετημένη σε αυτό ρήτρα να απαγορεύσει στα μέλη του Δ.Σ. να συμμετάσχουν σε άλλο Δ.Σ. άλλης Ν.Ε. ή να εξαρτηθεί η συμμετοχή αυτή από προϋποθέσεις(λ.χ. γνωστοποίηση στην Ν.Ε. της συμμετοχής στο Δ.Σ. άλλης Ν.Ε.).

Με αφορμή την αναφοράς στο Δ.Σ. , στο παρόν στάδιο θα γίνει αναφορά και στα διαδικαστικά του Δ.Σ.⁴³². Κατά το αρ.16, το Δ.Σ. της Ν.Ε. συνέρχεται στην έδρα της Ν.Ε. με επιφύλαξη της §2 του ιδίου άρθρου για δυνατότητα συνεδρίασης και σε άλλο τόπο εκτός της έδρας, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, μετά από απόφαση του Δ.Σ. Σε αντίθεση με την Α.Ε, η Ν.Ε. δεν υποχρεούται προς σύγκληση του Δ.Σ. της σε ορισμένα χρονικά διαστήματα αλλά συνεδριάζει όταν απαιτείται από τις λειτουργικές ανάγκες της εταιρείας ή εφόσον ζητηθεί από κάποιο μέλος του (αρ.16§3), του οποίου το αίτημα πρέπει να γίνεται εγγράφως και να ορίζονται σε αυτή τα θέματα προς συζήτηση. Εάν η αίτηση αυτή δεν γίνει δεκτή ή εάν παρέλθει άπρακτος η προθεσμία των 20 ημερών που προβλέπει ο νόμος, το Δ.Σ. συγκαλείται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας το οποίο δικάζει κατά εκούσια δικαιοδοσία των άρθρων 739 και επ. του Κ.Πολ.Δ. Τέλος, η σύγκληση του Δ.Σ. γίνεται αποκλειστικά από τον πρόεδρο του Δ.Σ.⁴³³ με επιφύλαξη της αυτόκλητου συνεδρίασεως εφόσον παρίστανται όλα του τα μέλη.

Το Δ.Σ της Ν.Ε. συνεδριάζει εγκύρως εάν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται περισσότεροι κατά ένα από το ήμισυ του συνόλου των μελών του αλλά ποτέ εάν αυτός ο αριθμός είναι κάτω των τριών . Επίσης, κάθε μέλος μπορεί να αντιπροσωπεύει μόνο ένα απόντα μέλος ενώ με βάση το αρ.18§3, η αντιπροσώπευση στο Δ.Σ. μπορεί να ανατεθεί και σε μη μέλη του Δ.Σ με σκοπό να διευκολυνθεί η λειτουργία του⁴³⁴. Παράλληλα ,οι αποφάσεις του Δ.Σ. λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων και αντιπροσωπευμένων μελών, εφόσον το καταστατικό

⁴³²Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 47-49

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 61-65

⁴³³Το άρθρο 16§3 ορίζει την κατά αποκλειστικό τρόπο σύγκληση του Δ.Σ. υπό του προέδρου του και δεν επιτρέπει στο καταστατικό να ρυθμίσει κάτι άλλο γύρω από το θέμα αυτό.

⁴³⁴Το αρ.18 του ν.959/1979 είναι σχεδόν πανομοιότυπο με τις §1 και 3 του αρ.21 του Ν.2190/1920 περί Α.Ε. Το μόνο σημείο που το άρθρο αυτό της Ν.Ε. παρεκκλίνει των αντιστοίχων διατάξεων περί Α.Ε. είναι στην §3 του αρ.18 η οποία ορίζει ότι η αντιπροσώπευση μπορεί να γίνει και από μη μέλη του Δ.Σ., σημείο το οποίο δεν προβλέπεται από το νόμο περί Α.Ε, ο οποίος μάλιστα το απαγορεύει στη §4 του αρ.21 του ν.2190/1920. Πάντως, η ιδιαίτερη αυτή διάταξη του αρ 18 του ν.959 μπορεί να περιοριστεί μέσω καταστατικής πρόβλεψης η οποία μπορεί να απαγορεύει την αντιπροσώπευση στο Δ.Σ. από μη μέλη του.

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

δεν ορίζει αυξημένη πλειοψηφία.⁴³⁵ Οι αποφάσεις του Δ.Σ. καταχωρούνται σε πρακτικό το οποίο υπογράφεται από όλα τα μέλη του Δ.Σ. Εφόσον το πρακτικό προσυπογραφεί από όλα τα μέλη, ισοδυναμεί με απόφαση του Δ.Σ. με βάση την παράγραφο 3 του άρθρου 17, το οποίο κατοχυρώνει νομοθετικά μια εδραιωμένη από τις ναυτιλιακές εταιρείες πρακτική, στην οποία καθιερώνονται τα πρακτικά «δια περιφοράς». Σε αυτή την περίπτωση, το Δ.Σ. δεν απαιτείται να συγκεντρωθεί και να συνεδριάσει για να λάβει μια απόφαση καθώς με την καθιέρωση αυτών των πρακτικών, εφόσον αυτό υπογραφεί από όλους τους συμβούλους, αποτελεί απόφαση του Δ.Σ. ωσάν σε συνεδρία.

Το Δ.Σ. της Ν.Ε. έχει ευρείες εξουσίες ως όργανο διαχείρισης και εκπροσώπησης και αυτές ορίζονται στο αρ.19 του Ν.959(και συμπληρωματικός στο αρ.20§3). Το Δ.Σ. λοιπόν είναι αρμόδιο για κάθε θέμα εκτός αυτών που από τον νόμο ή το καταστατικό έχουν ανατεθεί στην αρμοδιότητα της Γ.Σ. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων του είναι να αποφασίζει επί παντός θέματος που αφορά την διοίκηση της εταιρείας, να διαχειρίζεται την περιουσία της, να ενεργεί με στόχο την διαφύλαξη του σκοπού της, καθώς και η εξουσία παροχής εγγυήσεων και εμπράγματης ασφάλειας υπέρ άλλων φυσικών και νομικών προσώπων, με σκοπό την διευκόλυνση στην λήψη δανείων.⁴³⁶

Επιπλέον, το Δ.Σ. έχει την δυνατότητα (με βάση το αρ.20§1) να αναθέτει, εν όλο ή εν μέρει, την διαχειριστική και εκπροσωπευτική εξουσία του σε ένα ή περισσότερα μέλη του ή ακόμα και σε τρίτους που δεν είναι μέλη του, καθώς και την δυνατότητα να τα ανακαλέσει. Τα πρόσωπα αυτά δεν θεωρούνται πληρεξούσιοι αλλά υποκατάστατοι και έχουν τις οργανικές εξουσίες του Δ.Σ., έχοντας αντίστοιχη ευθύνη απέναντι στην Ν.Ε, με αυτή του μέλους του Δ.Σ. Γι' αυτό τον λόγο, δεν απαιτείται πληρεξούσιο για τη διενέργεια συγκεκριμένων πράξεων⁴³⁷ που τους έχουν ανατεθεί αφού δεν είναι αντιπρόσωποι της Ν.Ε. αλλά έχουν οργανική εξουσία. Τα μέλη του Δ.Σ. συνεχίζουν να ευθύνονται έναντι της εταιρείας για πράξεις και παραλείψεις των προσώπων αυτών, καθιστώντας απαραίτητο τον έλεγχο και την εποπτεία σε αυτά,

⁴³⁵Το ίδιο ισχύει και για τις Α.Ε με ανάλογη ρύθμιση του αρ.21§2 του Ν.2190/1920

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

⁴³⁶Ο νόμος δεν διευκρινίζει εάν η παροχή εγγυήσεων του αρ.19 περιλαμβάνει και τις εγγυήσεις που δεν εξυπηρετούν τον σκοπό της εταιρείας. Με βάση όμως το αρ.14§2 που δίνει αυξημένη ευθύνη στα μέλη του και σε συνδυασμό με την ευρεία εξουσία που έχει το Δ.Σ., οι εγγυήσεις που δεν εξυπηρετούν τον σκοπό της εταιρείας περιλαμβάνονται και αυτές στις αρμοδιότητες του και είναι ισχυρές έναντι τρίτων με βάση το αρ.20§3.

Καλαντζής Αλ., «Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979)», 1990, σελ. 66

⁴³⁷Οι αποφάσεις του Δ.Σ. για ανάθεση διενέργειας συγκεκριμένων πράξεων κατά το αρ.20§1 δεν απαιτείται να καταχωρηθούν στο μητρώο ενώ κατά την §2 του ίδιου άρθρου, η απόφαση για ανάθεση εξουσίας και αρμοδιοτήτων της §1 του ίδιου άρθρου απαιτείται να καταχωρηθεί στο μητρώο.

ανεξαρτήτως της εκτάσεως των εξουσιών και του βαθμού ανεξαρτησίας που έχουν κατά την άσκηση των εξουσιών αυτών.

Άλλη μια δυνατότητα που έχει το Δ.Σ., είναι η συμμετοχή μελών του στις συζητήσεις της Γ.Σ. με δικαίωμα ψήφου εφόσον τυγχάνουν μέτοχοι ή εκπρόσωποι μετόχων με βάση το αρ.32. Από το άρθρο αυτό συμπεραίνουμε ότι μέλη του Δ.Σ. μπορεί να είναι ταυτόχρονα και μέτοχοι ή εκπρόσωποι μετόχων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια αναφορά στην έκταση των εξουσιών του Δ.Σ σε σχέση με τους τρίτους. Το θέμα αυτό ρυθμίζεται από τον νόμο στις παραγράφους 3,4 και 5 του άρθρου 20, υιοθετώντας έτσι τις ρυθμίσεις της 1^{ης} Κοινοτικής Οδηγίας της 9^{ης} Μαρτίου 1968 για την προστασία των συμφερόντων των εταίρων και των τρίτων⁴³⁸, και με βάση την αρχή της «Procura»⁴³⁹.

Ειδικότερα, ο εταιρικός σκοπός δεν αποτελεί όριο των εξουσιών του Δ.Σ., καθώς κάθε πράξη των οργάνων της Ν.Ε. (ή αυτών που τους υποκαθιστούν με βάση το αρ.20) δεσμεύει την Ν.Ε. έστω και εάν οι πράξεις αυτές κείνται εκτός εταιρικού σκοπού. (λχ. Οι αγορές ακινήτων είναι πράξεις εκτός εταιρικού σκοπού)Για να δεσμεύει όμως η Ν.Ε., θα πρέπει οι πράξεις αυτές να είναι εντός ορίων της κατά νόμο εξουσίας των οργάνων της. Ως εκ τούτου, η Ν.Ε. δεν δεσμεύεται ούτε για πράξεις προσώπων που δεν είναι όργανά της ,ούτε για πράξεις νόμιμων οργάνων της, οι οποίες όμως υπερβαίνουν τα όρια της κατά νόμο εξουσίας τους(λχ. Εάν το Δ.Σ. αποφασίσει συγχώνευση της Ν.Ε. με άλλη εταιρεία, η πράξη αυτή δεν δεσμεύει την Ν.Ε. καθώς δεν ανήκει στις αρμοδιότητες του Δ.Σ. αλλά στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γ.Σ.)
Επιπρόσθετα, πράξεις των οργάνων εκτός σκοπού της Ν.Ε., την δεσμεύουν ακόμη και εάν ο

⁴³⁸Η κοινοτική αυτή Οδηγία, στο αρ.9 §1εδ.1 ορίζει ότι η εταιρεία δεσμεύεται έναντι τρίτων από τις πράξεις των οργάνων της , έστω και αν οι εν λόγω πράξεις δεν εμπίπτουν στον εταιρικό σκοπό , εκτός αν οι πράξεις αυτές αποτελούν υπέρβαση των εξουσιών που ο νόμος παρέχει ή επιτρέπει να παρέχονται στα όργανα αυτά .(η §3 του αρ.20 του Ν.959/1979 εναρμονίζεται τέλεια με την διάταξη αυτή.)

Στην §2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι οι εκ του καταστατικού ή εξ αποφάσεως των αρμοδίων οργάνων περιορισμοί της εξουσίας των οργάνων της εταιρείας , δεν δύνανται να αντιταχθούν κατά τρίτων , έστω και αν έχουν δημοσιευθεί.(η §4 του αρ.20 του Ν.959/1979 εναρμονίζεται τέλεια με την διάταξη αυτή.)

<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/10529>

⁴³⁹Η λέξη Procura σημαίνει πληρεξούσιος. Η αρχή της «Procura» έχει Γερμανική προέλευση και εισάγει το σύστημα της γενικής εκπροσωπευτικής εξουσίας των οργάνων της εταιρείας. Η Θεωρία αυτή ορίζει ότι η ικανότητα δικαίου του νομικού προσώπου και κατ' επέκταση και η αντιπροσωπευτική εξουσία των οργάνων του, δεν μπορεί να περιορισθεί ούτε από τον εμπορικό σκοπό στον οποίον αποσκοπεί , ούτε με διάταξη του καταστατικού ή με απόφαση του ανώτατου οργάνου του. Έτσι η εταιρεία δεσμεύεται ακόμη και από πράξεις που υπερβαίνουν τα όρια της διαχείρισής της .Η αρχή λοιπόν της «Procura» , αποβλέπει κυρίως στην ασφάλεια του δικαίου και στην προστασία των τρίτων , αφού αυτοί δεν είναι υποχρεωμένοι να ανατρέχουν στο καταστατικό του νομικού προσώπου και στις αποφάσεις του ανώτατου οργάνου για να διαπιστώσουν τα όρια του εταιρικού σκοπού της κάθε εταιρείας

τρίτος είναι κακόπιστος (δηλαδή γνώριζε την υπέρβαση).⁴⁴⁰ Από την άλλη, ο τρίτος, δεν μπορεί να επικαλεστεί ακυρότητα της πράξεως οργάνου λόγω υπερβάσεως του εταιρικού σκοπού, αλλά μπορεί να ζητήσει την λύση της εταιρείας κατά το αρ.42, εφόσον συντρέχουν οι εν λόγω προϋποθέσεις . Σε περίπτωση που το καταστατικό ή η Γ.Σ. ορίζουν περιορισμούς στην εξουσία οργάνου της Ν.Ε., αυτοί δεν αντιτάσσονται σε τρίτους ακόμη και εάν έχουν καταχωρηθεί στο μητρώο και ανεξαρτήτως εάν ο τρίτος είναι ή όχι καλής πίστης.⁴⁴¹

Τελειώνοντας τα του Δ.Σ, η αμοιβή των μελών του για τις υπηρεσίες τους προς την εταιρεία, καθορίζονται από την Γ.Σ. με βάση το αρ.21 , ενώ η αστική ευθύνη των μελών του Δ.Σ., κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους, έναντι της Ν.Ε. ορίζεται στο αρ.14.⁴⁴²

3.4.4.8 Η Γενική Συνέλευση της Ναυτικής Εταιρείας

Η Γ.Σ. είναι εκ του νόμου αναγκαίο όργανο της Ν.Ε. και ιεραρχικά το ανώτατο όργανο της. Είναι ένα συλλογικό όργανο στο οποίο συμμετέχουν ή έχουν την δυνατότητα να συμμετάσχουν όλοι οι μέτοχοι της εταιρείας. Η ανάγκη ύπαρξης της σημαίνει την δυνατότητα λειτουργίας της και όχι την ανάγκη λειτουργίας της και αυτό γιατί ο νόμος δεν επιβάλλει την λειτουργία της⁴⁴³ και προσφέρει δυνατότητες για περιορισμό της εξαρτήσεως των μετόχων και της Ν.Ε. από την Γ.Σ. Οι μέτοχοι μπορούν μέσω κατάλληλης διαμόρφωσης της εταιρικής σύμβασης να περιορίσουν και να καταστήσουν περιττή την λειτουργία της Γ.Σ. ,ενισχύοντας τις εξουσίες του Δ.Σ. Παρ' όλα αυτά όμως, η Γ.Σ. παραμένει ένα σημαντικό όργανο της Ν.Ε., της οποίας τα περί συγκλήσεως, λειτουργίας και αρμοδιοτήτων πρέπει επί ποινή ακυρότητας να αναφέρονται στο καταστατικό με βάση το αρ.3§1εδ.δ.

Η Γ.Σ. λοιπόν, με βάση το αρ.22§1 , πρέπει να συνέρχεται σε τακτική γενική συνέλευση, μια φορά για κάθε εταιρική χρήση. Τα σχετικά με τον τόπο που μπορεί να συνέλθει αναφέρονται στην §2 του ίδιου άρθρου και είναι είτε η έδρα της εταιρείας, είτε άλλος τόπος στην ημεδαπή

⁴⁴⁰Το αρ.9§1εδ.2 της Κοινοτικής Οδηγίας ορίζει ότι τα Κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν την μη δέσμευση της εταιρείας από τις πράξεις των οργάνων που υπερβαίνουν τα όρια του εταιρικού σκοπού ,εφ' όσον η εταιρεία αποδεικνύει ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση ή ήταν αδύνατο ,υπό τις περιστάσεις , να την αγνοεί .
<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/10529>

⁴⁴¹Το ίδιο ορίζει και το αρ.9§2 της Κοινοτικής Οδηγίας (βλέπε υποσημείωση αριθμό 97)

⁴⁴²Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.55-71

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 179-180

Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 44-51

⁴⁴³αντιθέτως στην Α.Ε. ο νόμος επιβάλλει έμμεσα την έγκριση από τη Γ.Σ. κάποιων ισολογισμών απαραίτητων για τη λειτουργία της Α.Ε. με αποτέλεσμα να καθιστούν την Γ.Σ. αναγκαίο προς λειτουργία όργανο

ή την αλλοδαπή ο οποίος προβλέπεται από το καταστατικό. Παρ' όλα αυτά, η καταστατική αυτή πρόβλεψη δεν είναι απαραίτητο να καθορίζει τον συγκεκριμένο τόπο συνεδρίασης της Γ.Σ. καθώς αυτός θα καθοριστεί από το Δ.Σ.

Μια ιδιαιτερότητα της Γ.Σ. της Ν.Ε. είναι η πολύ απλή και με περιορισμένες διατυπώσεις διαδικασία συγκλήσεως. Αρχικά, η Γ.Σ. συγκαλείται από το Δ.Σ. με πρόσκληση των μετόχων κατά την διαδικασία που ορίζει το αρ.23. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να γίνεται 30 ημέρες πριν την συνεδρία⁴⁴⁴ και να αναφέρεται σε αυτή ο ακριβής τόπος, ημερομηνία και ώρα της συνεδρίασεως, καθώς και τα θέματα της ημερησίας διατάξεως. Επίσης η πρόσκληση αυτή θα πρέπει να δημοσιεύεται σε κάποια ημερήσια εφημερίδα του Πειραιά, της Αθήνας και του τόπου της έδρας εάν εκεί εκδίδεται τέτοια εφημερίδα. Εάν από την άλλη, η Ν.Ε. εκδώσει ονομαστικές μετοχές, η πρόσκληση δεν γίνεται με δημοσίευση αλλά με ταχυδρομική επιστολή στον κάθε μέτοχο. Σε περίπτωση μη τήρησης της ακόλουθης διαδικασίας, ο νόμος θεωρεί ορθή την διαδικασία προσκλήσεως εφόσον όλοι οι μέτοχοι παρίστανται ή εκπροσωπούνται στην Γ.Σ. (αρ.23§5)

Απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή στην Γ.Σ. είναι η απόδειξη της ιδιότητας ενός προσώπου ως μετόχου που γίνεται με την προσκόμιση της μετοχής του ή την απόδειξη από την κατάθεση της μετοχής στην Τράπεζα, στην συνέλευση. Οι μέτοχοι μπορούν να μετέχουν στην Γ.Σ. και μέσω αντιπροσώπων.

Το αρ.63 που περιέχει τις ποινικές διατάξεις για την Ν.Ε., στις παραγράφους του 2 και 3 υπάρχουν διατάξεις σχετικές με τη Γ.Σ. Συγκεκριμένα ορίζει ότι άτομο τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή τουλάχιστον 300€⁴⁴⁵ εφόσον εκδίδει πλαστές αποδείξεις καταθέσεων μετοχών στην τράπεζα ή χρησιμοποιεί πλαστά έγγραφα με σκοπό να συμμετάσχει σε Γ.Σ (§2) και επίσης εφόσον συμμετάσχει σε ψηφοφορία της Γ.Σ. χωρίς εξουσιοδότηση και παριστάνοντας κυριότητα μετοχών που δεν του ανήκουν (§3).

Σε αντίθεση με την ιδιαιτερότητα της απλότητας της συγκλήσεως της Γ.Σ., το αρ.23 ορίζει την απαίτηση για αυξημένο ποσοστό εταιρικού κεφαλαίου για επίτευξη απαρτίας. Η Γ.Σ. λοιπόν βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως όταν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται κατά την συνεδρία, μέτοχοι που εκπροσωπούν πάνω από το μισό του συνολικού εταιρικού

⁴⁴⁴ Δεν υπολογίζεται στην 30 ημερών προθεσμία η ημέρα δημοσίευσης της πρόσκλησης και η ημέρα της συνεδρίασης ενώ οι αργίες συνυπολογίζονται.

⁴⁴⁵ Το αρ.63 του αρχικού νόμου 959 όριζε ως ελάχιστο χρηματικό ποσό τις 300 χιλιάδες δραχμές αλλά αυτό τροποποιήθηκε από το αρ.6 του τροποποιητικού νόμου του 2002.

http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf

κεφαλαίου. Ο λόγος που τέθηκε από τον νόμο η απαίτηση για μεγάλο ποσοστό απαρτίας είναι ο χαρακτήρας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με το μικρό αριθμό μετόχων , γνωστών μεταξύ τους και συνδεδεμένων με σχέσεις εμπιστοσύνης.

Εάν δεν επιτευχθεί απαρτία, τότε η Γ.Σ. συνέρχεται εκ νέου σε 20 ημέρες από την ημέρα της μταιωθείσας συνελεύσεως ⁴⁴⁶ ,σε επαναληπτική συνέλευση ,χωρίς απαίτηση πρόσκλησης ή δημοσίευσης του αρ.23. και με επίτευξη απαρτίας με οποιοδήποτε ποσοστό εκπροσωπούμενου εταιρικού κεφαλαίου είναι παρόν.

Κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα μίας και μόνο ψήφου. Ο νόμος επιτρέπει την ύπαρξη προνομιούχων μετοχών χωρίς ψήφο αλλά αποκλείει την έκδοση προνομιούχων μετοχών πολλαπλών ψήφων. Το περιεχόμενο του προνομίου δεν ρυθμίζεται από τον νόμο αλλά αφήνεται να καθοριστεί από το καταστατικό.

Οι αποφάσεις της Γ.Σ. λαμβάνονται κατά κανόνα με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων ή εκπροσωπούμενων μετόχων (αρ.27§1) και κατ' εξαίρεση με απόλυτη πλειοψηφία⁴⁴⁷ του συνόλου των μετόχων, παρευρισκόμενων ή μη. Η τελευταία αυτή περίπτωση ορίζεται από το αρ.27§1εδ.2 ως μοναδική περίπτωση χρήσης αυτής της πλειοψηφίας και γίνεται στην εξαιρετική περίπτωση που η Γ.Σ. καλείται να αποφασίσει για λύση της Ν.Ε.(αρ.41§1εδ.β). Γενικότερα το ίδιο το καταστατικό μπορεί να ορίζει αποφάσεις που να απαιτούν αυξημένη πλειοψηφία (αρ.27§2). Επιπλέον , ο ν.959 ,στη παράγραφο 3 του άρθρου 27, ορίζει τις περιπτώσεις που απαιτείται ομόφωνη απόφαση των δικαιούμενων ψήφων των μετόχων⁴⁴⁸ και είναι οι περιπτώσεις τροποποίησης της εταιρικής σύμβασης με σκοπό είτε της επιβολής περιορισμού στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών είτε της παροχής δυνατότητας κτήσεως μετοχών από αλλοδαπούς με βάση το αρ.10§2. Ομόφωνη απόφαση απαιτείται επίσης σε περιπτώσεις κατάργησης προνομίων υπέρ μετόχων, όπου γίνεται σε ιδιαίτερη συνέλευση και η απόφαση πρέπει να συγκεντρώνει το σύνολο των δικαιούχων των προνομίων. Οι αποφάσεις πάντως της Γ.Σ. υποχρεώνουν και δεσμεύουν όλους τους μετόχους ανεξαρτήτως εάν κάποιοι απουσίαζαν ή διαφωνούσαν .Τέλος , σε περίπτωση που οι μετοχές της Ν.Ε. συγκεντρωθούν όλες σε ένα πρόσωπο, τότε αυτός λαμβάνει τις αποφάσεις της συνέλευσης.

⁴⁴⁶εάν η επαναληπτική συνέλευση συμπίπτει με αργία τότε συνεδριάζει την επόμενη μέρα αυτής. (αρ.25§2)

⁴⁴⁷Η απόλυτη πλειοψηφία πετυχαίνεται με ψήφους 50% + από το σύνολο είτε των παρισταμένων (και εκπροσωπούμενων) όπως απαιτεί το αρ.27§1 είτε όλων των μετόχων της Ν.Ε., ανεξαρτήτως εάν παρίστανται ή όχι στην συνεδρία (αρ.41§1εδ.β).

Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 65

⁴⁴⁸Ομοφωνία πετυχαίνεται όταν η απόφαση συγκεντρώνει το σύνολο των δικαιούμενων ψήφων των μετόχων.

Η Γ.Σ. αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση της Ν.Ε. ενώ το αρ.29 ορίζει τα θέματα για τα οποία η Γ.Σ. έχει αποκλειστική αρμοδιότητα και αποκλείεται να ανατεθούν σε οποιοδήποτε άλλο όργανο :

α) Τροποποίηση της Εταιρικής Σύμβασης (με εξαίρεση την αύξηση του κεφαλαίου που διενεργείται με καταστατική πρόβλεψη από το Δ.Σ.- αρ.11§1-)

β) Εκλογή μελών του Δ.Σ. (με εξαίρεση τον διορισμό των μελών του Δ.Σ. από το καταστατικό –αρ.13§1-)

γ) Ανάκληση μελών του Δ.Σ.

δ) Έγκριση ισολογισμού ή της κατά το αρ.35 λογιστικής κατάστασης και διάθεσης κερδών.

ε) Συγχώνευση, παράταση ή διάλυση της Ν.Ε.

στ) Διορισμό εκκαθαριστών

ζ) Απαλλαγή των μελών του Δ.Σ. από κάθε ευθύνη.

η) Απόφαση για αναβίωση της Ν.Ε. μετά από λύση λόγω παρόδου του χρόνου διάρκειας της. (με βάση το αρ.43)

Οι αποφάσεις της Γ.Σ. που έρχονται σε αντίθεση με το νόμο ή το καταστατικό, είναι άκυρες⁴⁴⁹ και η ακυρότητα κηρύσσεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας, δικάζοντας κατά την εκούσια διαδικασία των αρ.739επ. του Κ.Πολ.Δ., μετά από αίτηση των εχόντων έννομο συμφέρον. Τα πρόσωπα τα οποία νομιμοποιούνται προς αίτηση ακύρωσης είναι το Δ.Σ. ως συλλογικό όργανο (και όχι σύμβουλοι μεμονωμένα) και η μειοψηφία του 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου εφόσον δεν συναίνεσαν στην λήψη της απόφασης ή δεν ήταν παρόντες στην Γ.Σ. Τα πρόσωπα αυτά έχουν προθεσμία για άσκηση της αγωγής ακυρώσεως σε 60 ημέρες από την λήψη της απόφασης ενώ τα αποτελέσματα κηρύξεως της ακυρότητας

⁴⁴⁹Ο νόμος (στο αρ.31§1) και η Εισηγητική Έκθεση μιλούν για ακυρότητα. Στην πραγματικότητα όμως πρόκειται για ακυρωσία καθώς επί άκυρων αποφάσεων, η ακυρότητα δεν κηρύσσεται με δικαστική απόφαση αλλά αναγνωρίζεται . Το αρ.31 στην §2 ορίζει ότι η ακυρότητα κηρύσσεται διαπλαστικά από το Μονομελές Πρωτοδικείο, πράγμα που φανερώνει την ακυρωσία και όχι την ακυρότητα των αποφάσεων. Ωστόσο παραβάσεις του νόμου ή του καταστατικού αποτελούν λόγο ακυρότητας και όχι ακυρωσίας με βάση το αρ.35α του Ν.2190/1920.

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

ανατρέχουν στο χρόνο λήψεως της αποφάσεως, χωρίς όμως να θίγονται τα δικαιώματα των καλόπιστων τρίτων.

Τελικώς, οι αποφάσεις της Γ.Σ. καταχωρούνται σε πρακτικό, το οποίο πρέπει να συντάσσεται και να υπογράφεται από όλους τους παρόντες μετόχους. Πρακτικό το οποίο έχει υπογραφεί από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους, αποτελεί και ισοδυναμεί με απόφαση Γ.Σ. Από την άλλη όμως, μέτοχοι μπορούν να αρνηθούν να υπογράψουν το πρακτικό, πράγμα το οποίο γίνεται μνεία σε αυτό. Επίσης, εφόσον ο νόμος 959 δεν προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση μη καταχώρισεως της απόφασης της Γ.Σ. σε πρακτικό, η μη καταχώριση δεν επηρεάζει το κύρος της απόφασης (με την προϋπόθεση ότι έχει ληφθεί νομότυπα). Παρ' όλα αυτά, η καταχώριση αυτή είναι απαραίτητη για την απόδειξη των θεμάτων που συζητήθηκαν και κυρίως για την καταχώριση των αποφάσεων στο μητρώο καθώς το αρ.52§3 απαιτεί την υποβολή αντιγράφου της αποφάσεως της Γ.Σ. Επιπροσθέτως, η παράγραφος 3 του άρθρου 33, παρέχει την δυνατότητα λήψεως αποφάσεων από τη Γ.Σ. με προσυπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους, χωρίς να είναι απαραίτητη η συγκέντρωση και η συνεδρία των μετόχων.⁴⁵⁰

3.4.4.9 Η Λύση και η Εκκαθάριση της Ναυτικής Εταιρείας

Τελευταίο από τα στοιχεία που πρέπει να αναφέρονται στο καταστατικό είναι τα περί λύσεως και εκκαθάρισης της Ν.Ε. Παρόλο που το αρ.3§1εδ.ε προβλέπει ακυρότητα της εταιρικής συμβάσεως σε περίπτωση μη αναφοράς στο καταστατικό των λόγων λύσεως και εκκαθαρίσεως της Ν.Ε., εντούτοις ο ίδιος ο νόμος αναφέρει ρητά στα αρ.41 και 42 τους μοναδικούς λόγους λύσεως της Ν.Ε. Το καταστατικό όμως, είναι δυνατόν να αναφέρει και άλλους λόγους λύσεως πέραν από τους προβλεπόμενους στο νόμο αλλά η μη αναφορά σε αυτό δεν αποτελεί στην ουσία λόγο ακυρότητας εφόσον ο ίδιος ο νόμος καθορίζει τους λόγους λύσεως.

Με βάση λοιπόν τα αρ.41§1 και 42 η Ν.Ε. λύνεται :

⁴⁵⁰Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.71-86
Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 180-181
Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 57-79

α) Εφόσον λήξει ο χρόνος της διάρκειας της

β) Μετά από απόφαση της Γ.Σ. (με απόφαση που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των δικαιούμενων ψήφων, παρόντων και απόντων από τη Γ.Σ.)

γ) Με κήρυξη της σε πτώχευση

δ) Με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου μετά από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας εφόσον η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτό που ορίζει το άρθρο 1.

Το καταστατικό είναι δυνατό να προβλέπει μεγαλύτερα ποσοστά πλειοψηφίας ως προς τα παραπάνω αλλά αντιθέτως δεν μπορεί να αποκλείσει εντελώς την λύση της εταιρείας ούτε να θέσει παμψηφία για τις αποφάσεις λύσης. Επίσης μπορεί να ορισθεί στο καταστατικό η δυνατότητα καταγγελίας της Ν.Ε. για σπουδαίο ή μη λόγο, από μετόχους ορισμένου ποσοστού.

Η με οποιονδήποτε από τους παραπάνω τρόπους λύση της εταιρείας και η κήρυξη της σε πτώχευση, πρέπει να υποβάλλεται σε καταχώρηση στο μητρώο με βάση το αρ.52§3. Την λύση της Ν.Ε. ακολουθεί το στάδιο της εκκαθάρισεως πλην της περίπτωσης της πτώχευσης, όπου την διοίκηση και την διαχείριση της την αναλαμβάνει ο σύνδικος.⁴⁵¹

Η λύση της εταιρείας λόγω παρέκκλισης της από τον σκοπό της γίνεται μετά από την νόμιμη σύσταση της και όχι η τοποθέτηση στο καταστατικό σκοπού μη νόμιμου καθώς αυτό δεν είναι λόγος λύσης της Ν.Ε. αλλά λόγος ακυρότητας της εταιρείας κατά το αρ.6§1. Η Ν.Ε. δεν λύνεται εάν παραμείνει αδρανής και έτσι σταματήσει να επιδιώκει τον σκοπό της διότι σε αυτή την περίπτωση δεν παρεκκλίνει του σκοπού της.⁴⁵²

Εάν η Ν.Ε. λυθεί λόγω παρόδου του χρόνου διάρκειας της, τότε με βάση το αρ.43 υπάρχει δυνατότητα αναβίωσης της μετά από απόφαση που λαμβάνεται από τη Γ.Σ. με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων ή εκπροσωπούμενων, εντός της προθεσμίας ενός έτους από την

⁴⁵¹Καλαντζής Αλ. „Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ’ άρθρο του Ν. 959/1979),1990, σελ.99-100

⁴⁵²Κατά την συζήτηση στην Βουλή για την ψήφιση του νομοσχεδίου , υπήρχε η πρόταση για να περιληφθεί στους λόγους λύσεως της Ν.Ε. η μη απόκτηση ή μη εκμετάλλευση ή μη διαχείριση πλοίου εντός του έτους ιδρύσεως της εταιρείας. Η πρόταση αυτή τελικά δεν έγινε δεκτή καθώς δεν θεωρήθηκε ως απόκλιση από τον στόχο της Ν.Ε. η αδράνεια της.

λύση της και εφόσον δεν έχει αρχίσει η διανομή της εταιρικής περιουσίας. Έπειτα γίνεται καταχώρηση στο μητρώο και η εταιρεία θεωρείται ότι δεν λύθηκε ποτέ.⁴⁵³

Η Ν.Ε., εφόσον λυθεί με μια από τις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν (εκτός της περίπτωσης της πτώχευσης), περιέρχεται στο στάδιο της εκκαθάρισης και από εκεί και έπειτα, θεωρείται ότι υπάρχει μόνο για το σκοπό της εκκαθάρισης, ενώ η Γ.Σ. συνεχίζει να λειτουργεί και σε αυτό το στάδιο(με βάση το αρ.44).⁴⁵⁴ Η εκκαθάριση γίνεται από ένα ή πολλούς εκκαθαριστές⁴⁵⁵ οι οποίοι εκλέγονται από την Γ.Σ. εφόσον το καταστατικό δεν τους ορίζει εκ των προτέρων. Η εκλογή αυτή των εκκαθαριστών καταχωρίζεται στο μητρώο ενώ μέχρι τότε, τα καθήκοντα τους ασκούνται προσωρινά από το Δ.Σ. Σε περίπτωση που η Γ.Σ. δεν μπορεί να καθορίσει εκκαθαριστές, τότε το Δικαστήριο, σύμφωνα με το αρ.73εδβ του Α.Κ., διορίζει αυτό εκκαθαριστές, οι οποίοι αντικαθίστανται όταν τελικώς η Γ.Σ. εκλέξει άλλους. Η Γ.Σ. έχει την δυνατότητα να ανακαλεί οποτεδήποτε και χωρίς να προκύψει ιδιαίτερος λόγος, τους εκκαθαριστές, καταχωρώντας την ανάκληση στο μητρώο.

Οι εκκαθαριστές, για τις ανάγκες της εκκαθάρισης, επέχουν θέση Δ.Σ. με ευθύνη⁴⁵⁶ όμοια με αυτή των μελών του Δ.Σ. Αυτό συμβαίνει καθώς από το διορισμό των εκκαθαριστών, η εξουσία του Δ.Σ. παύει και τυχόν πράξεις του θεωρούνται άκυρες. Από την άλλη, πράξεις των εκκαθαριστών κατά την περίοδο της εκκαθάρισης, οι οποίες υπερβαίνουν τον σκοπό της εκκαθάρισης, είναι επίσης άκυρες και δεν δεσμεύουν την εταιρεία έναντι τρίτων διότι κυμαίνονται εκτός των ορίων της κατά νόμο εξουσίας τους.

Τα όργανα της εκκαθάρισης είναι πρωτίστως οι εκκαθαριστές οι οποίοι και αναλαμβάνουν την διαδικασία. Επίσης, όργανα της εκκαθάρισης είναι οι ελεγκτές (εφόσον η εταιρική σύμβαση προβλέπει τον διορισμό τους) και η Γ.Σ.

Η διαδικασία της εκκαθάρισης ρυθμίζεται από την ανάληψη των καθηκόντων από τους εκκαθαριστές μέχρι και την περάτωσή της από το αρ.47 και διεξάγεται ελεύθερα χωρίς δικαστικό έλεγχο. Οι υποχρεώσεις των εκκαθαριστών είναι οι εξής :

⁴⁵³Η διάταξη αυτή τέθηκε με σκοπό να υπάρχει θεραπεία στην περίπτωση που Ν.Ε. λύθηκε λόγω λήξεως του χρόνου διάρκειας της χωρίς να το προσέξουν ή να το επιθυμούν τα μέλη της.

⁴⁵⁴Το αρ.44 δανείζεται τις διατάξεις περί εκκαθαρίσεως της Ε.Π.Ε. και συμπληρωματικά τις διατάξεις του Α.Κ.(αρ.72επ.)

⁴⁵⁵Υπάρχει συνεπώς η πιθανότητα διορισμού ενός μόνου εκκαθαριστή
Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979,ΕΝΔ 7,609

⁴⁵⁶Η ευθύνη των εκκαθαριστών με βάση το αρ.1918 Α.Κ το οποίο εφαρμόζεται σύμφωνα με το αρ76Α.Κ. στην εκκαθάριση ν.π., δεν εφαρμόζονται στη Ν.Ε καθώς το αρ.59 εξαιρεί την εφαρμογή του αρ.76Α.Κ. από την Ν.Ε.

α) Η πρώτη υποχρέωση των εκκαθαριστών από την ανάληψη των καθηκόντων τους είναι να προκαλέσουν καταχώρηση της ενάρξεως της εκκαθάρισης στο μητρώο (αρ.47§1)

β) Να διενεργήσουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να την ρευστοποιήσουν ούτως ώστε να ικανοποιηθούν οι δανειστές της εταιρείας και το περίσσειμα αυτών, να μοιραστεί στους μετόχους της εταιρείας..

γ) Εάν η εκκαθάριση διαρκεί περισσότερο του ενός έτους, τότε οι εκκαθαριστές συγκαλούν τη Γ.Σ. τουλάχιστον μια φορά ή και συχνότερα εάν αυτό είναι απαραίτητο, τηρώντας τις διατυπώσεις του νόμου.

δ) Υποχρεούνται να συντάσσουν ισολογισμό ή λογιστική κατάσταση εφόσον υπήρχε τέτοια υποχρέωση και πριν από την διαδικασία λύσης της εταιρείας.

ε) Οι εκκαθαριστές μπορούν να διενεργήσουν και νέες πράξεις εφόσον αυτές είναι απαραίτητες για την περάτωση των εκκρεμών υποθέσεων.⁴⁵⁷

στ) Όταν η εκκαθάριση ολοκληρωθεί, οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να προκαλέσουν την σχετική σημείωση στο μητρώο.

Η Γ.Σ. ως όργανο της Ν.Ε. κατά την εκκαθάριση έχει τις εξής εξουσίες :

α) διορισμό ,ανάκληση , αμοιβή των οργάνων (αρ.45)

β) τις οικονομικές καταστάσεις (εφόσον η εκκαθάριση διαρκεί πέραν του ενός έτους)

γ) την διανομή κερδών (εάν αυτό προβλεπόταν προ της λήξεως της εκκαθάρισης ή εάν αποφασισθεί κάτι τέτοιο από την Γ.Σ.)

δ) επιβολή διαχειριστικών υποχρεώσεων όπως παράταση, επιτάχυνση ή τρόπους εκκαθάρισης

ε) απόφαση για αναβίωση της Ν.Ε. εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του αρ.43.⁴⁵⁸

⁴⁵⁷Κατά ανάλογη εφαρμογή του αρ.49§2 του Ν.3190/1955 <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/29>

⁴⁵⁸Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 86-87

3.4.4.9.1 Η Πτώχευση της Ναυτικής Εταιρείας

Η πτώχευση επιφέρει και αυτή λύση της Ν.Ε. με διαφοροποίηση ως προς το ότι η ανάκληση της πτωχευτικής απόφασης αποφέρει ανατροπή της λύσης. Ο νόμος όμως περιοριστικά έδωσε το δικαίωμα αναβίωσης μόνο σε περίπτωση λήξης της διάρκειας επομένως η κήρυξη της Ν.Ε. σε πτώχευση δεν μπορεί να τύχει αναβίωσης μετά την περάτωση της πτώχευσης.

Στην πτωχευτική διαδικασία, ο σύνδικος πτώχευσης αναλαμβάνει την διοίκηση και την διαχείριση της Ν.Ε. και την προστασία των συμφερόντων της ως πτωχού. Η πτώχευση δεν ρυθμίζεται από ειδικές διατάξεις και η απόκλιση της από το κοινό πτωχευτικό δίκαιο βρίσκεται στο ότι η κήρυξη και οι τροποποιήσεις της πτώχευσης της, υποβάλλονται στη δηλωτική δημοσιότητα του μητρώου και επομένως η πτώχευση δεν αντιτάσσεται κατά τρίτων πριν από την πάροδο 15 ημερών από της καταχωρήσεως.

3.4.4.10 Η ακυρότητα του αρ. 6

Το αρ. 6 καθιερώνει περιορισμένους λόγους ακυρότητας με σκοπό την διασφάλιση των συναλλαγών και των συναλλασσόμενων τρίτων, επιβάλλοντας τα απαραίτητα στοιχεία τα οποία πρέπει να καθορίζονται στο καταστατικό (στοιχεία i-ix) . Επίκληση άλλων λόγων ακυρότητας, του Ν.959 ή του κοινού δικαίου , απαγορεύεται . Επομένως , δεν επιτρέπεται να προβληθούν ούτε λόγοι ακυρωσίας όπως πλάνη, απάτη ή απειλή για ελαττώματα της βουλήσεως των ιδρυτών.

Θεραπεία ελαττωμάτων επιτρέπεται για ορισμένα θέματα , με συμπλήρωση του καταστατικού της Ν.Ε. , μετά από απόφαση όλων των μετόχων της εταιρείας, με έγγραφο το οποίο καταχωρείται στο μητρώο, και οπωσδήποτε πριν από την τελεσιδικία της αποφάσεως που κηρύσσει την ακυρότητα (μετά την τελεσιδικία δεν χωρεί θεραπεία παρά μόνο αναβίωση του αρ.43). Η κήρυξη της ακυρότητας γίνεται με διαπλαστική δικαστική απόφαση κατά την τακτική διαδικασία και αποκλειστικά και μόνο μετά από αγωγή ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου του τόπου έδρας της Ν.Ε.⁴⁵⁹

⁴⁵⁹Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.38-44

3.4.5 Μετοχές και Μέτοχοι της Ναυτικής Εταιρείας.

3.4.5.1 Γενικά περί μετοχών Ν.Ε.:

Ο νόμος 959 δεν αναφέρει κάπου αλλά εννοείται ότι επιθυμεί το κεφάλαιο της Ν.Ε. να διαιρείται σε μετοχές, των οποίων η κατώτερη ονομαστική αξία, μετά και την τροποποίηση από το αρ.1§1 του Ν.2987/2002, είναι στο 1€. Επίσης, Ν.959 δεν προβλέπει την έκδοση ιδρυτικών τίτλων ενώ η §5 του αρ.5 εκφράζει την χρήση στην Ν.Ε. της αρχής της ισότητας της μετοχής, η οποία ορίζει ότι κάθε μετοχή εκπροσωπεί ίσο τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου. Η αρχή αυτή έχει σημασία καθώς η Ν.Ε. προβλέπει από την μια την ύπαρξη προνομιούχων μετοχών αλλά από την άλλη με την εφαρμογή της αρχής απαγορεύει την ύπαρξη πολλαπλής ψήφου. Επιπλέον, το καταστατικό θα πρέπει να ορίζει το είδος των μετοχών, οι οποίες μπορεί να είναι είτε μόνο ονομαστικές είτε μόνο ανώνυμες.⁴⁶⁰

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια παρένθεση και να γίνει μια σύντομη επεξήγηση των τριών διακρίσεων των μετοχών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν στην Ν.Ε.

Μετοχές: Αρχικά, η μετοχή γενικότερα είναι ουσιαστικά μερίδια ιδιοκτησίας σε μια επιχείρηση, τα οποία εγκαθιστούν απαιτήσεις πάνω στα στοιχεία του ενεργητικού και του εισοδήματος της εταιρείας, προσφέροντας την δυνατότητα συμμετοχής του επενδυτικού κοινού στο κεφάλαιο της και αντιστοίχως, την δυνατότητα στην εταιρεία να αντλεί από ξεχωριστές πηγές, τα απαιτούμενα επενδυτικά κεφάλαια (σε σύντομο χρόνο και μέσω εύκολης διαδικασίας). Οι μετοχές δεν έχουν ημερομηνία λήξεως γι' αυτό και θεωρούνται μακροπρόθεσμα προϊόντα. Οι επιχειρήσεις περιοδικά, διανέμουν στους μετόχους, το σύνολο ή μέρος των κερδών, εάν φυσικά υπάρχουν, σε μορφή μερίσματος. Όσο ψηλότερο είναι ο καθαρό εισόδημα της εταιρείας, τόσο μεγάλο θα είναι και το μέρισμα των μετόχων.

Για την εταιρεία, το θετικό της διαίρεσης του κεφαλαίου της σε μετοχές, είναι η άμεση εξασφάλιση χρηματικών πόρων τα οποία θα βοηθήσουν άμεσα το επενδυτικό κομμάτι της εταιρείας, η οποία θα αυξήσει τα κεφάλαια της χωρίς να χρειαστεί να μπει κάτω από καθεστώς δανειοδότησης. Από την άλλη, το θετικό για τους μετόχους είναι ότι επωφελούνται από πιθανή

⁴⁶⁰Καλαντζής Αλ., Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.37-38

αύξηση του ενεργητικού της εταιρείας ενώ το αρνητικό είναι ότι σε περίπτωση εκκαθάρισης, πληρώνονται τελευταίοι, πίσω από τους δανειστές και τους κατόχους ομολόγων, παίρνοντας ουσιαστικά ότι απομένει από την υπό εκκαθάριση πλέον εταιρεία.⁴⁶¹

Ονομαστικές Μετοχές : Οι ονομαστικές μετοχές είναι το είδος των μετοχών στο οποίο τα στοιχεία του μετόχου αναγράφονται πάνω στο σώμα των μετοχών μαζί με τα στοιχεία της εταιρείας, ενώ το όνομα του μετόχου είναι καταγεγραμμένο επίσης και στα μετοχολόγια των εταιρειών που τις έχουν εκδώσει. Το μετοχολόγιο ή “βιβλίο μετοχών” πρέπει να τηρείται από κάθε εταιρεία η οποία εκδίδει ονομαστικές μετοχές και πρέπει να ενημερώνεται σε κάθε μεταβίβαση ονομαστικής μετοχής, ως προς τα στοιχεία(ονοματεπώνυμο, διεύθυνση, εθνικότητα και επάγγελμα) του νέου αγοραστή-μετόχου. Οι ονομαστικές μετοχές πλεονεκτούν ως προς την προστασία που προσφέρουν σε θέματα κλοπών ή απώλειας καθώς η χρήση τους γίνεται μόνο από τον κύριο του μετοχικού τίτλου, αφού στο σώμα της μετοχής αναγράφεται το όνομα του. Αντιθέτως, οι ονομαστικές μετοχές μειονεκτούν ως προς την ανωνυμία που πιθανότατα σε κάποιες περιπτώσεις να ήταν επιθυμητή από τον κύριο τους.⁴⁶²

Ανώνυμες Μετοχές : Οι ανώνυμες μετοχές διακρίνονται από τις ονομαστικές ως προς το ότι δεν περιέχουν στο σώμα της μετοχής (αξιόγραφο) τα στοιχεία του κατόχου παρά μόνο αναγράφονται τα στοιχεία της εταιρείας. Έτσι , ο κάτοχος ανώνυμης μετοχής θεωρείται κομιστής, καθώς δεν αναφέρεται πουθενά το όνομα του. Αυτό εμπεριέχει κινδύνους καθώς απώλεια του αξιόγραφου έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την απώλεια και της μετοχικής ιδιότητας καθώς η ιδιότητα αυτή είναι συνυφασμένη με το σώμα της μετοχής και μόνο με αυτό υπάρχει απόδειξη της.

Προνομιούχες Μετοχές : Οι προνομιούχες μετοχές είναι προνομιούχα μερίδια ιδιοκτησίας μιας εταιρίας με περισσότερα δικαιώματα πάνω στα κέρδη και τα περιουσιακά στοιχεία της από τις κοινές μετοχές (ονομαστικές και ανώνυμες). Τα προνόμια αυτά εντοπίζονται στο ότι οι κάτοχοι προνομιούχων μετοχών προηγούνται των κοινών μετοχών κατά την διανομή του πρώτου μερίσματος και του ιδίου κεφαλαίου σε περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας. Επίσης, ακόμα και σε περίπτωση που μια εταιρία παρουσιάζει ζημιές για αρκετές χρήσεις, μόλις παρουσιάσει κέρδη και μπορεί να μοιράσει μέρισμα, οι προνομιούχοι μέτοχοι δικαιούνται να λάβουν σωρευτικό μέρισμα και για τις προηγούμενες χρήσεις (εφόσον αυτό προβλέπεται από το καταστατικό της εταιρείας). Με αυτό τον τρόπο, οι προνομιούχες μετοχές

⁴⁶¹<http://www.euretirio.com/metoxes-stocks/>

⁴⁶²<http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=105314>

Αλεξανδρίδης Μ., Χρηματοοικονομική Διαχείριση, 2004, σελ. 19

είναι πιο ελκυστικές στο ευρύ κοινό αλλά και πιο εύχρηστες για την ίδια την εταιρεία, αφού εκδίδονται κυρίως σε περίοδο που η εταιρεία έχει περιορισμένη δανειοληπτική ικανότητα και επιθυμεί άμεσα την συγκέντρωση χρηματικού κεφαλαίου. Τέλος, οι προνομιούχες μετοχές συνήθως δεν δίνουν δικαίωμα ψήφου στους κατόχους τους, και αυτό δίνει επιπλέον κίνητρο στις εταιρείες να εκδίδουν αυτού του είδους τις μετοχές, όταν η αποτελεσματική πλειοψηφία των μετόχων επιθυμεί να μην διακινδυνεύσει την απώλεια ελέγχου της εταιρείας με την είσοδο νέων μετόχων με δικαίωμα ψήφου.⁴⁶³

3.4.5.2 Μεταβίβαση και απώλεια των μετοχικών τίτλων:

Με την πιο πάνω αναφορά γίνονται ξεκάθαρα τα είδη των μετοχών και η χρήση που τους δίνει ο νόμος. Επιστρέφοντας στο αρ.7, στην παράγραφο 2 και 3 αναφέρεται ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών ανάλογα με το είδος τους. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με απλή παράδοση του τίτλου στο νέο μέτοχο αφού όπως προκύπτει από τις επεξηγηματικές παραγράφους, οι ανώνυμες μετοχές δεν αναφέρουν όνομα του κατόχου τους στο αξιόγραφο και έτσι αυτό μεταβιβάζεται σε όποιον το κατέχει. Βεβαίως, αν και στο νόμο δεν αναφέρεται ρητά, απαραίτητη προϋπόθεση για την μεταβίβαση των ανωνύμων μετοχών είναι και η συμφωνία μεταβίβασης. Αντίθετα, οι ονομαστικές μετοχές μεταβιβάζονται με εγγραφή στο βιβλίο μετοχών, η οποία χρονολογείται και υπογράφεται και από τα δύο μέρη. Μετά από κάθε μεταβίβαση ονομαστικής μετοχής, εκδίδεται νέος τίτλος ή σημειώνεται από την εταιρεία, πάνω στον υπάρχοντα τίτλο, η μεταβίβαση και τα ονοματεπώνυμα με τις διευθύνσεις των δύο μερών. Για την Ν.Ε. όμως, ο δικαιούχος της ονομαστικής μετοχής θεωρείται ο εγγεγραμμένος στο βιβλίο.⁴⁶⁴

Το καταστατικό, είναι δυνατόν να επιβάλλει περιορισμούς στην μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών με βάση το αρ.8. Σκοπός της συγκεκριμένης διάταξης είναι η διατήρηση της μετοχικής σύνθεσης της Ν.Ε., εφόσον οι ιδρυτές της το επιθυμούν, και η εισαγωγή προσωπικών στοιχείων σε αυτή. Εφόσον αυτοί οι περιορισμοί δεν προβλέπονται από το καταστατικό, μπορεί να προστεθούν με τροποποίηση του, μετά από ομόφωνη απόφαση των μετόχων του αρ.27§2εδ.α. Επίσης, για προστασία των τρίτων, ο νόμος υποχρεώνει προς αναγραφή των

⁴⁶³<http://www.euretirio.com/pronomiouxes-metoxes/>

Αλεξανδρίδης Μ., Χρηματοοικονομική Διαχείριση, 2004, σελ. 20

⁴⁶⁴Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 51

περιορισμών αυτών πάνω στο σώμα της μετοχής, στο πίσω μέρος του τίτλου. Επιπρόσθετα, εάν η Ν.Ε. επιθυμεί να μετατρέψει τις ονομαστικές μετοχές σε ανώνυμες ή αντίστροφα, απαιτείται αυτό να προβλέπεται από το καταστατικό. Εάν δεν προβλέπεται, τότε η μετατροπή του είδους των μετοχών γίνεται και αυτή με μετατροπή του καταστατικού, ούτως ώστε να προστεθεί αυτή η πρόβλεψη.

Σε περίπτωση απώλειας, κλοπής ή καταστροφής του μετοχικού τίτλου, ονομαστικού ή ανώνυμου, το αρ.9§1 δίνει την δυνατότητα ακύρωσης του, μετά από αίτηση στο αρμόδιο Δικαστήριο κατά την διαδικασία των αρ.843επ. του Κ.Πολ.Δ. Η απόφαση αυτή του Δικαστηρίου επιδίδεται στην εταιρεία και την υποχρεώνει να εκδώσει νέο τίτλο που θα αντικαθιστά τον παλιό. Πάνω στο νέο τίτλο, γίνεται αναφορά ότι αυτός έχει εκδοθεί προς αντικατάσταση ακυρωθέντα τίτλου και σημειώνεται ο αριθμός της δικαστικής απόφασης. Η ακύρωση αυτή, επιφέρει μόνο το ανίσχυρο του τίτλου, ενώ το μετοχικό δικαίωμα παραμένει αναλλοίωτο.⁴⁶⁵

3.4.5.3 Μετοχές της Ναυτικής Εταιρείας σε αλλοδαπούς

Το αρ.10, στην αρχική διατύπωσή του⁴⁶⁶, απαγόρευε απολύτως σε αλλοδαπούς και αλλοδαπά νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών Ν.Ε.(§1).⁴⁶⁷ Κατ' εξαίρεση, αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, μπορούσαν να αποκτήσουν μετοχές της Ν.Ε. που εκπροσώπευαν ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου, μετά από πρόβλεψη του καταστατικού και αναγραφή του μεταβιβάσιμου (σε αλλοδαπούς) ή μη, στο μπροστινό μέρος της μετοχής, κατά την έκδοση της. Επιπλέον, εξαίρεση στην παράγραφο 1, αποτελούσε και η παράγραφος 4 του ίδιου άρθρου, όπου επέτρεπε σε αλλοδαπούς να αποκτήσουν μετοχές που περιέρχονταν σε αυτούς είτε ως αιτία θανάτου, είτε λόγω προίκας, είτε λόγω αναγκαστικής εκτελέσεως είτε ακόμα από σύσταση ενεχύρου επί μετοχών Ν.Ε. για ασφάλεια απαιτήσεων αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων κατά της εταιρείας, προκειμένου να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση της Ν.Ε.⁴⁶⁸

⁴⁶⁵Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ. 44-46

⁴⁶⁶Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1989, σελ. 92

⁴⁶⁷Εισηγητική Έκθεση του Ν.959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας», » ΕΝΔ 7,σελ.598

⁴⁶⁸Στην εξαίρεση της παραγράφου 4, εάν οι αλλοδαποί αποκτούσαν μετοχές Ν.Ε. πάνω από το 50% του εταιρικού κεφαλαίου, το πλοίο μπορούσε να διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια.

Η απαγόρευση της §1 του αρ.10 αλλά και οι εξαιρέσεις των §2,4 του ίδιου άρθρου, απέβλεπαν στη διασφάλιση της ελληνικής εθνικότητας των πλοίων της Ν.Ε. ,εξασφαλίζοντας ότι η πλειοψηφία των μετοχών της εταιρείας δεν θα περιέλθει σε αλλοδαπούς.⁴⁶⁹ Παράλληλα, οι διατάξεις αυτές, εναρμονίζονταν με την επίσης αρχική διάταξη του αρ.5§1 του ΚΑΝΔ, το οποίο προέβλεπε ότι “πλοίο αναγνωρίζεται ως ελληνικό αν ανήκει σε Έλληνες υπηκόους κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά το ίδιο ποσοστό σε Έλληνες υπηκόους ”. Έτσι, εφόσον η Ν.Ε. είχε στην κυριότητα της ελληνικό πλοίο, θα έπρεπε να διασφαλίσει σύμφωνα με το αρ.5 ΚΑΝΔ ότι τα κεφάλαια της θα παρέμεναν σε ελληνικά χέρια, διαφορετικά θα επερχόταν απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου κατά το αρ.16§1ΚΑΝΔ.⁴⁷⁰

Η αρχική όμως διάταξη του αρ.5 ΚΑΝΔ, τροποποιήθηκε κατά το έτος 2000,με το προεδρικό διάταγμα 11/2000, με την νέα διάταξη του αρ.5§1 να επιτρέπει σε φυσικά και νομικά πρόσωπα των υπολοίπων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να αναγνωρίζουν ως ελληνικά τα πλοία που τους ανήκουν κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου.Με την τροποποίηση αυτή, η ελληνική εθνικότητα πλοίων διευρύνθηκε καθώς μπορούσαν να αποκτήσουν ελληνική σημαία, εκτός από τα ελληνικά φυσικά πρόσωπα, και αυτά που ανήκαν στην Ε.Ε, η οποία σαφέστατα ήταν μια τεράστια αγορά με πολύ μεγάλα κεφάλαια.⁴⁷¹

Ως φυσικό επακόλουθο της τροποποίησης αυτής του ΚΑΝΔ, ήταν και η μετέπειτα τροποποίηση του Ν.959/1979, και πιο συγκεκριμένα του αρ.10, με το καινούργιο πλέον αρ.3 του Ν.2987/2002.

Το αρ.3 του Ν.2987/2002 ορίζει πλέον ότι η απαγόρευση για την απόκτηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί μετοχών ναυτικών εταιρειών περιορίζεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. και δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.⁴⁷²Έτσι, συνοψίζοντας , λαμβάνοντας υπόψη και την τροποποιημένη διάταξη του ν.2987/2002, μπορούν απεριόριστα να αποκτούν μετοχές Ν.Ε., είτε Έλληνες είτε υπήκοοι της Ε.Ε, ακόμη και το 100% του μετοχικού κεφαλαίου. Αντίθετα, εάν προβλέπει το καταστατικό, μετοχές Ν.Ε. μπορούν να αποκτούν και αλλοδαποί, φτάνει να μην υπερβαίνουν το 50% του συνολικού εταιρικού κεφαλαίου. Εάν γίνει μεταβίβαση μετοχών σε αλλοδαπό πρόσωπο χωρίς να

⁴⁶⁹Πουλαντζάς Μ. Νικολ., Ναυτικό Δίκαιο (Τεύχος Α) , 1998, σελ. 59

⁴⁷⁰Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 175

⁴⁷¹<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΔΗΜΟΣΙΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

⁴⁷²http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/T-959-EPIS_2.pdf

προβλέπεται κάτι τέτοιο από το καταστατικό ή ακόμη και να προβλέπεται να ξεπερνά το 50% του μετοχικού κεφαλαίου και τέλος να μην συμπίπτει στις εξαιρέσεις των §2,4 του αρ.10, τότε η μεταβίβαση καθίσταται άκυρη με βάση το αρ.174 και 175 Α.Κ.⁴⁷³ και ως μη γενόμενη του αρ.180 Α.Κ.⁴⁷⁴.

Επιπροσθέτως, η τροποποίηση του 2002 διαφοροποιείται ως προς τις εξαιρέσεις. Αρχικά, στο αρ.3 του νομοσχεδίου 1892/1990, η απόκτηση μετοχών ως «αιτία θανάτου» και «λόγω προικός» (όπως όριζε η §4 του αρ.10 του Ν.959/1979) αντικαταστάθηκαν από τους όρους «λόγω κληρονομιάς» και «λόγω γονικής παροχής». Στην προτεινόμενη αυτή διάταξη, η απόκτηση μετοχών ως «αιτία θανάτου» δεν ισοδυναμούσε με την απόκτηση μετοχών «λόγω κληρονομιάς» καθώς στην αιτία θανάτου περιλαμβανόταν και η κτήση μετοχών με δωρεά αιτία θανάτου, ενώ αντίθετα στην έννοια του «λόγω κληρονομιάς» δεν περιλαμβανόταν.⁴⁷⁵ Έτσι, κατά την ψήφιση του νόμου, ο όρος «αιτία θανάτου» παρέμεινε και περιλήφθηκε στις εξαιρέσεις του τροποποιημένου ν.2987/2002⁴⁷⁶.

Η εξαίρεση του αρ.10§4εδ.2' , παρέμενε ίδια και μετά την αναθεώρηση. Η εξαίρεση αυτή αφορά τη σύσταση ενέχυρου επί μετοχών της Ν.Ε. για την εξασφάλιση απαιτήσεων κατά της εταιρείας ή άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων. Η διάταξη αυτή βοηθά την Ν.Ε. σε θέμα χρηματοδότησης αφού επιτρέπει την ελεύθερη ενεχυρίαση των μετοχών της προς εξασφάλιση όμως, απαιτήσεων μόνο κατά της εταιρείας.⁴⁷⁷ Έτσι, οι αλλοδαποί που στρέφονται κατά της Ν.Ε., μπορούν να συστήσουν ενέχυρο στις μετοχές της, προς εξασφάλιση των απαιτήσεων τους.

Η εξαίρεση υπέρ του ενέχυρου έχει σημασία και ως προ το δικαίωμα ψήφου των μετοχών που έχουν δοθεί ενέχυρο. Στο νόμο 959 δεν υπάρχει διάταξη που να καθορίζει εάν ο ενεχυράσας

⁴⁷³Το αρ.174 Α.Κ. ορίζει ότι «δικαιοπραξία που αντιβαίνει σε απαγορευτική διάταξη του νόμου, αν δεν συνάγεται κάτι άλλο, είναι άκυρη». Το αρ. 175 ορίζει ότι «Η διάθεση ενός αντικειμένου είναι άκυρη αν ο νόμος την απαγορεύει. Αν η απαγόρευση έχει οριστεί για το συμφέρον ορισμένων προσώπων, την ακυρότητα μπορούν να προτείνουν μόνο αυτά.»

⁴⁷⁴Το αρ.180Α.Κ. ορίζει ότι «Η άκυρη δικαιοπραξία θεωρείται σαν να μην έγινε.»

http://www.fa3.gr/nomothesia_2/nomoth_gen/19-Astikos-kodikas-genika.htm

⁴⁷⁵http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/T-959-EPIS_2.pdf

⁴⁷⁶http://ggllp.yen.gr/npdeo/N2987_fek27A_21_02_02.pdf

⁴⁷⁷Το αρ.10§4εδ.2' ,όπως διατυπώνεται, αφήνει να νοηθεί ότι η σύσταση ενέχυρου επί μετοχών της Ν.Ε. , μπορεί να γίνει για την εξασφάλιση απαιτήσεων όχι μόνο κατά της εταιρείας αλλά και κατά άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων. Η σύσταση ενέχυρου μπορεί να οδηγήσει σε αναγκαστική εκποίηση των μετοχών. Το νόημα αυτό έρχεται σε αντίθεση με το σκοπό του νόμου που είναι η απαγόρευση ελεύθερης μεταβίβασης μετοχών σε αλλοδαπούς, καθώς ο νόμος το δέχεται κατ' εξαίρεση. Έτσι η διάταξη αυτή, επιτρέπει ελεύθερα ενεχυρίαση μετοχών μόνο προς εξασφάλιση απαιτήσεων κατά της Ν.Ε. και όχι κατά απαιτήσεων των άλλων προσώπων. Ο λόγος που αναφέρει και τα άλλα πρόσωπα είναι για να υποδηλώσει το ελεύθερο της ενεχυρίασης. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 177

έχει ή όχι δικαίωμα ψήφου. Το αρ.30^α του ν.2190/1920 περί Α.Ε. επιτρέπει συμφωνία που να δίνει το δικαίωμα ψήφου στον ενεχυρούχο δανειστή. Το αρ. όμως 59 του ν.959 αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου αυτού στην Ν.Ε. Επίσης το αρ.1245 Α.Κ. ορίζει ότι ο ενεχυράσας δικαιούται να μετέχει στις συνελεύσεις των μετόχων, εφόσον δεν έχει ορισθεί κάτι άλλο. Ως εκ τούτου, και στην Ν.Ε., εάν μετοχές έχουν ενεχυριαστεί, ο ενεχυράσας⁴⁷⁸ διατηρεί το δικαίωμα να μετέχει και να ψηφίζει στη Γ.Σ.⁴⁷⁹

Τέλος, η εξαίρεση της παραγράφου 2 του άρθρου 10 δεν δέχθηκε τροποποίηση και συνεχίζει να ισχύει ως είχε με μεγάλη σημασία καθώς αποβλέπει στην προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό προς την Ν.Ε., χωρίς αυτό να οδηγεί σε απώλεια του ελέγχου της Ν.Ε. από Έλληνες ή των κρατών μελών της Ε.Ε. υπηκόους. Αυτή η εξαίρεση είναι πάντα στην διακριτική ευχέρεια των ιδρυτών εάν θα ακολουθηθεί αφού μόνο με καταστατική πρόνοια μπορεί να ισχύσει.

Συνοψίζοντας, ο νομοθέτης, με την αναθεώρηση του αρ.10, στόχευσε στην διευκόλυνση των εισροών κεφαλαίου και θέλησε να συμβαδίσει με το ΚΔΝΔ, το οποίο κατά κάποιον τρόπο εξυψώνει το Ευρωπαϊκό ιδεώδες, θεωρώντας την ελληνική και ευρωπαϊκή υπηκοότητα, ταυτόσημες. Επίσης, ο νομοθέτης διατήρησε την πρόθεση του για διασφάλιση του ελέγχου της Ν.Ε. από Έλληνες(πλέον εξίσου και από υπηκόους της Ε.Ε.). Στην ουσία όμως, με την διάταξη αυτή υπάρχουν αμφιβολίες καθώς οι μετοχές μπορούν να μεταβιβαστούν ελεύθερα χωρίς καμία διατύπωση δημοσιότητας, ακόμη και στην αλλοδαπή και επιπρόσθετα, με βάση το αρ.61, οι προσωρινοί ή οριστικοί τίτλοι μετοχών Ν.Ε. εξάγονται στην αλλοδαπή και εισάγονται στην ημεδαπή, ελεύθερα, βάζοντας σε αμφισβήτηση την ύπαρξη επαρκούς ελέγχου.

3.4.5.4 Μετοχές Ναυτικής Εταιρείας εισηγμένες ή μη στο Χρηματιστήριο

Το αρ.7§4, στην αρχική του διατύπωση, απαγόρευε την εισαγωγή της Ν.Ε. στο χρηματιστήριο.⁴⁸⁰ Ο νομοθέτης έθεσε την απαγόρευση αυτή επειδή η δομή της Ν.Ε., με την απουσία κρατικού ελέγχου για την λειτουργία της και με την περιορισμένη προστασία της μειοψηφίας, δεν θα έπρεπε να απευθυνθεί στο ευρύ κοινό μέσω εισαγωγής της στο

⁴⁷⁸Ενεχυράσας στην περίπτωση αυτή είναι αυτός που του ανήκουν οι μετοχές και τις δίνει ενέχυρο σε άλλο πρόσωπο(ενεχυρούχο δανειστή).

⁴⁷⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1ος τόμος, 2005, σελ. 175-179

⁴⁸⁰Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1989, σελ.92

χρηματιστήριο. Ήταν φανερό ότι η Ν.Ε. από την γένεση της ,προοριζόταν για ορισμένο αριθμό μετόχων, ώστε να ευνοούνται περισσότερο οι εφοπλιστές και να ασκείται με μεγαλύτερη ευκολία η διακυβέρνηση της εταιρείας.⁴⁸¹Επίσης, ο νομοθέτης αποσκοπούσε στον περιορισμό της εξομοίωσης της Ν.Ε. με την Α.Ε., της οποίας οι μετοχές μπορούσαν να εισέλθουν στο χρηματιστήριο.

Με την εισαγωγή όμως του Ν.1892/90, με το αρ.55§2, τροποποιήθηκε το αρ.7§4 με την ρύθμιση ότι οι μετοχές της Ν.Ε. μπορούν να εισαχθούν στο χρηματιστήριο⁴⁸². Η εισαγωγή των μετοχών δεν είναι υποχρεωτική για όλες τις Ν.Ε. αλλά δυνητική. Επομένως , κάποιες Ν.Ε. εταιρείες εισάγουν τις μετοχές τους στο χρηματιστήριο και κάποιες άλλες όχι. Αυτό που διαφοροποιεί όμως την εισαγωγή ή μη της Ν.Ε. στο χρηματιστήριο, είναι όχι ο διαχωρισμός των μετοχών της σε εισηγμένες και μη αλλά ο διαχωρισμός των ίδιων των Ν.Ε. σε Ν.Ε. εισηγμένες και Ν.Ε. μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο(έχουσες εισηγμένες μετοχές ή όχι). Ο λόγος αυτού του διαχωρισμού είναι η νομοθεσία της κεφαλαιαγοράς, η οποία και εφαρμόζεται επί της Ν.Ε. στα θέματα εισαγωγής στο χρηματιστήριο, και η οποία προβλέπει ότι η εισαγωγή είναι δυνατή μόνο ως προς το σύνολο των μετοχών της εταιρείας και όχι μέρος αυτών. Εξάλλου, και η παράγραφος 5 που προστέθηκε στο άρθρο 7 , προβλέπει ότι η εισαγωγή επηρεάζει το σύνολο του δικαίου της Ν.Ε.

Συνεπώς, ο τροποποιητικός Νόμος επέφερε την διάκριση των Ν.Ε. σε έχουσες εισαγάγει και σε μη έχουσες εισαγάγει μετοχές σε χρηματιστήριο , είτε ελληνικό είτε ξένο.

Οι μη έχουσες εισαγάγει μετοχές στο χρηματιστήριο Ν.Ε. , λειτουργούν κανονικά με βάση το Ν.959/1979, χωρίς να μπορούν να εισαγάγουν μέρος των μετοχών τους στο χρηματιστήριο.

Οι έχουσες εισαγάγει μετοχές στο χρηματιστήριο Ν.Ε. , είναι η άλλη κατηγορία Ν.Ε. η οποία υπάγεται μεν από το Ν.959/1979, αλλά όσον αφορά την εισαγωγή των μετοχών της ,υπάγεται στο κοινό χρηματιστηριακό δίκαιο της εισαγωγής μετοχών ανώνυμης εταιρείας, τυπικό ως προς τα αρμόδια όργανα και ουσιαστικό ως προς τις προϋποθέσεις εισαγωγής. Η εισαγωγή γίνεται μετά από έγκριση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς⁴⁸³ και εφόσον συντρέχουν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις εισαγωγής μετοχών Α.Ε. στο χρηματιστήριο⁴⁸⁴, ενώ ο καθορισμός

⁴⁸¹Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 45

⁴⁸²http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/T-959-EPIS_2.pdf

⁴⁸³ Αντωνοπούλου Κορδή Ματίνα, 2001, Εισαγωγή στο Χρηματιστηριακό Δίκαιο, σελ. 42-48

⁴⁸⁴Κάποιες από τις προϋποθέσεις αυτές είναι η ύπαρξη κάποιου ύψους εταιρικού κεφαλαίου (ανάλογα με την αγορά χρηματιστηρίου στο οποίο θα εισέλθει), να έχει δημοσιεύσει ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, να έχει

ειδικότερων όρων και προϋποθέσεων της εισαγωγής και διαπραγμάτευσης μετοχών Ν.Ε. στο Χ.Α. γίνεται με προεδρικό διάταγμα μετά από πρόταση των Υπουργών Εθν. Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας⁴⁸⁵.

Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς μπορεί να ορίζει ότι η διαπραγμάτευση των μετοχών της Ν.Ε. στο χρηματιστήριο θα γίνεται αποκλειστικά σε ξένο νόμισμα. Στην περίπτωση όμως αυτή ισχύουν τα εξής:

α. Στο κείμενο των μετοχών της Ν.Ε. πρέπει να αναγράφεται ότι η διαπραγμάτευση τους στο Χ.Α. γίνεται αποκλειστικά και μόνο σε ξένο νόμισμα.

β. Η δημόσια εγγραφή στις αυξήσεις του κεφαλαίου της Ν.Ε. κατά την αρχική εισαγωγή των μετοχών της στο Χ.Α, αλλά και κατά τη μεταγενέστερη εισαγωγή νέων μετοχών της ίδιας κατηγορίας, καθώς και η διαπραγμάτευση και αγοραπωλησία των μετοχών στο Χ.Α. γίνεται απευθείας σε ελεύθερο συνάλλαγμα χωρίς να πρέπει να εκχωρηθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος αλλά λαμβάνεται αυτούσιο από την εταιρεία.

γ. Όλα τα έξοδα και η προμήθεια για την εισαγωγή και τη διαπραγμάτευση των μετοχών ναυτικής εταιρείας στο Χ.Α, εξοφλούνται απευθείας σε ελεύθερο συνάλλαγμα χωρίς να πρέπει να εκχωρηθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος αλλά λαμβάνεται αυτούσιο από την εταιρεία.⁴⁸⁶

Από την στιγμή που η Ν.Ε. εισαχθεί στο Χ.Α. , υπέχει όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται για τις Α.Ε. με τις πιο σημαντικές από αυτές να είναι οι εξής⁴⁸⁷ :

α. Υποχρέωση δημοσίευσης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της καθώς και των υπολοίπων στοιχείων που δύναται να δημοσιευτούν.

διενεργηθεί σε αυτή φορολογικός έλεγχος για όλες τις απολογιστικές χρήσεις πριν από την χρήση υποβολής αίτησης εισαγωγής στο χρηματιστήριο, να παρουσιάζει κατά την εισαγωγή της επαρκή διασπορά μετοχών και κερδοφορία για τουλάχιστον μια από τις δύο χρήσεις πριν την εισαγωγή της, να υποβάλει επενδυτικό σχέδιο συντασσόμενο υπό την ευθύνη του αναδόχου και να συντάσσει ενημερωτικό δελτίο , σύμβαση με ανάδοχο έκδοσης όπως για παράδειγμα ένα πιστωτικό ίδρυμα, να παρακολουθεί και να ενημερώνει το κοινό για την πρόοδο του επενδυτικού σχεδίου και της χρηματοοικονομικής κατάστασης της εταιρείας κ.α.

Αλεξανδρίδης Μ., Διαχείριση Επενδύσεων, 2005, σελ.142-149

⁴⁸⁵<http://www.taxspirit.gr/20-anonymes-etairies-epe-ike/492-nomos-959-1979.html>

⁴⁸⁶Με βάση την παράγραφο 5 του αρ.7 η οποία προστέθηκε με το αρ.2 του τροποποιητικού νόμου 1892/1990

<http://www.taxspirit.gr/20-anonymes-etairies-epe-ike/492-nomos-959-1979.html>

⁴⁸⁷ Αντωνοπούλου Κορδή Ματίνα, 2001, Εισαγωγή στο Χρηματιστηριακό Δίκαιο, σελ. 42-44

β. Υποχρέωση ελέγχου των οικονομικών και φορολογικών καταστάσεων της από ορκωτούς ελεγκτές

γ. Υποχρέωση τηρήσεως των κανόνων του λογιστικού και του ελεγκτικού δικαίου για τακτικό έλεγχο, διάρθρωση κονδυλίων και εκτίμηση περιουσιακών στοιχείων.⁴⁸⁸⁴⁸⁹

Η Ν.Ε. όπως προαναφέρθηκε, υπάγεται μεν στο κοινό χρηματιστηριακό δίκαιο της εισαγωγής μετοχών ανώνυμης εταιρείας, όχι όμως εξ ολοκλήρου. Ο νομοθέτης δεν θέλησε την μεταβολή του ουσιαστικού δικαίου της Ν.Ε., παρά μόνο την μεταβολή του περιεχομένου της δημοσιότητας και του ελέγχου ούτως ώστε να συμβαδίζει με τις ανάγκες και τις προϋποθέσεις της εισαγωγής στο Χ.Α., χωρίς όμως άλλη επέμβαση στο δίκαιο της Ν.Ε.⁴⁹⁰

Τέλος, στις έχουσες εισαγάγει μετοχές στο χρηματιστήριο Ν.Ε, οι μετοχές τους εκφράζουν και χρηματιστηριακή αξία η οποία δεν συμπίπτει με την εσωτερική και την ονομαστική αξία της μετοχής αλλά διαμορφώνεται από την χρηματιστηριακή αγορά αφού μεσολαβούν και άλλοι παράγοντες όπως η τάση του χρηματιστηρίου, οι φήμες περί πωλήσεων και συγχωνεύσεων των εταιρειών και γενικότερα το οικονομικό κλίμα της εταιρείας. Έτσι, οι μετοχές αυτές, όταν πρόκειται να πωληθούν, πωλούνται στην χρηματιστηριακή τους τιμή.⁴⁹¹

3.4.5.5 Αύξηση του κεφαλαίου

Η Ν.Ε. μπορεί να αυξήσει το εταιρικό της κεφάλαιο, σε μετέπειτα της σύστασης της στάδιο και σε ποσό μεγαλύτερο του αρχικού κεφαλαίου. Το πολύ χαμηλό ελάχιστο κεφάλαιο της Ν.Ε. κατέστησε απαραίτητη την διάταξη αυτή καθώς εάν Ν.Ε. ιδρυθεί με χαμηλό κεφάλαιο, να μπορεί μετέπειτα να το αυξήσει και μάλιστα χωρίς όριο αύξησεως με μοναδικό περιορισμό το αναγραφόμενο όριο στο καταστατικό. Η αύξηση αυτή του εταιρικού κεφαλαίου

⁴⁸⁸Οι ειδικές διατάξεις για ειδικούς ελέγχους όπως για παράδειγμα της συγχώνευσης, ή οι διατάξεις περί εξευρέσεως και διαθέσεως κερδών, δεν φαίνεται να ισχύουν. Παρ' όλα αυτά, η Ν.Ε. εφόσον το επιθυμεί, μπορεί να ακολουθήσει και αυτές τις διατάξεις με σχετική πρόβλεψη στο καταστατικό της.

⁴⁸⁹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ. 56-57

Αλεξανδρίδης Μ., *Διαχείριση Επενδύσεων*, 2005, σελ. 142-149

⁴⁹⁰Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ.81-82

⁴⁹¹Ρόκας Ιωάννης, *Εταιρίες*, 4^η Έκδοση, 2011, σελ.88

διαφοροποιείται από τον νόμο περί Α.Ε. καθώς ισχύει χωρίς τους περιορισμούς και τις προϋποθέσεις του Ν.2190/1920.⁴⁹²

Υπάρχουν δύο τρόποι αύξησης του κεφαλαίου της Ν.Ε. Ο ένας είναι χωρίς τροποποίηση του καταστατικού και ο άλλος με τροποποίηση. Η πρώτη περίπτωση ορίζεται στο αρ.11 του ν.959/1979, όπου μπορεί το καταστατικό να προβλέπει την δυνατότητα αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου μετά από απόφαση της Γ.Σ. ή του Δ.Σ, μέσω έκδοσης νέων μετοχών. Το νόημα της διάταξης αυτής είναι από τη μια περιοριστικό, γι' αυτό και η ανάθεση από το καταστατικό της εξουσίας για αύξηση κεφαλαίου, είναι μόνο στη Γ.Σ ή στο Δ.Σ. ή ακόμη και στα δύο μαζί και όχι σε άλλο όργανο της Ν.Ε. και από την άλλη είναι και προσωποπαγές και δεν επιτρέπει την ανάθεση της εξουσίας αυτής από ένα όργανο(συγκεκριμένα από το Δ.Σ. που έχει δυνατότητα ανάθεσης εξουσιών) σε άλλο ή σε άλλα μέλη του ή σε τρίτους. Το ότι η αύξηση αυτή του κεφαλαίου δεν αποτελεί τροποποίηση του καταστατικού έχει το νόημα ότι η απόφαση για αύξηση δεν απαιτεί συστατική δημοσιότητα στο μητρώο, αν και σαφέστατα υπάγεται στην δηλωτική δημοσιότητα του μητρώου, με σκοπό την προστασία των καλόπιστων τρίτων.⁴⁹³

Η δεύτερη περίπτωση αύξησης κεφαλαίου είναι η αύξηση του με τροποποίηση του καταστατικού. Στην περίπτωση αυτή, εξουσία για απόφαση αύξησης κεφαλαίου έχει μόνο η Γ.Σ.⁴⁹⁴ και σε καμία περίπτωση το Δ.Σ ενώ η απόφαση αύξησης υποβάλλεται σε συστατική δημοσιότητα με καταχώρηση στο μητρώο, η οποία περιλαμβάνει την απόφαση αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου με τον αντίστοιχο αριθμό μετοχών σε συγκεκριμένη ονομαστική αξία, και την προσθήκη που επέρχεται στο κείμενο του καταστατικού.⁴⁹⁵

Κατά την αύξηση του κεφαλαίου με έκδοση νέων μετοχών, η παράγραφος 3 του άρθρου 11, δίνει το δικαίωμα προτιμήσεως ολόκληρου του νέου κεφαλαίου στους ήδη υπάρχοντες μετόχους, κατ' αναλογία του υφιστάμενου κεφαλαίου. Η διάταξη αυτή είναι μια εκ των πολλών

⁴⁹²Το αρ.13 του Ν.2190/1920 ορίζει την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου υπό προϋποθέσεις όπως αυτό να ορισθεί στο καταστατικό κατά τη διάρκεια της πρώτης πενταετίας από τη σύσταση της εταιρείας, τη λήψη απόφασης από το Δ.Σ. με πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον του συνόλου των μελών, την απαγόρευση υπέρβασης του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου.

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

⁴⁹³Ως εκ τούτου, η αύξηση κεφαλαίου, πριν από καταχώρησή στο μητρώο, δεν μπορεί να αντιταχθεί κατά των καλόπιστων τρίτων μετόχων αφού με βάση το αρ.54 §1, πράξεις ή γεγονότα μη αναγραφόμενα στο μητρώο, δεν μπορούν να αντιταχθούν από την Ν.Ε.

⁴⁹⁴Η εξουσία για απόφαση αύξησης κεφαλαίου δίδεται στην Γ.Σ. χωρίς να χρειάζεται πρόβλεψη της σχετικής εξουσίας στο καταστατικό αφού η εξουσία αυτή δίνεται ευθέως εκ του νόμου.

⁴⁹⁵Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., *Ναυτικό Δίκαιο*, 2006, σελ. 68-70

που εμφανίζονται στο ν.959 και οι οποίες προστατεύουν τα δικαιώματα της μειοψηφίας, σημείο το οποίο θα αναλυθεί σε μετέπειτα υποκεφάλαιο.⁴⁹⁶

Στην Α.Ε. , η αύξηση του κεφαλαίου μπορεί να γίνει με εισφορές είτε σε χρήμα, είτε σε είδος⁴⁹⁷, όπως ξεκάθαρα ορίζει ο ν.2190/1920 στο αρ.13§11. Αντίθετα, ο νόμος περί Ν.Ε. δεν ορίζει κάπου την δυνατότητα αύξησης κεφαλαίου με εισφορές σε είδος. Αν και στο αρ.5§2 υπάρχει απαγόρευση εισφορών σε είδος⁴⁹⁸, εντούτοις στην Εισηγητική Έκθεση του νόμου αναφέρεται η δυνατότητα αυτή, κατά την αύξηση του κεφαλαίου (και σαφέστατα όχι κατά την καταβολή του αρχικού κεφαλαίου) και εφόσον το καταστατικό το αναφέρει ρητά και περιέχει διατάξεις σχετικές με την εκτίμηση των εισφορών αυτών⁴⁹⁹.

Ο νόμος επίσης δεν αναφέρει περί προθεσμίας καταβολής της αυξήσεως του κεφαλαίου και έτσι αυτό πρέπει να ρυθμίζεται και να αναφέρεται από το καταστατικό ή από την απόφαση για αύξηση του κεφαλαίου.⁵⁰⁰

Τέλος, ο νόμος αν και δεν αναφέρει, παράλληλα και δεν αποκλείει την μείωση του εταιρικού κεφαλαίου, με τροποποίηση του καταστατικού ,(αφού τροποποίηση του επιτρέπεται γενικώς ως προς ολόκληρο το περιεχόμενο του) με την επιφύλαξη να μην εναπομένει μετά από την μείωση του κεφαλαίου, λιγότερο κεφάλαιο από το ελάχιστο νόμιμο όριο του αρ.5. Έτσι, μείωση κεφαλαίου επιτρέπεται να γίνει στις εξής περιπτώσεις :

- α. Ως επιστροφή κεφαλαίου στους μετόχους
- β. Ως αποθεματοποίηση του ποσού μείωσης
- γ. Ως συμψηφισμό των ζημιών

(Και στις τρεις περιπτώσεις , ο καθορισμός μικρότερου ύψους εταιρικού κεφαλαίου, επιφέρει και ισόποση μείωση ή ακύρωση της ονομαστικής αξίας των μετοχών)⁵⁰¹.

⁴⁹⁶Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.53

⁴⁹⁷Ρόκας Ιωάννης,Εταιρίες,4η Έκδοση, 2011, σελ.81

⁴⁹⁸Η απαγόρευση αυτή υφίσταται για το αρχικό κεφάλαιο της Ν.Ε. με το οποίο γίνεται η σύσταση της αφού το αρ.5§2 ρητά ορίζει ότι το κεφάλαιο πρέπει να καταβληθεί ολόκληρο τοις μετρητοίς , αποκλείοντας κάθε άλλο τρόπο καταβολής του.

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.35-36

⁴⁹⁹Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας» ,» ΕΝΔ 7, 599

⁵⁰⁰Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 54

⁵⁰¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 70

3.4.5.6 Συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο

Στα αρ.2 και 6§1 στοιχειοθετείται η ακυρότητα της Ν.Ε. εφόσον γίνει σύσταση της χωρίς την ύπαρξη δύο τουλάχιστον ιδρυτικών μελών. Ως εκ τούτου, η Ν.Ε. απαγορεύεται να συσταθεί από ένα και μόνο πρόσωπο. Εν αντιθέσει της περιπτώσεως της σύστασης της, η Ν.Ε. δεν υπόκειται σε λύση εάν μετά την νομότυπη σύσταση της και κατά την διάρκεια λειτουργίας της, οι μετοχές συγκεντρωθούν σε ένα πρόσωπο(αρ.41§2). Άρα οι δύο βασικές προϋποθέσεις για την συγκέντρωση των μετοχών σε ένα πρόσωπο είναι αρχικά να έχει προηγηθεί νομότυπη σύσταση και λειτουργία της Ν.Ε. με ύπαρξη δύο τουλάχιστον μετόχων και κατά δεύτερον να προκύψει η συγκέντρωση των μετοχών στο ένα πρόσωπο κατά την διάρκεια της λειτουργίας της. Το πρόσωπο αυτό μπορεί να είναι είτε ημεδαπός, είτε υπήκοος χώρας-μέλους της Ε.Ε είτε αλλοδαπός (εφόσον οι μετοχές έχουν περιέλθει σε αυτόν με βάση το αρ.10§4⁵⁰²) και ως μοναδικός μέτοχος λαμβάνει και τις σχετικές αποφάσεις στην Γ.Σ.

Λόγω του οικογενειακού χαρακτήρα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά και της φύσεως της Ν.Ε. ως πολυπρόσωπης εταιρείας, η συγκέντρωση όλων των μετοχών της σε ένα πρόσωπο, παρουσιάζει κάποια προβλήματα στο θέμα της αυτοτέλειας του ν.π. και της ευθύνης ή όχι του μοναδικού μετόχου. Στην περίπτωση λοιπόν που συγκεντρωθούν όλες οι μετοχές της Ν.Ε. σε ένα πρόσωπο με βάση το αρ.41§2, η ευθύνη για τα χρέη της Ν.Ε. εξακολουθούν να βαραινούν το νομικό πρόσωπο και όχι τον μοναδικό μέτοχο, του οποίου η ευθύνη συνεχίζει να περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών με βάση το αρ.5§5. Κατ' εξαίρεση, ο μοναδικός μέτοχος, όταν ενεργεί καταχρηστικά κατά της εταιρείας, τότε επέρχεται άρση της αυτοτέλειας του ν.π. και ο μοναδικός μέτοχος ευθύνεται ατομικά και απεριόριστα. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση η πτώχευση της Ν.Ε. δεν αποτελεί και λόγο πτωχέυσεως του μοναδικού μετόχου καθώς αυτός δεν ευθύνεται προσωπικά. Χαρακτηριστική όμως ήταν η απόφαση του Άρειου Πάγου, υπ' αριθμόν 1058/1987, όπου ήρθε να ενισχύσει το πρόβλημα καθορισμού της ευθύνης του μοναδικού μετόχου. Στην απόφαση αυτή, ο Α.Π. έκρινε ότι όταν ο μέτοχος ναυτιλιακής επιχειρήσεως κατέχει όλες ή το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της και ως επακόλουθο αυτού, η συνέχιση των εργασιών της επιχείρησης εξαρτώνται εξ' ολοκλήρου από την συμμετοχή σε αυτή, τότε είναι και αυτός έμπορος και υπόκειται σε πτώχευση και προσωπική κράτηση. Το θέμα που προέκυψε ήταν εάν όντως το πρόσωπο αυτό, με την συμμετοχή του και μόνο ως μοναδικός μέτοχος, έπαιρνε ή όχι την εμπορική ιδιότητα. Το δίκαιο

⁵⁰²Στην περίπτωση όμως αυτή τα πλοία της εταιρείας θα διαγραφούν από τα ελληνικά νηολόγια καθώς θα ανήκουν εξ ολοκλήρου σε αλλοδαπό πρόσωπο και θα αντιβαίνουν προς το αρ.5 του ΚΔΝΔ.

πάντως ήταν αντίθετο με την απόφαση αυτή καθώς από την μια η εμπορική ιδιότητα δεν προϋποθέτει ούτε ταυτίζεται με την δυνατότητα οικονομικού ελέγχου μιας επιχείρησης και από την άλλη το φαινόμενο ασκήσεως εμπορίας με παρένθετο πρόσωπο⁵⁰³ δεν ταυτίζεται με την συγκέντρωση των μετοχών σε ένα πρόσωπο. Κατά συνέπεια, η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, όπου μόνο τότε μπορεί να δοθεί εμπορική ιδιότητα στον μοναδικό μέτοχο της, προϋποθέτει την συνδρομή πολλών περιστατικών όπως την ταύτιση της ατομικής και εταιρικής περιουσίας και την ταύτιση του μετόχου και της εταιρείας έναντι των τρίτων και όχι μόνο και μόνο από την εξ' ολοκλήρου κατοχή των μετοχών από ένα πρόσωπο.⁵⁰⁴

3.4.6 Προστασία και Δικαιώματα της Μειοψηφίας.

3.4.6.1 Τα αυξημένα δικαιώματα της πλειοψηφίας

Η Ν.Ε. , όπως προαναφέρθηκε, δημιουργήθηκε από τον νομοθέτη με σκοπό να προσελκύσει τα μεγάλα ελληνικά κεφάλαια του εξωτερικού. Αυτό θα γινόταν εφικτό με την δημιουργία ενός εταιρικού τύπου , λειτουργικού και ευέλικτου αλλά και πρόσφορου προς επενδύσεις από πρόσωπα άγνωστα μεταξύ τους και των οποίων τα συμφέροντα θα αντιπαλεύονταν. Ως εκ τούτου, η Ν.Ε. συστάθηκε μέσω φιλελεύθερων ρυθμίσεων οι οποίες ,σε σχέση με την Α.Ε, μείωναν τα δικαιώματα της μειοψηφίας . Στην ουσία όμως ,η μειοψηφία κατά κύριο λόγο δεν έχανε τα δικαιώματα της σε σχέση με αυτά που παρείχε η Α.Ε. αλλά αντιθέτως η πλειοψηφία και το Δ.Σ. αποκτούσε αυξημένα δικαιώματα, υποβαθμίζοντας την θέση της μειοψηφίας. Μερικά από τα αυξημένα δικαιώματα της πλειοψηφίας είναι:

α. Η αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου του αρ.11 χωρίς τους περιορισμούς και τις προϋποθέσεις του Ν.2190/1920 και με την δυνατότητα εισφορών σε είδος , η οποία εμπεριέχει κινδύνους καταδολίευσης των συμφερόντων της μειοψηφίας αφού ο νόμος δεν περιέχει ρητή αναφορά για την εκτίμηση των εισφορών αυτών.

⁵⁰³Στο φαινόμενο ασκήσεως εμπορίας με παρένθετο πρόσωπο, ο φαινόμενος έμπορος είναι η εταιρεία , στο όνομα της οποίας καταρτίζει συμβάσεις ο κρυπτόμενος έμπορος ο οποίος είναι ο μοναδικός μέτοχος. Και οι δύο είναι έμποροι με την διαφορά ότι η εμπορία ασκείται στο όνομα του φαινομένου υπό τον κρυπτόμενο.

⁵⁰⁴Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ. 101-103

β. Το δικαίωμα του αρ.15 να συμβάλλεται η Ν.Ε. με τα ιδρυτικά μέλη της, τους μετόχους της ,τα μέλη του Δ.Σ. ή τους υπαλλήλους της.

γ. Η αμοιβή των μελών του Δ.Σ. για συμβάσεις του αρ.15, τίθεται στο αρ.21§2 χωρίς περιορισμούς από το νόμο ή χωρίς την απαίτηση για προηγούμενη απόφαση της Γ.Σ., θέτοντας έτσι κινδύνους καταχρήσεως της εξουσίας του Δ.Σ.

δ. Οι ελάχιστες διατυπώσεις συγκλήσεως της Γ.Σ.

ε. Ανυπαρξία ή το υποτυπώδες του τακτικού ελέγχου ο οποίος δεν είναι γενικός αλλά περιορίζεται στον ισολογισμό και την λογιστική κατάσταση της εταιρείας.

3.4.6.2 Τα δικαιώματα της μειοψηφίας

Παρά την εύνοια του νόμου προς την πλειοψηφία των μετόχων της Ν.Ε. και την αύξηση των δικαιωμάτων και των ευχερειών που τους δίνει , ο ν.959 παρέχει δικαιώματα που προστατεύουν την μειοψηφία έναντι των αντίστοιχων δικαιωμάτων της πλειοψηφίας αλλά και γενικότερα. Τα κυριότερα δικαιώματα λοιπόν της μειοψηφίας και οι διατάξεις που τέθηκαν για προστασία της μειοψηφίας είναι οι εξής:

α. Έναντι του δικαιώματος του αρ.11 για αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου, η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου δίνει το ατομικό δικαίωμα προτιμήσεως κάθε μετόχου σε τυχών αυξήσεις του εταιρικού κεφαλαίου. Το δικαίωμα αυτό τίθεται χωρίς κανένα περιορισμό εφόσον το καταστατικό ορίζει την δυνατότητα αυξήσεως του κεφαλαίου και δίνεται υπέρ των μετόχων που κατά τον χρόνο αυξήσεως έχουν μετοχές της Ν.Ε. Το νέο κεφάλαιο παρέχεται εξ ολοκλήρου στους υπάρχοντες μετόχους κατά αναλογία της συμμετοχής τους στο υφιστάμενο κεφάλαιο και εάν κανένας εξ αυτών δεν ασκήσει το δικαίωμα αυτό εντός της οριζόμενης εκ του καταστατικού προθεσμίας (ή εκ της αποφάσεως αυξήσεως), οι μετοχές οι οποίες δεν καλύφθηκαν από αυτούς προσφέρονται στους μετόχους που άσκησαν το δικαίωμα και πάλι σε αναλογία της συμμετοχής τους στο υφιστάμενο κεφάλαιο. Κατ' εξαίρεση, το καταστατικό έχει την δυνατότητα να ορίσει ότι ποσοστό του νέου κεφαλαίου θα διατεθεί κατά προτίμηση στο

προσωπικό της εταιρείας. Το ποσοστό πάντως το οποίο δεν καλύπτεται, διατίθεται ελεύθερα στο Δ.Σ.⁵⁰⁵

β. Σε συνάρτηση με το προηγούμενο σημείο, σε περίπτωση αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου, το καταστατικό πρέπει υποχρεωτικά να περιέχει μέγιστο επιτρεπόμενο όριο αύξησης για προστασία των δικαιωμάτων των μετόχων αφού ο νόμος δεν περιέχει τέτοιο όριο.⁵⁰⁶

γ. Το δικαίωμα αιτήσεως ανάκλησης του διορισμού μελών του Δ.Σ.⁵⁰⁷ παρέχεται στους μετόχους που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου(μειοψηφία) μετά από σπουδαίο λόγο και μέσω αιτήσεως τους στο Μονομελές Πρωτοδικείο της περιφέρειας που εδρεύει η Ν.Ε.

δ. Έναντι της δυνατότητας για ελεύθερη σύναψη συμβάσεων μεταξύ της Ν.Ε. και των ιδρυτικών μελών της ή των μετόχων της ή ακόμα και των μελών του Δ.Σ. ή των υπαλλήλων της κατά το αρ.15, όπου σαφέστατα ευνοείται η πλειοψηφία έναντι της μειοψηφίας, το καταστατικό μπορεί να προστατεύσει τα δικαιώματα της μειοψηφίας με διατάξεις που θα εμπεριέχονται σε αυτό και οι οποίες θα περιορίζουν την ελευθερία αυτή.

ε. Η επιβολή από το νόμο και συγκεκριμένα από το αρ.27§3 ομόφωνων αποφάσεων της Γ.Σ. σε θέματα υψίστης σημασίας για την εταιρεία όπως για τροποποίηση του καταστατικού για σκοπούς επιβολής περιορισμών σε μεταβιβάσεις μετοχών ή παροχής δυνατότητας κτήσεως μετοχών από αλλοδαπούς και για κατάργηση προνομίων τίθενται για προστασία της μειοψηφίας αφού η ομοφωνία επιτυγχάνεται όταν η απόφαση συγκεντρώνει το σύνολο των δικαιούμενων ψήφων των μετόχων.

στ. Το αρ. 30 δίνει δικαίωμα στην μειοψηφία να αιτείται παροχή πληροφοριών για θέματα της εταιρείας, τα οποία το Δ.Σ. οφείλει κατόπιν αυτής να παρέχει στην Γ.Σ. Η αίτηση γίνεται από τους μετόχους που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου και είναι τόσο ισχυρή που δεν δίνει το δικαίωμα στο Δ.Σ. να αρνηθεί την παροχή πληροφοριών. Σε περίπτωση άρνησης του Δ.Σ. ή σε περίπτωση ελλιπούς παροχής , η παροχή πληροφοριών διατάσσεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Ν.Ε , ενώ απόφαση της Γ.Σ. που απορρίπτει την αίτηση παροχής πληροφοριών είναι ακυρώσιμη. Τέλος, για ακόμη περισσότερη προστασία της μειοψηφίας, το καταστατικό μπορεί να μειώσει το ποσοστό της μειοψηφίας που μπορεί να

⁵⁰⁵<http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>

⁵⁰⁶Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 ,σελ. 53

⁵⁰⁷Ο διορισμός αυτός των μελών του Δ.Σ. γίνεται με βάση το αρ.13§4 από ορισμένο μέτοχο ή μετόχους.

ζητήσει την παροχή πληροφοριών, χωρίς κανένα περιορισμό, και αποκλείει την πιθανότητα αύξησης του.⁵⁰⁸

ζ. Το αρ.31§2 δίνει το δικαίωμα στην μειοψηφία των μετόχων που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου να ζητήσει από το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Ν.Ε. την ακύρωση αποφάσεως της Γ.Σ. η οποία είναι αντίθετη προς το νόμο ή το καταστατικό, με την επιφύλαξη η μειοψηφία να μην συμμετείχε στη Γ.Σ ή να διαφώνησε με αυτή την απόφαση.⁵⁰⁹

η. Το αρ.39 στην παράγραφο 1 ρυθμίζει το δικαίωμα της μειοψηφίας να συγκαλεί έκτακτη Γ.Σ. μετά από αίτηση των μετόχων που κατέχουν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου⁵¹⁰ στο Δ.Σ. Το Δ.Σ. υποχρεούται τότε να συγκαλέσει την Γ.Σ. εντός 20 ημερών από την ημέρα υποβολής της αίτησης⁵¹¹. Το δικαίωμα αυτό δεν μπορεί να περιοριστεί από καμία διάταξη του καταστατικού και καμιά διάταξη του νόμου δεν το απαγορεύει. Εάν λοιπόν η αίτηση δεν γίνει δεκτή από το Δ.Σ. τότε η σύγκληση της Γ.Σ. γίνεται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Ν.Ε. Η αίτηση όμως, αν και ο νόμος δεν το αναφέρει, πρέπει να μνημονεύει τα θέματα της ημερησίας διατάξεως.⁵¹²

θ. Η παράγραφος 2 του αρ.39 ρυθμίζει επίσης την το δικαίωμα της μειοψηφίας για αναβολή λήψεως αποφάσεως από την Γ.Σ. σε όλα ή σε μερικά θέματα της ημερησίας διατάξεως. Ο νόμος παρέχει το δικαίωμα αυτό στο ίδιο και πάλι ποσοστό του 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου και για μέγιστη διάρκεια 10 ημερών. Το πολύ μικρό αυτό διάστημα των 10 ημερών που θέτει ο νόμος έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι απαραίτητη η τήρηση των διατυπώσεων συγκλήσεως της Γ.Σ. του αρ.23 για την αναβληθείσα συνέλευση. Οι απόντες μέτοχοι έχουν το δικαίωμα να διαβιβάσουν μέσω άλλων μετόχων ή μέσω του Δ.Σ. το αίτημα του για αναβολή λήψεως ορισμένης απόφασης. Το δικαίωμα της αναβολής είναι υποχρεωτικό από τον νόμο και έτσι σε περίπτωση που η Γ.Σ. δεν το παρέχει στην μειοψηφία, η απόφαση υπόκειται σε ακυρότητα του αρ.31§1.⁵¹³

⁵⁰⁸Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.80-81

⁵⁰⁹Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979),1990 , σελ. 82-83

⁵¹⁰Το καταστατικό έχε την δυνατότητα να μειώσει το ποσοστό αυτό αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να το αυξήσει.

⁵¹¹Εάν η εταιρεία είναι υπό εκκαθάριση, τότε η αίτηση της μειοψηφίας απευθύνεται προς του εκκαθαριστές, διατηρώντας έτσι το δικαίωμα αυτό και στην περίοδο της εκκαθαρίσεως.

⁵¹²Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 83-84

⁵¹³Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 84

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990, σελ.97-98

ι. Ακόμη ένα δικαίωμα της μειοψηφίας δίνεται από το αρ.40§1, αλλά σε αυτή την περίπτωση, το ποσοστό των μετόχων αυξάνεται στα 3/20 του εταιρικού κεφαλαίου. Το δικαίωμα που απορρέει από την διάταξη αυτή είναι η δυνατότητα αιτήσεως για διεξαγωγή εκτάκτου ελέγχου της Ν.Ε. εφόσον πιθανολογούνται παρατυπίες(κατά το γράμμα του νόμου «..αταξίες..») στην διαχείριση της. Ο έλεγχος διατάζεται μετά από αίτηση από το Μονομελές Πρωτοδικείο το οποίο δικάζει κατά την διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας των αρ.739 επ. ΚΠολΔ και ορίζει ελεγκτές για όσο χρόνο απαιτείται μέχρι την περάτωση του ελέγχου. Ο έλεγχος μπορεί να περιλαμβάνει μέτρα όπως η απαγόρευση μετακίνησης περιουσιακών στοιχείων, η σφράγιση κτιρίων και η συντηρητική κατάσχεση εγγράφων. Οι «αταξίες» ως προς την διαχείριση υποθέσεων που αναφέρει ο νόμος, περιλαμβάνουν πράξεις διαχειριστικές αλλά και αντιπροσωπευτικές, καθώς επίσης και πράξεις της Ν.Ε. προς του μετόχους ή τα μέλη του Δ.Σ., την τήρηση πρακτικών, την διάθεση μετοχών και την εκτέλεση αποφάσεων της Γ.Σ. Αντιθέτως δεν περιλαμβάνει τις ατομικές δραστηριότητες των οργάνων της Ν.Ε. ή των μετόχων της.⁵¹⁴ Το δικαστήριο δεν έχει την διακριτική ευχέρεια να αποφασίσει για την διαταγή ελέγχου αλλά αντιθέτως, εφόσον συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, υποχρεούται να δεχθεί την αίτηση. Το Δ.Σ. οφείλει να βοηθά την διεξαγωγή του ελέγχου αφοτό έχει διαταχθεί και τυχόν ενέργειες μελών που τον παρακωλύουν ή δεν τον βοηθούν, επισύρουν ποινική ευθύνη των μελών αυτών του αρ.63§5. Το δικαίωμα αυτό του εκτάκτου ελέγχου έρχεται να ισορροπήσει την περιορισμένη ύπαρξη τακτικού ελέγχου και δίνει ένα σημαντικό όπλο στην μειοψηφία να ελέγχει τα σημαντικά ζητήματα της Ν.Ε. όπως ο ισολογισμός (ή η λογιστική κατάσταση) αλλά και πράξεις των οργάνων της. Αρνητικό είναι ότι η μειοψηφία των 3/20 είναι μεγάλη , αν και το καταστατικό μπορεί να μειώσει το ποσοστό αυτό.⁵¹⁵

3.4.7 Ο ισολογισμός και τα Βιβλία της Ναυτικής Εταιρείας.

Ο ν.959 έρχεται να καινοτομήσει σε ακόμη ένα θέμα σχετικό με την Ν.Ε. και αυτό είναι ο ισολογισμός της, του οποίου τα θέματα ρυθμίζονται χωρίς περιορισμούς είτε από τον νόμο είτε

⁵¹⁴Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 85

⁵¹⁵Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.98-99

από το καταστατικό.⁵¹⁶ Κατά συνέπεια, το αρ.35 που ορίζει τα του ισολογισμού της Ν.Ε. , δεν είναι διάταξη αναγκαστικού δικαίου και δεν υποχρεώνει την Ν.Ε. προς σύνταξη ισολογισμού, αλλά αντιθέτως επιτρέπει στο καταστατικό να ρυθμίζει αυτό τον τρόπο διάρθρωσης και εκτίμησης των κονδυλίων της Ν.Ε. ⁵¹⁷

Αρχικά, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η εταιρική χρήση της Ν.Ε. είναι δωδεκαμήνου διάρκειας και λήγει στις 30 Ιουνίου ή 31 Δεκεμβρίου του αντίστοιχου έτους ,αναλόγως με το τι θα ορίζει το καταστατικό (αρ.34§1).⁵¹⁸ Ως εκ τούτου, στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσεως (δηλαδή διάρκεια ενός έτους), συντάσσεται ισολογισμός από το Δ.Σ. Ο ισολογισμός μπορεί να αντικατασταθεί από την λογιστική κατάσταση η οποία πρέπει να εμφανίζει την οικονομική θέση της εταιρείας σε δεδομένο χρόνο με βάση τα στοιχεία των βιβλίων της.

Ο ισολογισμός ή η λογιστική κατάσταση της Ν.Ε. εγκρίνονται από τη Γ.Σ χωρίς προηγούμενο έλεγχο τους από αυτή και χωρίς ο νόμος να επιβάλλει την δημοσίευσή τους . Εν τούτοις όμως , το καταστατικό μπορεί με σχετική διάταξη του να επιβάλει τη δημοσίευσή τους ενώ και εάν ακόμη το καταστατικό δεν προβλέπει κάτι τέτοιο και παρ' όλα αυτά η εταιρεία για δικούς της λόγους επιθυμεί τη δημοσίευσή της οικονομικής της κατάστασης, τότε η Γ.Σ μπορεί με απόφασή της να διατάξει το Δ.Σ. σε δημοσίευσή του ισολογισμού στο μητρώο.⁵¹⁹

Απόρροια της έλλειψης απαιτήσεως ελέγχου από τη Γ.Σ. πριν αυτή εγκρίνει τον ισολογισμό είναι και μη πρόβλεψη του νόμου για ειδική ποινική ευθύνη των μελών του Δ.Σ. σε περίπτωση που στον ισολογισμό δεν απεικονίζεται η πραγματική οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Σε μια τέτοια περίπτωση , τα μέλη του Δ.Σ. ευθύνονται με την γενική ευθύνη που απορρέει από το αρ.14§2 και ορίζει ευθύνη τους για κάθε πταίσμα ή ακόμη και με βάση την αστική ευθύνη του αρ.914Α.Κ. ⁵²⁰

Τα βιβλία που υποχρεωτικός τηρούνται από την Ν.Ε. είναι το ημερολόγιο, το βιβλίο απογραφών και αρχείο αλληλογραφίας. ⁵²¹Το αρ.58§4 προβλέπει μια διάκριση ανάμεσα σε Ν.Ε. που έχουν στην κυριότητα τους πλοίο και σε Ν.Ε. που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται

⁵¹⁶Σε αντίθεση με ότι ισχύει στην Α.Ε. όπου για τη σύνταξη ισολογισμού ο νόμος θέτει διατάξεις αναγκαστικού δικαίου και υποχρεώνει την Α.Ε. να δημοσιεύσει ετησίως.

Ρόκας Ιωάννης,Εταιρίες,4η Έκδοση, 2011, σελ.134-135

⁵¹⁷Το καταστατικό έχει την δυνατότητα να προβλέψει την σύνταξη ισολογισμού στο τέλος 2 ή περισσότερων εταιρικών χρήσεων ή ακόμη και τη μη υποχρέωση προς σύνταξη ισολογισμού ή λογιστικής κατάστασης.

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.89

⁵¹⁸Η διάταξη αυτή βρίσκεται σε πλήρη αρμονία με τις διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας

⁵¹⁹Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 181

⁵²⁰ΚαλαντζήςΑλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.89-90

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ,1ος τόμος, 2005, σελ. 181-182

⁵²¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 80

ξένο πλοίο όπου στην πρώτη περίπτωση υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων και εξόδων, να εκδίδουν και να διαφυλάσσουν τα παραστατικά των συναλλαγών τους και να υποβάλλουν στον Οικονομικό Έφορο δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία της εταιρείας, ενώ στην δεύτερη περίπτωση υπόκεινται σε όλες τις υποχρεώσεις του φορολογικού νόμου (Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων του Π.Δ.99/1977) ⁵²². Επιπλέον, το αρ.7§3 προβλέπει το βιβλίο μετόχων όπου αναγράφονται όλοι οι μέτοχοι της Ν.Ε. ενώ στην προκειμένη περίπτωση του άρθρου αυτού, εδώ γίνεται η εγγραφή των ονομαστικών μετοχών που έχουν μεταβιβαστεί.⁵²³

Τα βιβλία της Ν.Ε. τηρούνται στην ελληνική γλώσσα όπως ορίζει το αρ.35§3 αλλά και το αρ.58§4 ενώ δεν αποκλείεται να τηρούνται και σε άλλη γλώσσα εφόσον κάτι τέτοιο προβλέπεται από το καταστατικό ή από απόφαση της Γ.Σ. Τέλος, η τήρηση των βιβλίων και η σύνταξη του ισολογισμού ή της λογιστικής κατάστασης γίνονται στο νόμισμα που εκφράζεται το εταιρικό κεφάλαιο.⁵²⁴

3.4.8 Η Διάθεση των Κερδών της Ναυτικής Εταιρείας.

Τα καθαρά κέρδη της Ν.Ε. διατίθενται ελεύθερα είτε για σχηματισμό αποθεματικού είτε για διανομή μερίσματος στους μετόχους της εταιρείας. Αυτό προβλέπεται από το αρ.37 αλλά η διάταξη αυτή δεν είναι αναγκαστικού δικαίου (όπως αντίστοιχα ισχύει στις Α.Ε.) και τα ζητήματα περί διάθεσης κερδών και διανομής μερίσματος αφήνονται να ρυθμιστούν από το καταστατικό, το οποίο δύναται να προβλέψει και διαφορετικά, με περιορισμούς στην ελεύθερη αυτή διάθεση των κερδών. Η εξουσία πάντως διάθεσης των κερδών ανήκει στην Γ.Σ. με μοναδικά όρια της εξουσίας αυτής, αυτά τα οποία προβλέπονται από το καταστατικό.⁵²⁵

⁵²²Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.131

⁵²³<http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>

⁵²⁴Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.88

⁵²⁵Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 80

3.4.9 Το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.

3.4.9.1 Εισαγωγικά περί του Μητρώου Ν.Ε.:

Το Μητρώο Ν.Ε. είναι άλλο ένα στοιχείο το οποίο καθιστά τον εταιρικό τύπο της Ν.Ε. λειτουργικό και ευέλικτο, χωρίς τους σύνθετους και επιβαρυνμένους μηχανισμούς της κοινής Α.Ε., και αποτελεί μια πολύ επιτυχημένη ρυθμιστική καινοτομία του Ν.959 πρωτοπορώντας στα θέματα ασφάλειας των συναλλαγών και συμβαδίζοντας με την 1^η κατευθυντήρια Οδηγία της Ε.Ε. για θέματα εμπορικού δικαίου (68/151/ΕΟΚ). Επίσης αποτελεί το πρώτο εταιρικό μητρώο εξελιγμένης μορφής στο δίκαιο της ελληνικής εμπορικής δραστηριότητας και θεσμικό πρόδρομο των ακόλουθων Μητρώων Α.Ε. και Ε.Π.Ε. τα οποία θεσμοθετήθηκαν μεταγενέστερα αυτού, με τα προεδρικά διατάγματα 409 και 419/1986 αντίστοιχα.

Η ανάγκη για δημιουργία του μητρώου προέκυψε από τη μια λόγω της έλλειψης γενικού εμπορικού μητρώου στην Ελλάδα και από την άλλη λόγω της υποχρέωσης που προκύπτει από την 1^η Οδηγία της Ε.Ε όπου τα κράτη –μέλη πρέπει να οργανώνουν τη δημοσιότητα των κεφαλαιουχικών εταιρειών τους ως δημοσιότητα μητρώου. Επιπλέον, το Μητρώο Ν.Ε έπρεπε να συμβαδίζει με τον ιδιαίτερο εταιρικό τύπο της Ν.Ε. και να διαφοροποιείται από τα Μητρώα των άλλων εταιρικών τύπων ως προς το οργανωτικό και λειτουργικό κομμάτι του, ούτως ώστε να μην στέκεται εμπόδιο στην γενικότερη λειτουργία της Ν.Ε. με χρονοβόρες και περίπλοκες διαδικασίες.⁵²⁶

3.4.9.2 Η έννοια του Μητρώου Ν.Ε.

Το Μητρώο Ν.Ε. ονομάζεται το σύνολο ειδικών βιβλίων και στοιχείων τα οποία τηρεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αποτελεί το επίσημο μέσο δημοσιότητας της Ν.Ε.⁵²⁷. Διέπεται από τις διατάξεις των αρ.48-56 του ν.959, υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, επανδρώνεται αποκλειστικά από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και τηρείται

⁵²⁶Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 17-19

⁵²⁷Γεωργακόπουλος Ν. Λεων., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 88

υπό την εποπτεία του Προϊστάμενου του Πρωτοδικείου του Πειραιά όπως το αρ.62 ορίζει. Κατά συνέπεια το Μητρώο Ν.Ε. εδρεύει στον Πειραιά⁵²⁸.

Στο μητρώο αυτό καταχωρίζονται όλες οι Ν.Ε. υποχρεωτικώς (αρ.50) και σε περίπτωση που Ν.Ε. δεν δημοσιεύεται στο μητρώο κατά τα αρ.50-53, θεωρείται ανυπόστατη. Η καταχώρηση αυτή γίνεται με υποβολή αίτησης που λαμβάνει αριθμό πρωτοκόλλου από το Γενικό Πρωτόκολλο της Υπηρεσίας. Επίσης, το καταστατικό του οποίου το γνήσιο των υπογραφών έχει θεωρηθεί, πρέπει να δημοσιευτεί και αυτό στο Μητρώο Ν.Ε.

Η τήρηση λοιπόν της δημοσιότητας έχει ανατεθεί στο Μητρώο Ν.Ε. το οποίο από την μια είναι μια δημόσια αρχή στην οποία έχει ανατεθεί η δημοσιότητα της Ν.Ε. και από την άλλη αποτελεί το ίδιο το μέσο δημοσιότητας. Ο διττός αυτός χαρακτήρας του μητρώου σε συνδυασμό με την δικαστηριακή εποπτεία που τυγχάνει το μητρώο, έχει θετικότερα αποτελέσματα καθώς αξιοποιούνται παράλληλα τόσο οι διεκπεραιωτικές δυνατότητες της διοικητικής διαδικασίας (καθώς το μητρώο αποτελεί δημόσια αρχή) όσο και η εξειδικευμένη επιστημονική γνώση και εμπειρία των δικαστών της πολιτικής δικαιοσύνης (αφού τελεί υπό την εποπτεία του Προϊσταμένου του Πρωτοδικείου Πειραιά⁵²⁹). Επιπλέον, η ανάμειξη της δικαστηριακής εξουσίας στην διαδικασία τήρησης του μητρώου δίνει πρόσθετο κύρος και αξιοπιστία στην διαδικασία αυτή, εγγυάται τη σύννομη τήρηση του μητρώου, τονώνει την αξιοπιστία των εγγράφων του και γενικότερα επιτυγχάνει την συντέλεση των διατυπώσεων δημοσιότητας, τελειοποιώντας και εκσυγχρονίζοντας το μητρώο που αποτελεί τομέα διοικητικής δράσης. Τέλος, η άμεση και ταχεία απόφαση του Προϊσταμένου του Πρωτοδικείου Πειραιά έχει ως αποτέλεσμα την επιτάχυνση της συντέλεσεως των διατυπώσεων δημοσιότητας του Μητρώου Ν.Ε. και γενικότερα την εξασφάλιση της οικονομίας των διαδικαστικών ενεργειών, αποφεύγοντας τις χρονοβόρες διαδικασίες που ακολουθούν οι Α.Ε.⁵³⁰

⁵²⁸Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979),1990,σελ.111-112

⁵²⁹Η εποπτεία που ασκεί ο Προϊστάμενος του Πρωτοδικείου Πειραιά στην τήρηση του μητρώου θεωρείται ότι συνιστά μερικό υποκατάστατο της διοικητικής εποπτείας που ασκεί το Υπουργείο Εμπορίου στις κοινές Α.Ε.

⁵³⁰Εάν ληφθεί υπόψη η απουσία από την οργανωτική συγκρότηση των Μητρώων Α.Ε. και Ε.Π.Ε. της δικαστικής εποπτείας και η συχνή ανάμειξη των δικαστηρίων στην διαδικασία συντέλεσης των διατυπώσεων δημοσιότητας λόγω των διαφορών που προκύπτουν για την νομιμότητα των καταχωριτέων περιστατικών, το αποτέλεσμα είναι η διαδικασία ολοκλήρωσης των διατυπώσεων δημοσιότητας να γίνεται απόλυτα χρονοβόρα, αφού τα δικαστήρια καθυστερούν πολύ να εκδώσουν σχετική απόφαση.

Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ.19-23

3.4.9.3 Οι αρχές που διέπουν το Μητρώου Ν.Ε.

Το Μητρώο Ν.Ε. διέπεται γενικότερα από κάποιες αρχές οι οποίες εγκαθιδρύουν και διατυπώνουν την λειτουργία του. Κάποιες από αυτές είναι οι εξής :

(α) Η αρχή της καταχωρήσεως εταιρειών : Η αρχή αυτή καθιερώνει την ιδιότητα του μητρώου ως μητρώο εταιρειών και όχι πράξεων, όπου οι για κάθε εταιρεία εγγραφές είναι συγκεντρωμένες σε μια περιληπτική «μερίδα» και αυτουσίως σε «φάκελο» , και περιλαμβάνουν κατά σειρά στοιχεία όπως το καταστατικό, η απόφαση αύξησης κεφαλαίου, ο διορισμός Δ.Σ. και άλλα. Τα στοιχεία αυτά ταξινομούνται κατά αριθμό μητρώου όπως και η ίδια η Ν.Ε. ,η οποία παίρνει αριθμό μητρώου με την καταχώρηση της εταιρικής της σύμβασης. Έτσι , η οργάνωση του μητρώου γίνεται πιο λειτουργική και εύχρηστη και δίνει την δυνατότητα για εύκολη αναζήτηση των στοιχείων της κάθε Ν.Ε. Το πρώτο γράμμα της επωνυμίας της κάθε Ν.Ε. βοηθά στην εύρεση του αριθμού μητρώου από το αλφαβητικό ευρετήριο του μητρώου. Αν η επωνυμία της Ν.Ε. δεν είναι καταχωρημένη στο ευρετήριο, τότε η έρευνα είναι αδύνατη και η δημοσιότητα, ουσιαστικά αλλά και νομικά, ανύπαρκτη.⁵³¹

(β) Η αρχή της δημοσιότητας: Η αρχή της δημοσιότητας αναφέρεται στο αρ.55 το οποίο ορίζει ότι το μητρώο είναι βιβλίο δημόσιο και άρα κατ' επέκταση δημόσιο έγγραφο. Ως εκ τούτου, οι πράξεις και τα γεγονότα τα οποία καταχωρούνται σε αυτό διέπονται από την αρχή αυτή και είναι προσιτά για έρευνα και αντιγραφή από κάθε ενδιαφερόμενο, είτε μέτοχο είτε τρίτο, χωρίς απαραίτητα να έχει έννομο συμφέρον. Η αρχή της δημοσιότητας μειώνει την προστασία των τρίτων καθώς κατά περίπτωση, ο τρίτος , μπορεί να θεωρηθεί υπόχρεος σε έρευνα του μητρώου και επίσης οι ισχυρισμοί τους προς άγνοια των περιχεομένων του μητρώου να μην ευσταθούν αφού το μητρώο είναι ανοικτό προς μελέτη.⁵³² Τέλος , το μητρώο, ως δημόσιο αρχή, είναι διαθέσιμο προς εξέταση, συγκεκριμένες ώρες οι οποίες ορίζονται ως εργάσιμες ώρες και ρυθμίζονται από το αρ.4§1,2,3 του π.δ. 809/1979.⁵³³

⁵³¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.88-89

⁵³²Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.125

⁵³³Το ωράριο λειτουργίας της υπηρεσίας Μητρώου Ν.Ε. καθορίζεται από διαταγή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και οι επισκέψεις των ενδιαφερομένων γίνονται ελεύθερα κατά τις εργάσιμες μέρες και ώρες. Η ελεύθερη αυτή είσοδος του κοινού μπορεί να περιορισθεί αλλά όχι για χρονικό διάστημα μικρότερο από 4 ώρες ανά εργάσιμη μέρα.

Καλαντζής Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.114

(γ) Η αρχή του αμετάβλητου του αριθμού μητρώου: Κάθε Ν.Ε., με την καταχώρηση της εταιρικής της συμβάσεως στο μητρώο, παίρνει αριθμό μητρώου, ο οποίος δεν μεταβάλλεται ενώ ακόμη και εάν η εταιρεία λυθεί, ο αριθμός μητρώου της δεν δίνεται σε άλλη Ν.Ε.

(δ) Η αρχή της νομικής δημοσιότητας: Το μητρώο διέπεται από την αρχή της νομικής και όχι της οικονομικής δημοσιότητας. Αυτό στην ουσία σημαίνει ότι στο μητρώο καταχωρούνται μόνο περιστατικά που αφορούν άμεσα ή έμμεσα το νομικό καθεστώς της Ν.Ε. και όχι άλλες αποφάσεις της Γ.Σ. ή οικονομικές καταστάσεις. Αυτή του η απλότητα, εξυπηρετεί στο να προστατεύει τους τρίτους και όχι να αποτελεί ενημέρωση των μετόχων της Ν.Ε. , όπως λειτουργεί το μητρώο για Α.Ε.

(ε) Το μητρώο ως σύνολο βιβλίων: Το μητρώο δεν είναι ένα ενιαίο βιβλίο αλλά ένα σύνολο βιβλίων όπως αντιστοίχως και η καταχώρηση στο μητρώο, που δεν είναι μία αλλά πολλαπλή. Έτσι, το μητρώο απαρτίζεται από 4 συνθετικά στοιχεία κατά το αρ.51, και το καθένα έχει την δική του λειτουργία του. Τα 4 αυτά στοιχεία είναι το βιβλίο μητρώου, ο φάκελος , η μερίδα και το ευρετήριο των οποίων η λειτουργία θα αναλυθεί παρακάτω.⁵³⁴

3.4.9.4 Η χρήση του Μητρώου Ν.Ε και τα συνθετικά του στοιχεία

Όπως προαναφέρθηκε, το Μητρώο Ν.Ε. έχει ως κύρια αποστολή του την δημοσιότητα της Ν.Ε. και αποτελεί το ίδιο το μέσο δημοσιότητας κάτι που σημαίνει ότι αποτελεί το επίσημο μέσο εξωτερικής προβολής των περιστατικών που δύνανται να δημοσιευτούν και αφορούν την εταιρική ζωή της Ν.Ε.

Η λειτουργία του είναι πρωτοποριακή καθώς δεν αποτελεί απλά ένα σύνθετο μέσο δημοσιότητας αλλά πρόκειται για ένα σύστημα δημοσιεύσεων το οποίο προσφέρει ένα οργανωμένο σύνολο εγγράφων ,με εύκολη πρόσβαση στο περιεχόμενο του. Επίσης , συναπαρτίζεται από επιμέρους συνθετικά στοιχεία , τα οποία συναρτώνται οργανικά μεταξύ τους , συνυπάρχουν και συλλειτουργούν με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται ένα εύχρηστο και προσιτό μέσο δημοσιότητας.⁵³⁵

⁵³⁴Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.88-90

⁵³⁵Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ.23

Το μητρώο λοιπόν αποτελείται από δύο δημόσια βιβλία που είναι το Βιβλίο Μητρώου Ν.Ε. και το Ευρετήριο Ν.Ε., τα οποία και τηρούνται με απόλυτη αλφαβητική και χρονολογική σειρά, μια καρτέλα συνοπτικών εγγράφων που είναι η Μερίδα της Ν.Ε. και ένα αρχείο εγγράφων που είναι ο Φάκελος κάθε Ν.Ε.⁵³⁶

Ειδικότερα:

(α) Το Βιβλίο Μητρώου Ν.Ε. : Το βιβλίο μητρώου, είναι ένα δημόσιο βιβλίο, βιβλιοδετημένο και αποτελούμενο από 300 σελίδες με ελεγμένη συνέχεια⁵³⁷ στις οποίες αναγράφονται οι επωνυμίες και οι αριθμοί μητρώου των Ν.Ε. που καταχωρούνται σε αυτό με χρονολογική σειρά ,καθώς επίσης και η χρονολογία διάλυσης τους. Ο Προϊστάμενος του Πρωτοδικείου Πειραιά μονογράφει κάθε φύλλο του βιβλίου αυτού, πριν από την χρήση του, και εν συνεχεία υπογράφει και χρονολογεί στο τέλος της κάθε πράξης. Στη χωριστή στήλη των Παρατηρήσεων, η οποία εμπεριέχεται στο βιβλίο αυτό, σημειώνονται περιληπτικά τα περιστατικά που είναι προς καταχώρηση και που διευκολύνουν την εξέταση του μητρώου (για παράδειγμα η αλλαγή επωνυμίας). Γενικότερα, το Βιβλίο μητρώου αποτελεί τον κατάλογο των Ν.Ε. οι οποίες από την στιγμή σύστασης τους περιέρχονται σε αυτόν λαμβάνοντας και αριθμό καταχώρησης που θα αποτελεί από εκεί και πέρα τον αριθμό μητρώου της εταιρείας⁵³⁸.

(β) Ο Φάκελος της Ν.Ε.:Ο φάκελος είναι ένα αρχείο όπου η Υπηρεσία Μητρώου Ν.Ε. φυλάσσει το καταστατικό και όλα τα συνοδευτικά έγγραφα της εταιρείας που αφορούν τα περιστατικά που υποβάλλονται προς καταχώρηση. Για κάθε Ν.Ε. τηρείται ξεχωριστό αρχείο το οποίο και αποτελεί τους φακέλους της Ν.Ε. και ταξινομείται με βάση τον αριθμό μητρώου της.

(γ) Η Μερίδα της Ν.Ε. : Αναλογικά με ότι ισχύει στις μερίδες των Εμπορικών Μητρώων, η Μερίδα της Ν.Ε. αποτελεί τον κορμό του συστήματος δημοσιότητας της Ν.Ε. Στην ουσία πρόκειται για μια καρτέλα με γραμμογράφηση (δηλαδή πίνακα από ενισχυμένο χαρτί) στις στήλες της οποίας γίνεται περιληπτική καταχώρηση όλων των περιστατικών που θα δημοσιευτούν. Κάθε καταχώρηση στην μερίδα χρονολογείται και υπογράφεται από τον αρμόδιο υπάλληλο. Στην μερίδα λοιπόν , καθώς το αρ.52 §3 (το οποίο έχει αναθεωρηθεί με το αρ.4 του ν.2987/2002) ορίζει, αναγράφονται αμέσως μετά την καταχώρηση της εταιρείας, η

⁵³⁶Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ.23-24

⁵³⁷Όπως ορίζει το υπ' αριθμόν 810 Προεδρικό Διάταγμα της 1/13.10.1979 (ΦΕΚ'Α 235)

⁵³⁸Σε περίπτωση υποβολής πολλών αιτήσεων προς καταχώρηση την ίδια μέρα, ακολουθείται σειρά προτεραιότητας με βάση τον αριθμό πρωτοκόλλου της αιτήσεως από το γενικό πρωτόκολλο της υπηρεσίας. (αρ.4 §4 του π.δ. 809/1979)

χρονολογία του καταστατικού, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκεια, η διεύθυνση και το εταιρικό κεφάλαιο της Ν.Ε. (με λίγα λόγια όλα τα συστατικά στοιχεία της Ν.Ε.). Επίσης, στην μερίδα αναγράφονται τα στοιχεία των μελών του Δ.Σ., των προσώπων που εκπροσωπούν την εταιρεία δικαστικά ή εξώδικα και του εξουσιοδοτημένου προσώπου για παραλαβή των εγγράφων που κοινοποιούνται προς την εταιρεία. Τα στοιχεία αυτά είναι το ονοματεπώνυμο τους, οι διευθύνσεις κατοικίας τους, οι αριθμοί αστυνομικής ταυτότητας και οι αριθμοί φορολογικού μητρώου τους.⁵³⁹ Σε περιπτώσεις τροποποίησης του καταστατικού, σημειώνεται στην μερίδα αμέσως μετά την υποβολή του αντιγράφου της Γ.Σ. η πράξη τροποποίησης καθώς και ολόκληρο το κείμενο των τροποποιημένων άρθρων. Επιπλέον, στη μερίδα σημειώνονται περιστατικά όπως η διάλυση της Ν.Ε., η απόφαση της Γ.Σ. για αναβίωση της Ν.Ε., ο διορισμός ή η αντικατάσταση εκκαθαριστών, κάθε απόφαση δικαστηρίου που αφορά την Ν.Ε. (όπως για παράδειγμα αποφάσεις για κήρυξη της σε πτώχευση ή διορισμό ή αντικατάσταση συνδίκου) και γενικά κάθε πράξη ή γεγονός που ο νόμος προβλέπει την σημείωση του.⁵⁴⁰ Γενικότερα λοιπόν, στη μερίδα της Ν.Ε., αναγράφονται όλα τα συστατικά στοιχεία της και οι μεταβολές αυτών και αποτελεί την καρδιά του μητρώου και τον καθρέφτη της Ν.Ε., ταξινομημένη πάντα με βάση τον αριθμό μητρώου της Ν.Ε.

(δ) Το Ευρετήριο Ν.Ε.: Το Ευρετήριο της Ν.Ε. είναι και αυτό ένα δημόσιο βιβλίο, αποτελούμενο από 100 σελίδες και διαθέτει τα χαρακτηριστικά του Βιβλίου Μητρώου Ν.Ε. Σε αυτό αναγράφονται με ακριβή τρόπο οι επωνυμίες και οι αριθμοί Μητρώου των Ν.Ε. με απόλυτη αλφαβητική σειρά και περιέχει και αυτό, όπως και το Βιβλίο Μητρώου, στήλη Παρατηρήσεων.⁵⁴¹

3.4.9.5 Η σειρά εξέτασης στο Μητρώο Ν.Ε.

Ακολουθώντας την τυπική σειρά εξέτασης, ο κάθε ενδιαφερόμενος που επιθυμεί να εξετάσει το Μητρώο μιας Ν.Ε., αρχικά συμβουλεύεται τις συνοπτικές καταχωρήσεις της Μερίδας της Ν.Ε. για να διαπιστώσει την ύπαρξη ή μη της κρίσιμης καταχώρησης και εν συνεχεία ανατρέχει στον Φάκελο όπου και θα πληροφορηθεί λεπτομερώς σχετικά με τα στοιχεία που ψάχνει. Συνεπώς, εδώ γίνεται κατανοητή η στενή λειτουργική αλληλεξάρτηση της Μερίδας και του

⁵³⁹Σε περίπτωση μεταβολής κάποιων εκ των πιο πάνω στοιχείων, σημειώνεται η μεταβολή αυτή στη μερίδα αμέσως μετά την υποβολή των σχετικών εγγράφων.

⁵⁴⁰http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf

⁵⁴¹Καλαντζής Αλ., «Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979)», 1990, σελ. 116-119
Σελέκος Δ. Πητρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 24-26

Φακέλου της Ν.Ε. καθώς οι καταχωρήσεις της πρώτης λειτουργούν ως παραπομπή στο αντίστοιχο εκτενές περιεχόμενο του δεύτερου⁵⁴² ακολουθώντας έτσι την αρχή της τυποποίησης των καταχωρήσεων της μερίδας όπου εκεί δεν περιγράφεται το περιεχόμενο του υποβληθέντος εγγράφου, αλλά η κατηγορία πράξεων στην οποία αυτό ανήκει.⁵⁴³

3.4.9.6 Η διαδικασία δημοσίευσης στο Μητρώο Ν.Ε.

Για να γίνει εφικτή και νομότυπη η πραγματοποίηση των διατυπώσεων δημοσιότητας του Μητρώου Ν.Ε. , υπάρχει ανάγκη ύπαρξης διαδικαστικών κανόνων που να οργανώνουν σε συστηματική βάση την έναρξη, την συνέχιση και την λήξη της διαδικασίας δημοσίευσης. Ο νόμος όμως 959 αλλά και το π.δ. 809/1979 δεν προβλέπουν κάποια ειδική ρύθμιση για την διαδικασία αυτή επομένως ακολουθείται ανάλογη διαδικασία με αυτή της διοικητικής διαδικασίας.⁵⁴⁴

Η διαδικασία λοιπόν δημοσίευσης που ακολουθείται στο Μητρώο είναι η εξής:

(α) Η αναγγελία: Η διαδικασία δημοσίευσης αρχίζει με την αναγγελία του περιστατικού προς δημοσίευση που αποτελεί μια πράξη η οποία ενεργοποιεί την διαδικασία συντέλεσης των διατυπώσεων δημοσιότητας . Η αναγγελία περιλαμβάνει την ανακοίνωση του περιστατικού προς δημοσίευση στην αρμόδια Υπηρεσία και ακολούθως την υποβολή αιτήσεως καταχώρισης στο Μητρώο Ν.Ε. Η αίτηση γίνεται πάντοτε εγγράφως⁵⁴⁵ και συνοδεύεται από τα σχετικά δικαιολογητικά, φέροντας πάντοτε και υπογραφή από τα πρόσωπα που νομιμοποιούνται να την υποβάλουν. Τα πρόσωπα αυτά είναι οι ιδρυτές της Ν.Ε. κατά το στάδιο της ίδρυσης της και τα εκάστοτε όργανα εκπροσώπησης της στο μετέπειτα της ιδρύσεως στάδιο. Τέλος , για να είναι η αναγγελία νομότυπη, θα πρέπει η υπογραφή αυτή να φέρει θεώρηση του γνησίου της όπως ορίζει το αρ.50§2. Έτσι, τα ενυπόγραφα έγγραφα της αναγγελίας τα οποία δημιουργούν το δημοσιευτέο περιστατικό, όπως για παράδειγμα η ιδρυτική σύμβαση, η απόφαση Γ.Σ. για

⁵⁴²Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 26

⁵⁴³Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 90

⁵⁴⁴Η διαδικασία εκδόσεως ατομικών διοικητικών πράξεων καθορίζεται με βάση τις γενικές αρχές διοικητικού δικαίου και τους νομολογιακούς κανόνες ως αποτέλεσμα της έλλειψης στο ελληνικό δίκαιο, ειδικής και κωδικοποιημένης νομοθεσίας για τη διοικητική διαδικασία.

Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 29

⁵⁴⁵Η υποβολή αιτήσεως , ακολουθώντας το βασικό κανόνα του διοικητικού δικαίου που ορίζει την απαίτηση έντυπων αιτήσεων προς τη Διοίκηση, δεν γίνεται ποτέ προφορικά , ενισχύοντας έτσι την πληρότητα και την εγκυρότητα της αναγγελίας.

τροποποίηση καταστατικού κ.α. ,πρέπει να φέρουν θεώρηση του γνησίου των υπογραφών ,είτε από Δημόσια αρχή είτε από συμβολαιογράφο.⁵⁴⁶

(β) Ο έλεγχος νομιμότητας : Προτού η αρμόδια υπηρεσία προβεί στην καταχώρηση του αναγγελόμενου δημοσιευτέου περιστατικού , θα πρέπει να διενεργήσει έλεγχο νομιμότητας του, ως αποτέλεσμα του διαπλαστικού χαρακτήρα της καταχωρήσεως, αφού δεν αποτελεί απλή πρωτοκόλληση και αρχειοθέτηση των περιστατικών προς δημοσίευση και των συνοδευτικών της εγγράφων αλλά πράξη δημόσιας αρχής που διαπλάθει έννομες σχέσεις ιδιωτικού δικαίου.

Έτσι αρχικά υπάρχει ο έλεγχος τυπικής νομιμότητας του περιστατικού που αναγγέλλεται με την πιο πάνω διαδικασία προτού γίνει η καταχώρηση του στο μητρώο. Ο έλεγχος αυτός αφορά το εάν η αναγγελία συμμορφώνεται με το διαδικαστικό δίκαιο που διέπει το μητρώο. Με άλλα λόγια, ο έλεγχος τυπικής νομιμότητας αφορά το παραδεκτό της αναγγελίας και αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του αρ.53 οι οποίες ορίζουν ότι εάν ο τηρών το μητρώο έχει αμφιβολίες όσον αφορά το νομότυπο τους ⁵⁴⁷ , δεν προβαίνει σε καταχώρηση αλλά τα παραπέμπει στον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου του Πειραιά, ειδοποιώντας ταυτόχρονα και τους ιδρυτές της Ν.Ε. εγγράφως (στην περίπτωση που το περιστατικό αφορά το καταστατικό). Όπως προκύπτει λοιπόν από την διάταξη αυτή του νόμου, σε περίπτωση αμφιβολίας για το νομότυπο των περιστατικών , η καταχώρηση τους γίνεται μόνο μετά από πράξη του Προϊσταμένου ενώ εάν προκύψει απορριπτική πράξη του , επιτρέπεται προσφυγή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο του Πειραιά. Γενικότερα , ο έλεγχος της τυπικής νομιμότητας και το παραδεκτό της αναγγελίας, αποτελούν τυπική προϋπόθεση για την καταχώρηση του αναγγελόμενου περιστατικού στο μητρώο. Επιπρόσθετα , τυπική προϋπόθεση αποτελούν επίσης τα εξής: η καθ' ύλην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Μητρώου Ν.Ε. για καταχώρηση περιστατικών που αφορούν την Ν.Ε. μόνο και όχι άλλες εταιρείες, η τήρηση του έγγραφου τύπου, η θεώρηση του γνησίου των υπογραφών, το νόμιμο ελάχιστο περιεχόμενο του καταστατικού (αρ.6§1), η πληρότητα του περιεχομένου της αναγγελίας και τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα καθώς και η υπογραφή της από νομιμοποιημένα πρόσωπα κ.α.

Πέραν από το έλεγχο της τυπικής νομιμότητας, προϋπόθεση για την καταχώρηση του αναγγελόμενου περιστατικού είναι ο έλεγχος και της ουσιαστικής νομιμότητας του. Ο έλεγχος

⁵⁴⁶Η απαίτηση αυτή του νόμου για θεώρηση του γνησίου των υπογραφών είναι αποτέλεσμα της ανάγκης για επίσημη πιστοποίηση των εγγράφων καθώς ο νόμος της Ν.Ε. δεν επιβάλλει την κατάρτιση με συμβολαιογραφικό τύπο του καταστατικού ή της τροποποίησής του και γενικότερα των λοιπών περιστατικών προς δημοσίευση.

⁵⁴⁷Η παράγραφος 2 του αρ.53 αναφέρεται στον τυπικό έλεγχο νομιμότητας του καταχωρητέου καταστατικού ενώ η παράγραφος 3 στην καταχωρητέα τροποποίηση του καταστατικού και οποιασδήποτε άλλης πράξης. Αλ. ,Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , σελ.117

αυτός δεν είναι ένας γενικός έλεγχος ουσιαστικής νομιμότητας αλλά προσδιορίζεται και περιορίζεται σε δύο κανόνες με στόχο να μην γίνει χρονοβόρος και πρακτικά αδύνατος. Έτσι ο έλεγχος αυτός γίνεται πριν από την καταχώρηση και προσδιορίζεται από τους εξής δύο κανόνες: Κατά πρώτον, ο έλεγχος αυτός αφορά μόνο τις διατάξεις του δικαίου της Ν.Ε. και ως εκ τούτου, για την καταχώρηση του αναγγελλόμενου περιστατικού στο μητρώο, προϋπόθεση αποτελεί το να μην αντίκειται στις διατάξεις του νόμου 959 μόνο και όχι στην υπόλοιπη έννομη τάξη με την χαοτική ύπαρξη νομοθετημάτων και κανόνων. Κατά δεύτερον, η Υπηρεσία Μητρώου Ν.Ε., ελέγχει εάν το αναγγελλόμενο περιστατικό συμφωνεί με τον ν.959, με βάση μόνο τα δικαιολογητικά έγγραφα που συνυποβάλλονται με την αναγγελία, χωρίς την διεξαγωγή αποδεικτικής διαδικασίας για διάγνωση πραγματικών περιστατικών και έννομων σχέσεων που δεν προκύπτουν από τα έγγραφα αυτά. Έτσι, ο έλεγχος αυτός ορίζεται ως μερικός έλεγχος τυπικής νομιμότητας στο πλαίσιο αυτών των δύο κανόνων.⁵⁴⁸

3.4.9.7 Η καταχώρηση στο Μητρώο Ν.Ε. και οι συνέπειες της

Η καταχώρηση στο μητρώο ολοκληρώνεται με την περιληπτική εγγραφή του αναγγελλόμενου περιστατικού στην Μερίδα της Ν.Ε., με την αρχειοθέτηση των συνοδευτικών δικαιολογητικών στον Φάκελο και επίσης με τη διενέργεια των σχετικών εγγράφων στο Ευρετήριο και στο Βιβλίο Μητρώου Ν.Ε. Συνεπώς, για να θεωρηθεί πλήρης μια καταχώρηση, θα πρέπει να ενημερώνονται και τα τέσσερα συνθετικά στοιχεία του μητρώου.

Η συνέπεια της καταχώρησης ή με άλλα λόγια η ενέργεια της καταχώρησης αλλάζει ανάλογα με την περίπτωση και εκδηλώνεται κάθε φορά με διαφορετικό βαθμό έντασης, ο οποίος καθορίζεται με βάση την διάταξη που προβλέπει την καταχώρηση του κάθε περιστατικού στο μητρώο. Έτσι, στο δίκαιο του Μητρώου Ν.Ε., υπάρχουν τρεις βαθμοί έντασης της δημοσιότητας ή αλλιώς τρεις μορφές ενέργειας των καταχωρήσεων και είναι η συστατική, η θεραπευτική και η δηλωτική ενέργεια.

Ειδικότερα:

(α) **Συστατική ενέργεια:** Συστατική ενέργεια έχουμε όταν ο νόμος 959 καθορίζει ότι χωρίς την καταχώρηση του συγκεκριμένου περιστατικού στο μητρώο, δεν επέρχονται οι

⁵⁴⁸Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 28-42

έννομες συνέπειες του. Πράξεις συστατικής ενέργειας ή αλλιώς συστατικής καταχώρησης είναι οι πράξεις όπως η ίδρυση, η τροποποίηση του καταστατικού, η αναβίωση της Ν.Ε. , η πρόωρη λύση της, η συγχώνευση της κ.α..⁵⁴⁹ Η έλλειψη πάντως της συστατικής καταχώρησης δεν επιφέρει ακυρότητα των δικαιοπρακτικών περιστατικών αλλά απλώς οι εν λόγω δικαιοπραξίες είναι ανενεργές μέχρι την νομότυπη καταχώρηση τους.

(β) Θεραπευτική ενέργεια: Το είδος αυτό καταχώρησης ορίζει ότι μετά το τέλος της καταχώρησης, οι επιδιωκόμενες έννομες συνέπειες επέρχονται ακόμη και εάν υπάρχει έλλειψη ή ελαττωματικότητα των προϋποθέσεων νομιμότητας του καταχωρητέου περιστατικού. Έτσι, σε αυτές τις περιπτώσεις υπάρχει θεραπευτική ενέργεια της καταχώρησης είτε με ισχυρή ενέργεια όπου αναπληρώνεται το ελλείπον ή ελαττωματικό στοιχείο του πραγματικού της καταχωριζόμενης δικαιοπραξίας είτε με μικρότερη ενέργεια όπου απλώς μετριάζονται οι συνέπειες της έλλειψης ή της ελαττωματικότητας αυτής. Άλλωστε, η θεραπευτική ενέργεια εκδηλώνεται υπέρ πάντων, ακόμη και υπέρ των κακόπιστων τρίτων οι οποίοι γνωρίζουν την ελαττωματικότητα του περιστατικού.

(γ) Δηλωτική ενέργεια: Οι καταχωρήσεις αυτές γίνονται με απλή δηλωτική ενέργεια η οποία είναι η ασθενέστερη ενέργεια καθώς η συντέλεση της δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του δημοσιευτέου δικαιοπρακτικού περιστατικού αλλά απλώς τίθεται από τον νόμο ως προϋπόθεση για να αντισταθμίσει έναντι τρίτων. Συνεπώς, το περιστατικό προς καταχώρηση, ολοκληρώνεται και αποκτά πλήρη ισχύ ήδη πριν την καταχώρηση του στο μητρώο και ανεξαρτήτως εάν εν τέλει θα καταχωρηθεί ή όχι, αλλά για να αντισταθμίσει έναντι τρίτων θα πρέπει να καταχωρηθεί νόμιμα.⁵⁵⁰ Γενικότερα, πράξεις δηλωτικής καταχώρησης είναι οι περιοριστικός αναφερόμενες πράξεις του αρ.52§3 όπως ο διορισμός και η ανάκληση μελών του Δ.Σ. , εκπροσώπων και εκκαθαριστών, η απόφαση Δικαστηρίου για κήρυξη σε πτώχευση της Ν.Ε. και η κάθε σχετική απόφαση του πτωχευτικού Δικαστηρίου για ανάκληση, περάτωση ή μεταβολής χρόνου παύσης πληρωμών, καθώς επίσης και στοιχεία προς δημοσίευση άλλων διατάξεων του ν.959 όπως η δικαστική ακύρωση της Ν.Ε. ή αποφάσεως της Γ.Σ., η δικαστική απόφαση διορισμού προσωρινής διοικήσεως, η παραίτηση μέλους του Δ.Σ. ή εκκαθαριστή και τέλος η έναρξη ή η λήξη της εκκαθάρισης.⁵⁵¹

⁵⁴⁹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 90-91

⁵⁵⁰Σελέκος Δ. Πητρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 42-47

⁵⁵¹Γεωργακόπουλος Ν. Λεων. ,Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ.91

3.4.9.8 Η σημασία της δημοσιότητας του Μητρώο Ν.Ε.

Όπως προαναφέρθηκε, το μητρώο αποτελεί ένα σύστημα δημοσιεύσεων και αποβλέπει στη διευκόλυνση και την εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών της Ν.Ε. Με τον τρόπο αυτό προστατεύονται από την μια τα τρίτα ενδιαφερόμενα πρόσωπα τα οποία έχουν την δυνατότητα να συμβουλευονται ανά πάσα στιγμή και χωρίς περιορισμούς το περιεχόμενο των καταχρήσεων του μητρώου και από την άλλη προστατεύεται και η Ν.Ε. καθώς μπορεί να αντιτάξει έναντι των τρίτων τα δημοσιευμένα στο μητρώο περιστατικά τα οποία αφορούν τις έννομες σχέσεις που γεννώνται από την συμμετοχή της Ν.Ε. στη συναλλακτική ζωή και ως αποτέλεσμα της δικαιοπρακτικής της δράσης. Αντιθέτως, υπάρχει η αρνητική δημοσιότητα του αρ.54§1 όπου η Ν.Ε. δεν μπορεί να αντιτάξει σε τρίτους, πράξεις ή γεγονότα που δεν αναφέρονται στην μερίδα εκτός βέβαια εάν αποδείξει ότι οι τρίτοι τα γνώριζαν. Η αρνητική αυτή δημοσιότητα λειτουργεί ως κίνητρο στις Ν.Ε. να προχωρούν σε καταχώρηση των περιστατικών και εν τέλει σε δημοσίευση αυτών με σκοπό την προστασία έναντι των τρίτων και της μη ενεργοποίησης της αρνητικής δημοσιότητας.⁵⁵²

Εν κατακλείδι, το Μητρώο Ν.Ε. αποτελεί όπλο της Ν.Ε. και ένα εύχρηστο και καλά οργανωμένο σύστημα δημοσιότητας το οποίο προστατεύει την Ν.Ε. και τους συναλλασσόμενους με αυτή τρίτους και ταυτόχρονα προσδίδει σε αυτή κύρος και διαφάνεια.

3.4.10 Το Φορολογικό Καθεστώς Των Ναυτικών Εταιρειών.

Η φορολογία των Ν.Ε. παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες σε σύγκριση με τις λοιπές εταιρείες του κοινού δικαίου και εφοδιάζει τις Ν.Ε. με σημαντικές φορολογικές απαλλαγές που τις καθιστούν πιο ελκυστικές στο ξένο αλλά και το εγχώριο κεφάλαιο. Το φορολογικό καθεστώς των Ν.Ε. ρυθμίζεται από το αρ.58 του Ν.959. και αφορά την φορολογία εισοδήματος του νομικού προσώπου της Ν.Ε., την απαλλαγή από φόρους και τέλη ορισμένων πράξεων της εταιρείας και την απαίτηση για τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζει ο Κώδικας Φορολογικών στοιχείων.

⁵⁵²Σελέκος Δ. Πετρ., Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο, 1996. σελ. 53-68

3.4.10.1 Η Φορολογία του Εισοδήματος των Ναυτικών Εταιρειών

Η φορολογία του εισοδήματος των Ν.Ε. διαφοροποιείται ανάλογα με το εάν η Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια ή όχι. Έτσι, στην πρώτη περίπτωση, οι πλοιοκτήτριες Ν.Ε. φορολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 οι οποίες αποτελούν παρέκκλιση από τα όσα ισχύουν για την φορολόγηση φυσικών και νομικών προσώπων⁵⁵³ και οι οποίες εγκαθιδρύουν ένα ειδικό σύστημα φορολογήσεως. Το ειδικό αυτό σύστημα φορολογήσεως επιβάλλεται επί του εισοδήματος των πλοιοκτητριών Ν.Ε. από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία και περιλαμβάνει είτε την επιβολή φόρου ανάλογα με την χωρητικότητα σε κόρους και με την ηλικία του κάθε πλοίου εάν πρόκειται για πλοίο πρώτης κατηγορίας⁵⁵⁴, είτε την επιβολή εισφοράς ανάλογα με την χωρητικότητα σε κόρους του πλοίου εάν πρόκειται για πλοίο δεύτερης κατηγορίας⁵⁵⁵. Ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία πρώτης κατηγορίας γίνεται με βάση το αρ.6 του Ν.27/1975 ενώ ο υπολογισμός της εισφοράς για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας γίνεται με βάση το αρ.12 του Ν.27/1975.⁵⁵⁶ Ως εκ τούτου, το αρ.2 του Ν.27/1975 απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη, την ίδια την εταιρεία αλλά και τους μετόχους της από κάθε άλλη υποχρέωση καταβολής φόρου αναφορικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία, πλην των αναφερόμενων φόρων εισοδήματος του Ν.27/1975 και υπό την προϋπόθεση η Ν.Ε. να είναι πλοιοκτήτρια εταιρεία ελληνικών πλοίων.

Στην δεύτερη περίπτωση όπου οι Ν.Ε. δεν είναι ταυτοχρόνως και πλοιοκτήτριες αλλά εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία τα οποία ανήκουν σε τρίτους, τότε ο υπολογισμός της φορολογίας του εισοδήματος τους γίνεται με βάση τις γενικές διατάξεις για την φορολογία νομικών προσώπων και φορολογούνται όπως οι Α.Ε. για τα καθαρά τους κέρδη. Επιπρόσθετα, σε αντίθεση με τις πλοιοκτήτριες Ν.Ε., οι λοιπές Ν.Ε. φορολογούνται κατά τις γενικές διατάξεις του αρ. 58 του Ν.959 (και πιο συγκεκριμένα με βάση τις παραγράφους 2α

⁵⁵³Μάλιστα, ο Ν.27/1975 κρίθηκε ότι αντίκειται στο αρ.4§5 του Συντάγματος, το οποίο και κατοχυρώνει τα ατομικά και τα κοινωνικά δικαιώματα των πολιτών του κράτους και πιο συγκεκριμένα προβλέπει την ίση συνεισφορά των Ελλήνων πολιτών στα δημόσια βάρη ανάλογα με τις δυνατότητες τους.

⁵⁵⁴Καλαντζής Αλ. „Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ’ άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , <http://www.nee.gr/downloads/265N27-1975.pdf>

⁵⁵⁵Όπως ορίζει το αρ.3 του Ν.27/1975 , στα πλοία δεύτερης κατηγορίας ανήκουν τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία , ιστιοφόρα και πλοιάρια.

⁵⁵⁶Καλαντζής Αλ. „Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ’ άρθρο του Ν. 959/1979), 1990 , <http://www.nee.gr/downloads/265N27-1975.pdf>

και 3) για πράξεις όπως την διανομή των κερδών στους μετόχους, τη διανομή του καθαρού προϊόντος της εκκαθάρισεως και την κεφαλαιοποίηση των κερδών τους.

Τέλος , στην περίπτωση όπου μια Ν.Ε. πραγματοποιεί ταυτόχρονα κέρδη και από εκμετάλλευση δικού της πλοίου και από διαχείριση ή εκμετάλλευση ξένου πλοίου, τότε θα φορολογηθεί για τα πρώτα κέρδη της με βάση το Ν.27/1975 ενώ για τα δεύτερα κέρδη της με βάση τις γενικές διατάξεις για την φορολογία νομικών προσώπων. Κέρδη από άλλες δραστηριότητες των Ν.Ε. όπως για παράδειγμα η πρακτόρευση, φορολογούνται ανάλογα με ότι ισχύει για την φορολόγηση των κερδών των Α.Ε.

3.4.10.2 Η απαλλαγή των Ν.Ε από φόρους και τέλη

Οι Ν.Ε. απολαμβάνουν κάποιες φορολογικές απαλλαγές. Αρχικά έχουμε την απαλλαγή από τον φόρο συγκεντρώσεως κεφαλαίου όλων των Ν.Ε. ανεξαρτήτως πλοιοκτησίας ή μη, όπως ορίζει ο Ν.1676/1986. Η απαλλαγή αυτή, σύμφωνα με το αρ.18 του πιο πάνω Νόμου, αφορά μόνο τον φόρο συγκεντρώσεως που επιβάλλεται σε πράξεις που αποτελούν συγκέντρωση κεφαλαίου. Μερικές από τις πράξεις αυτές οι οποίες τυχαίνουν απαλλαγής από το φόρο συγκεντρώσεως κεφαλαίου είναι οι εξής:

α) Η σύσταση των Ν.Ε. και η αύξηση του κεφαλαίου τους.

β) Η αύξηση του ενεργητικού με παροχή υπηρεσιών από μέτοχο όπου ναι μεν δεν γίνεται αύξηση κεφαλαίου αλλά διαφοροποιούνται τα δικαιώματα ή η αξία των μεριδίων.

γ) Η αύξηση του ενεργητικού με εισφορά περιουσιακών ειδών για χορήγηση δικαιωμάτων (όπως ψήφου, συμμετοχής στα κέρδη ή στο προϊόν εκκαθάρισης) και όχι για συμμετοχή στο εταιρικό κεφάλαιο.

δ) Η σύναψη δανείων

Επιπλέον, το αρ.31 του Ν.1676/1986 ορίζει και κάποιες άλλες απαλλαγές των Ν.Ε. όπως την κατάργηση τελών χαρτοσήμου για τις πιο πάνω πράξεις, την απαλλαγή από εισφορές Ο.Γ.Α. κ.α.

3.4.10.3 Οι υποχρεώσεις των Ν.Ε. από τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων

Το αρ. 58 του Ν.959 στην παράγραφο 4 ορίζει τις περιπτώσεις των Ν.Ε. που οφείλουν να ακολουθούν τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και είναι οι περιπτώσεις των Ν.Ε. οι οποίες εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία τα οποία ανήκουν σε τρίτους. Αντιθέτως, οι λοιπές Ν.Ε. που είναι και πλοιοκτήτριες, έχουν μόνο τις εξής υποχρεώσεις :

α) Να τηρούν βιβλία εσόδων και εξόδων στην ελληνική γλώσσα,

β) Να εκδίδουν, να λαμβάνουν και να φυλάσσουν παραστατικά των συναλλαγών τους σε συμμόρφωση με τα όσα ο Κώδικας Φορολογικών Στοιχείων ορίζει.

γ) Να υποβάλλουν ενώπιον του Οικονομικού Εφόρου τις δηλώσεις και τα φορολογικά στοιχεία που επίσης ορίζει ο Κώδικας Φορολογικών Στοιχείων.⁵⁵⁷

⁵⁵⁷Καλαντζής Αλ., «Ναυτική Εταιρεία (ερμηνεία κατ' άρθρο του Ν. 959/1979)», 1990, <http://www.nee.gr/downloads/265N27-1975.pdf>

Συμπεράσματα

Διαχρονικά, η άσκηση της ναυτικής εμπορίας προαπαιτούσε την ύπαρξη συνεταιρισμού ως αποτέλεσμα των μεγάλων κεφαλαίων που απαιτούνταν και του υψηλού κινδύνου επένδυσης και εργασιών που θα έπρεπε να πάρει ο έκαστος επιχειρηματίας. Είναι φανερό λοιπόν ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα απαιτεί την σύσταση εταιρειών κάτω από τις οποίες οι κίνδυνοι θα επιμερίζονται μεταξύ των εταίρων και μέσα από την λειτουργία της εταιρείας θα επιτυγχάνεται πιο εύκολα ο στόχος των εκάστοτε ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Για την σύσταση των ναυτιλιακών εταιρειών, πρωταρχικό ζήτημα για κάθε επιχειρηματία είναι η επιλογή του εταιρικού τύπου με βάση τον οποίο θα συσταθεί η επιχείρηση. Η επιλογή αυτή γίνεται με βάση την μετοχική σύσταση την οποία θα ήθελε ο εκάστοτε επιχειρηματίας και με γνώμονα τις νομοθετικές και τις λειτουργικές διευκολύνσεις που του προσφέρει ο κάθε εταιρικός τύπος. Στον τομέα της ναυτιλίας, οι επιχειρηματίες αναζητούν εταιρικούς τύπους οι οποίοι θα τους δίνουν οικονομικές, φορολογικές και διοικητικές διευκολύνσεις, με λιγότερες απαιτήσεις και εύκολη σύσταση.

Στην Ελλάδα, οι επιλογές εταιρικών τύπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι πολλές καθώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό – καθώς η ναυτιλιακή δραστηριότητα εμπίπτει στην εμπορική δραστηριότητα- εταιρικοί τύποι του Εμπορικού Δικαίου, ιδιόμορφοι τύποι όπως αυτός Συμπλοιοκτησίας, εταιρικοί τύποι με βάση ειδικά νομοθετήματα όπως 89/1967, 378/1968, 27/1975 και 814/1978 και εταιρικοί τύποι του Ναυτικού Δικαίου.

Η ύπαρξη όμως των διεθνών υπεράκτιων κέντρων τα οποία προσέφεραν και προσφέρουν εύπλαστους εταιρικούς τύπους απαλλαγμένους από χρονοβόρες διαδικασίες σύστασης, με φορολογικές διευκολύνσεις και απαλλαγές, εμπιστευτικότητα και ανωνυμία και γενικότερα εταιρικούς τύπους που με πληθώρα πλεονεκτημάτων, ήρθε να ανταγωνιστεί και να υπερνικήσει τους Ελληνικούς εταιρικούς τύπους.

Ως εκ τούτου, οι προσωπικές εταιρείες του Εμπορικού Δικαίου (Ο.Ε και Ε.Ε.), λόγω του έντονου προσωπικού χαρακτήρα τους και σε συνδυασμό με το μεγάλο κίνδυνο που εμπεριέχει η ναυτιλιακή δραστηριότητα, έχει σαν αποτέλεσμα να μην απαντώνται συχνά ως εταιρικοί τύποι στη ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά σε πολύ μεμονωμένες περιπτώσεις. Από την άλλη, ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας, αν και υπήρξε η πρώτη απόπειρα συλλογικής εκμετάλλευσης

πλοίων επί τουρκοκρατίας, εντούτοις με το πέρασμα του χρόνου παραγκωνίστηκε. Σήμερα ο θεσμός αυτός διατηρεί την σημασία του κυρίως για μεσαίες και μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πάντα με σκοπό την συνεκμετάλλευση ενός και μόνο πλοίου.

Οι εταιρικοί τύποι οι οποίοι τυγχάνουν ευρείας χρήσεως είναι αυτοί των κεφαλαιουχικών εταιρειών (Α.Ε. και Ε.Π.Ε.) του Εμπορικού Κώδικα. Η περιορισμένη ευθύνη των εταίρων καθώς ευθύνονται μέχρι και το ποσό της εισφοράς τους αφού η ίδια η εταιρεία ευθύνεται με την δικιά της περιουσία και γενικότερα η δυνατότητα έκδοσης μετοχών και η εύχρηστη λειτουργία τους τις κατατάσσουν ως πρώτες επιλογές για σύσταση ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Τέλος, οι δύο αυτοί εταιρικοί τύποι είναι ευρέως διαδεδομένοι ανά τον κόσμο καθώς αποτελούν τους κυριότερους τύπους εταιρειών παγκοσμίως υπό τις μορφές ‘‘LTD’’ και ‘‘S.A.’’.

Όπως προκύπτει από το σύνολο της παρούσας εργασίας, ο νομοθέτης είχε σαν στόχο την δημιουργία ενός ιδιαίτερου εταιρικού τύπου ο οποίος θα ξέφευγε από τους κοινούς εταιρικούς τύπους και θα αποτελούσε ένα τύπο καθαρά για την ναυτιλιακή δραστηριότητα και οποίος με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, θα ανταγωνιζόταν τις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες και θα προσέλκυε τα εκπατρισμένα ελληνικά κεφάλαια. Η πρώτη προσπάθεια, με τη δημιουργία του ιδιαίτερου εταιρικού τύπου της Ειδική ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας της οποίας η σύστασή στηριζόταν στο άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53, οδηγήθηκε σε αποτυχία για λόγους κυρίως φορολογικούς και τεχνικής φύσεως, σε θέματα της συστάσεως. Αν και η εταιρεία αυτή αποτελούσε μια απλουστευμένη μορφή ανωνύμου εταιρείας, η διαδικασία ήταν ιδιαίτερα χρονοβόρα και πολύπλοκη με αποτέλεσμα το εγχείρημα αυτό να αποτύχει και στην πράξη να συναντάται πολύ σπάνια, με πολύ λίγες εταιρείες να εφαρμόζουν τον εταιρικό αυτό τύπο. Παρά το γεγονός ότι το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 περί «εισαγωγής κεφαλαίων εξωτερικού» είχε επιτύχει και μέχρι το τέλος του 1980, το 77% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ήταν εγγεγραμμένο στα ελληνικά νηολόγια, εντούτοις η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία απέτυχε και παρά το στόχο της για αποκλεισμό της Α.Ε από τη χρήση της σε ναυτιλιακούς σκοπούς, στην πράξη εφαρμόστηκε ο κοινός τύπος Α.Ε και σπανιότερα η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ως απόρροια των προαναφερθέντων, ο νομοθέτης οδηγήθηκε στην δημιουργία της Ναυτικής Εταιρείας η οποία αποτελούσε και αυτή ένα ιδιόρρυθμο μόρφωμα εταιρείας που είχε σαν στόχο να προσελκύσει τα πλοία που ανήκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ώστε νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία μέσω της ιδρύσεως μιας Ναυτικής Εταιρείας στην Ελλάδα. Η

Ναυτική Εταιρεία αποτελούσε μια εταιρεία με εύπλαστο καταστατικό, μηδαμινή εποπτεία, υψηλή ασφάλεια συναλλαγών, με φορολογικές απαλλαγές και συναλλαγματική ελευθερία καθώς και μια εταιρεία που θα επέτρεπε την πλοιοκτησία, τον εφοπλισμό, την κυριότητα και την διαχείριση πλοίων ελληνικών αλλά και ξένων, διατηρώντας πάντα την ελληνικότητα του πλοίου. Η Ναυτική Εταιρεία αποτελούσε ένα εξιχρονισμένο τύπο εταιρείας ακολουθώντας τα πρότυπα των ξένων εταιρικών νομοθεσιών οι οποίες παρείχαν ευελιξία στους μετόχους αναφορικά με τα δικαιώματα τους και απάλλαζε τις εταιρείες από τον έντονο κρατικό έλεγχο. Οι προσπάθειες του νομοθέτη απέδωσαν καρπούς και η δημιουργία του εταιρικού αυτού τύπου στέφθηκε με επιτυχία καθώς είχε καταφέρει να συγκεντρώσει ένα μεγάλο αριθμό Ελλήνων – αλλά και ξένων – πλοιοκτητών οι οποίοι επαναπάτρισαν τα κεφάλαια τους και δημιούργησαν εταιρείες υπό τον τύπο της Ναυτικής Εταιρείας και δίνοντας στα πλοία τους την Ελληνική σημαία. Μέχρι το 2005 η Ναυτική Εταιρεία απαριθμούσε 3500 ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα ενώ με βάση το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μέχρι σήμερα έχουν εγγραφεί 5000 Ναυτικές Εταιρείες.

Παρόλο που το εγχείρημα της Ναυτικής Εταιρείας είχε θετικά αποτελέσματα με σύσταση πολλών εταιρειών υπό τον τύπο αυτό, εντούτοις δεν ικανοποιήθηκε απόλυτα ο στόχος του νομοθέτη για πλήρη επαναπατρισμό των Ελληνικών κεφαλαίων και ισχυροποίηση της Ελληνικής σημαίας. Η μεγάλη δυναμική των εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών με πιο τρανά παραδείγματα αυτά της Λιβερτίας, του Παναμά, των Νήσων Μάρσαλ, της Κύπρου και της Μάλτας δεν άφησαν περιθώριο στην Ναυτική Εταιρεία να επιτύχει σε απόλυτο βαθμό τον στόχο του νομοθέτη. Τα υπεράκτια αυτά κέντρα παρέχουν ανυπέρβλητα πλεονεκτήματα σε θέματα φορολογίας, ανωνυμίας των μετόχων, ασφάλειας, λειτουργικών διευκολύνσεων, ταχύτατων και οικονομικά ευνοϊκών απαιτήσεων σύστασης και γενικότερα καλύπτουν όλες τις ανάγκες των επιχειρηματιών για σύσταση εταιρειών υπό τους τύπους αυτούς. Είναι φανερό πως όσο εξιχρονισμένος και ευέλικτος είναι ο τύπος της Ναυτικής Εταιρείας, δεν θα μπορούσε να ανταγωνιστεί ευθέως τις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες αποτελούν τον ιδανικό τύπο ναυτιλιακής επιχείρησης.

Έτσι η Ναυτική Εταιρεία φαίνεται να μην έχει καταφέρει να υπερνικήσει τις εξωχώριες ναυτιλιακές εταιρείες. Τρανό παράδειγμα είναι ότι ενώ ο ελληνικών συμφερόντων στόλος απαριθμεί 4.057 πλοία, τα πλοία υπό ελληνική σημαία είναι 839⁵⁵⁸, κάτι το οποίο

⁵⁵⁸<http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-elliniki-simaia>

δείχνει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν την σύσταση εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών θέτοντας έτσι τα πλοία τους υπό ξένη σημαία, διατηρώντας όμως τις εταιρείες διαχείρισης ή γραφεία αντιπροσώπευσης στην Ελλάδα, και πάντα υπό εταιρικούς τύπους του Εμπορικού Κώδικα (δηλαδή τις κεφαλαιουχικές εταιρείες Α.Ε. και Ε.Π.Ε.). Στον παρακάτω πίνακα διαφαίνεται η κατανομή των πλοίων Ελληνικών συμφερόντων σε σημαίες εξωχώριων εταιρειών.

Πίνακας 5:

ΣΗΜΑΙΑ	ΠΛΟΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ DWT
Λιβερία	739	54.034.080
Νησιά Μάρσαλ	697	54.806.342
Μάλτα	606	48.550.930
Παναμάς	398	25.210.082
Κύπρος	253	17.689.741

Πηγή : <http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolosta-839-me-elliniki-simaia>

Συνοψίζοντας, κανένας εταιρικός τύπος του Ελληνικού Δικαίου δεν κατάφερα να υπερνικήσει ή έστω να ανταγωνιστεί τους εταιρικούς τύπους των εξωχώριων κέντρων. Πέραν των πασιφανών σημείων στα οποία πλεονεκτούν , η οικονομική κρίση, η πολιτική , νομοθετική και φορολογική αστάθεια που επικρατεί στην Ελλάδα και γενικότερα η πτώση των τελευταίων χρόνων στην ναυτιλιακή αγορά, αναγκάζουν τα Ελληνικά κεφάλαια να διαφεύγουν στο εξωτερικό και να αναζητούν καλύτερες και ευνοϊκότερες φορολογικές και νομοθετικές συνθήκες για να εγκαταστήσουν τις επιχειρήσεις τους, επιζητώντας την ελαχιστοποίηση του κόστους και της ασφάλειας των επενδύσεων τους. Η Ναυτική Εταιρεία μπορεί να ήταν ένα θετικότερο νομοθέτημα και μια αξιοπρεπέστατη προσπάθεια εξιχνισμού των ναυτιλιακών εταιρικών τύπων, εντούτοις απέχει πολύ από την υπερδυναμία των εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών.

Βιβλιογραφία

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Αλεξανδρίδης Α. Μιχαήλ, (2005) , “Διαχείριση Επενδύσεων” , Σύγχρονη Εκδοτική ΕΠΕ
- Αλεξανδρίδης Α. Μιχαήλ , (2004) , “Χρηματοοικονομική Διαχείριση” , Σύγχρονη Εκδοτική ΕΠΕ
- Αντωνοπούλου Κορδή Ματίνα, (2001), “Εισαγωγή στο Χρηματιστηριακό Δίκαιο” , Αθήνα- Θεσσαλονίκη , Εκδόσεις Σάκκουλα ,
- Βλάχος Γ.Π. , (2015) , Γ’ Έκδοση , “Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Αθήνα , Εκδόσεις Σταμούλη ,
- Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β. , (1996) , “ Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Αθήνα – Πειραιάς , Εκδόσεις Σταμούλη
- Γεωργακόπουλος Ν. Λεωνίδας , (2006) , “ Ναυτικό Δίκαιο” , Αθήνα, Εκδόσεις Π. Ν. Σάκκουλας
- Δελούκα Α. Νικόλαος , (1979) , 2^η Έκδοση, “ Ναυτικό Δίκαιο” , Αφοί Π. Σάκκουλα

- Δουβής Παναγιώτης, (2003), “ Offshore Δραστηριότητες ”, Αθήνα , Εκδόσεις Σταμούλη
- Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας»
- Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη, (1989) , Β' Έκδοση- Βελτιωμένη , “ Ναυτικό Δίκαιο ” , Θεσσαλονίκη , Εκδοτικός Οίκος Σάκκουλα,
- Κιάντου- Παμπούκη Αλίκη, (2005) , 1^{ος} τόμος – 5^η Έκδοση , “ Ναυτικό Δίκαιο ”, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Εκδοτικός Οίκος Σάκκουλα ,
- Κρεμέζης Δ. Ιάσωνας , (1973), “Στοιχεία Αγγλικού Ναυτικού Δικαίου“, Αθήναι
- Λουκόπουλος Ανδρέας Δ.,(1969), Τεύχος Α', “Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου“, Αθήναι , Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,
- Μεταξά Ν. Βασίλη, (1985), “ Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας ”, Αθήνα , Εκδόσεις Παπαζήση
- Μπόλος, Π . Άγγελος , (2013)“ Οι εξωχώριες (offshore companies) και Ελληνική Έννομη τάξη”, Νομικό Βήμα,
- Ναυτικά Χρονικά 15-1-1981

- Ποταμιανός Φ. Γεώργιος , (1972), “Η συμπλοιοκτησία ” , Αθήνα,
- Ποταμιάνου Γ. Φωκίωνος. , (1963,) , Τεύχος Α’, “Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου ”, Αθήνα , Βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πειραιώς,
- Πουλαντζάς Νικόλαος Μ. (1998), Τεύχος Α’, “Ναυτικό δίκαιο” , Εκδόσεις Σταμούλη,
- Ρόκας Κ. Ιωάννης, (2011) , 4^η Έκδοση, “Εταιρίες”, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Ρόκας Κ. Νικόλαος , 7^η Ενημερωμένη Έκδοση, “Εμπορικές Εταιρίες”, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Σαρλής Π., Ο νέος θεσμός της ναυτικής εταιρείας και η ειδική ανώνυμος ναυτιλιακή εταιρεία
- Σελέκος Δ. Πέτρος, (1996) “Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο” , Αθήνα- Κομοτηνή , Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Σινανιώτη Μαρούδη Αριστέα, (2012) , 3^η Έκδοση, “ Εμπορικό Δίκαιο- Εταιρείες” , Αθήνα , Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

- Σπαρτιώτης Ε. Γεώργιος και Μαργέτης Δ.Γεώργιος, (1997) “Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου ” , Ίδρυμα Ευγενίδου. Βιβλιοθήκη του Ναυτικού
- Σπυρίδωνος Π. Αλέξανδρος , (2012) , “Δίκαιο ΙΚΕ & ΕΠΕ ” , Αθήνα, Εκδόσεις Νομική βιβλιοθήκη
- Τσαγκλάγκανος Α. Άγγελος , 2015, 3^η Έκδοση, “Εισαγωγή στην Οικονομική των Επιχειρήσεων ” , Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη,
- Χαρλαύτη Τζελίνα,(2001) “Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας” , Αθήνα, Εκδόσεις Νεφέλη

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Bergstrand S.J. , (1983) , “ Buy the Flag- Developments in the Open Registry Debate ” , London , Published by PCI,
- Bergstrand and R. Doganis , (1985) , “ The impact of flags of convenience ” , London , Published by PCI,
- Boleslaw Adam Boczek, (2013), “Flags of Convenience. An international Legal Study ” , Publisher Harvard University Press
- Chorley & Gilles’ , Eighth Edition, “ Shipping Law ” , London , Pitman Publishing
- Gary Knight and Hungdan Chiu, “ The International Law of the Sea”. London and New York, Published by Elsevier Applied Science and Unifo Publishers inc.
- G.N. Yannopoulos, (1998), “ The Economics of Flagging Out ” , Journal of Transportation ,
- Harlaftis Gelina, (1993), “Greek Shipowners and Greece 1945-1975” , London, The Athlone Press,
- ICS (Institute of Chartered Shipbrokers) , 2009/2010 Edition , “ Shipping Law ” , United Kingdom, Published by Witherby Seamanship International Ltd.
- Jason Campbell Sharman, (2006), Havens in a Storm : The Struggle for Global Tax Regulation , Cornell University Press
- Joseph Isenbergh, (2005), Second Edition, “ International Taxation ” , New York , Foundation Press

- Palan, Ronen, (2003): “ The Offshore World. Sovereign Markets, Virtual Places, and Nomad Millionaires”. Ithaca: Cornell University Press
- Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, (2008) , “ EU shipping taxation: the comparative position of Greek shipping, Maritime Economics & Logistics“ , UK , Publisher Palgrave Macmillan
- Ready, Nigel P. , (1991) “ Ship Registration ” , London - New York – Hamburg – Hong Kong, LLP Professional Publishing
- Robert Grime , (1991) , “ Second Edition, Shipping Law” , London, Published by Sweet & Maxwell
- Van Loon H.W. ,Μετάφραση Νίκου Σαρλή, “ Η ιστορία της Ναυτιλίας” , Αθήναι, Εκδόσεις Χρυσανθή

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- AML ,Malta Flag Restistration <http://amlmalta.com>
- AML , Why Choose the MALTA FLAG, <http://amlmalta.com/maltaflagbenefits/>
- AML, Malta Flag 6th Largest Worldwide, <http://amlmalta.com/maltaflagperformance-lists-2014/>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής – Ενημερωτικό Φυλλάδιο 2016 , <https://www.yen.gr/web/guest/dyname-stolou-oikonomika-stoicheia>
- Cyprus Bar Association , <http://www.cylaw.org>
- Αστικός Κώδικας, www.dikonomia.gr
 - DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping) , 2016, Commitment to Excellence, <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf>
 - DMS Cyprus (Department of Merchant Shipping) 2014, Guide to Cyprus Tonnage Tax System (TTS), <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf>
- EMD - Εταιρείες καταχωρημένες στη Μάλτα και φορολόγηση , <http://www.emd.com.mt>
- Ευρετήριο Οικονομικών όρων, 2016, Προνομιούχες Μετοχές , <https://www.euretirio.com/>
- Express.gr , 13/12/12 , Φορολογία 2014 – Μείωση Ελαχίστου Κεφαλαίου Α.Ε. , <http://www.express.gr>
- Αστικός Κώδικας , 1997-2011, www.fa3.gr
- Liberian Registry , 2009 , <http://www.greenaward.org>
- Έκθεση επί του Σχεδίου Νόμου 959/1979, 2002, http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/T-959-EPIS_2.pdf

- Τροποποίηση των διατάξεων του ν.959/1979 , 2002,
http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/t-959_1.pdf
- Iedimerida , 2/4/2015 , Στα 4.057 πλοία ο ελληνικών συμφερόντων στόλος , <http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-elliniki-simaia>
- International Maritime Organization , 2016 , Prevention of Air Pollution from Ships ,
<http://www.imo.org/en/OurWork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/air-pollution.aspx>
- ISOG , 2003 – 2016, Offshore Anonymous Companies – Liberia,
<http://www.isog.org/legal-protection/offshore-anonymous-companies-liberia>
- LISCR – Liberian Registry ,2016, Points to compare,
<http://www.liscr.com/liscr/AboutUs/AboutLiberianRegistry/PointstoCompare/tabid/214/Default.aspx>
- Liberian Registry Tonnage Tax Calculator
<http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>
- The Liberian Registry, Liberia and China’s Agreement on Maritime Transport <http://www.liscr.com/>
- The Liberian Registry, Ursus Maritime Capital- Green ship innovation
<http://www.liscr.com/>
- The Liberian Registry, Liberia first to offer Green Award tax incentive
<http://www.liscr.com/>
- www.liscr.com – Ursus Maritime Capital- Green ship innovation
<http://www.liscr.com/>
- Panama: Country and Foreign Investment , 2016,
<http://www.lowtax.net/information/panama/panama-executive-summary.html>

- Market talk.net, 2012, ΕΓΓΡΑΦΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΗ ΚΥΠΡΟ, <http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>
- Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 2007 - 2016 , Νηολόγηση Πλοίων , http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument
- Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων , Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies>
- Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων , Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies>
- ΦΕΚ - 22/4/1975/ - Αρ. Φύλλου 77 <http://www.nee.gr/downloads/265N27-1975.pdf>
- OCRA Worldwide , 1995 – 2016, Liberia Offshore Company,<http://www.ocra.com/jurisdictions/liberia.asp>
- PwC , 2016 , Cyprus shipping: a sea of opportunities , <http://www.pwc.com.cy/en/publications/shipping.html>
- <http://www.taxheaven.gr/>
- <http://www.taxspirit.gr/14-2013-01-10-10-35-01/492-nomos-959-1979.html>
- Το Βήμα , 22/11/1998 , Οι κατηγορίες των μετοχών , <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=105314>
- <https://el.wikipedia.org>
- www.liscr.com ,ISSUE 47 FEBRUARY 2016,FLAGSHIP, <https://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Flagship47.pdf>
- Dr. K.F.B. Weiss , 1996-2006 , Liberia – “Flag of Convenience” Tax Haven, <https://www.offshore-manual.com/taxhavens/Liberia.html>
- International Registries Inc , 2000 – 2016 , <https://www.register-iri.com/>

- Taxheaven , 08-03-2013 , Η offshore εταιρεία και τα μυστικά της
<https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/15882>
- Maritime Knowledge Centre - IMO, 6 March 2012 ,
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>