

272000 - 0479

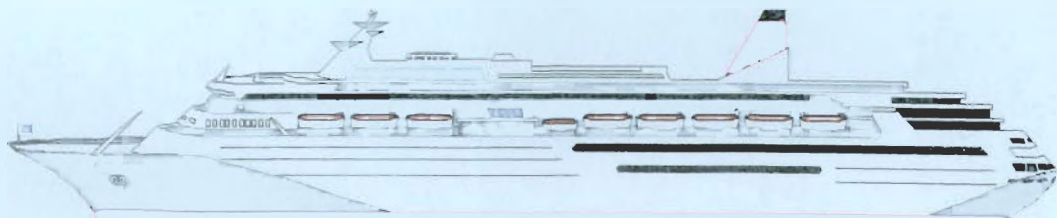
**Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (Σ.Δ.Ο.)
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΕΝΝΟΙΑ, ΦΥΣΗ, ΣΥΣΤΑΣΗ)**

ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Σ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΤΕΛΕΙΟΦΟΙΤΟΣ Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΧΟΧΤΟΥΛΑ ΙΟΥΛΙΑ



ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 1997

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	2
---------------	---

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΕΝΝΟΙΑ-ΦΥΣΗ-ΣΥΣΤΑΣΗ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΚΙΝΔ)

1.1. Ιστορική αναδρομή.....	4
1.2. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ).....	5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

2.1. Έννοια του πλοίου.....	11
2.2. Κατηγορίες των πλοίων.....	12
2.3. Πλοίο και συμπλοιοκτησία.....	12
2.4. Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου.....	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ - ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

3.1. Έννοια και νομική φύση της συμπλοιοκτησίας.....	15
3.2. Χαρακτηριστικά - σύσταση.....	16

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

4.1. Εταιρική ιδιότητα στην συμπλοιοκτησία.....	20
4.2. Δικαιώματα, υποχρεώσεις και ευθύνη των συμπλοιοκτητών.....	21
4.3. Αποφάσεις των συμπλοιοκτητών - Διοίκηση της συμπλοιοκτησίας.....	24
4.4. Λύση της συμπλοιοκτησίας.....	26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ - Η ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

5.1. Η συμπλοιοκτησία σήμερα.....	30
-----------------------------------	----

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Βιβλιογραφία.....	35
-------------------	----

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι η σύγχρονη οικονομική ζωή, εξαρτάται σχεδόν από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η τεράστια σημασία των θαλάσσιων μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν τη βάση ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς.

Ειδικά στη χώρα μας που μεγάλο μέρος αποτελείται από νησιά ήταν και είναι επιτακτική η ανάγκη για την εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη μιας χώρας σαν την Ελλάδα προωθεί την ανάπτυξη και τελειοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι πρώτες ενώσεις πλοιοκτητών¹ με σκοπό την εκμετάλλευση των θαλάσσιων μεταφορών ονομάστηκε “συμπλοιοκτησία”. Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας είναι τόσο παλιός, όσο και οι ίδιες οι θαλάσσιες μεταφορές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση των μεταφορών στη χώρα μας και συμβάλλουν ενεργά στην πρόοδο και ανάπτυξη της οικονομίας.

Η συμπλοιοκτησία είναι ίσως η αρχή για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών του σήμερα. Η εξέλιξη όμως της ναυτιλίας αλλά και των

¹ Πλοιοκτήτης ονομάζεται το πρόσωπο που ενεργεί διαδικασίες για την κτήση (ναυπήγηση ή αγορά) και εκμετάλλευση ενός πλοίου.

πλοίων δεν υπερπήδησε τη μορφή της συμπλοιοκτησίας που ακόμη και σήμερα συνεχίζει να υφίσταται, να δρα και να συμβάλλει και αυτή, μαζί με τις άλλες μορφές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στην οικονομικοπολιτική και κοινωνική ζωή της χώρας μας αλλά και σαν μια κερδοφόρα επιχείρηση για τους πλοιοκτήτες της.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΕΝΝΟΙΑ, ΦΥΣΗ, ΣΥΣΤΑΣΗ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΚΙΝΔ)

1.1.Ιστορική αναδρομή

Η συμπλοιοκτησία είναι μια ιδιαίτερη μορφή συλλογικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Η συμπλοιοκτησία εμφανίστηκε πολύ νωρίς, αλλά ως αυτόνομος θεσμός εξελίχθηκε αργότερα. Την πρώτη νομοθετική της ρύθμιση απαντούμε στον Μεσαίωνα, στα τοπικά θέσμια των ιταλικών πόλεων της Αδριατικής και των ανσεατικών πόλεων της Γερμανίας. Αργότερα, νομοθετική ρύθμιση περιέλαβε ο γαλλικός “κώδικας περί των πλοίων” του 1681 και αυτή, σχεδόν αυτολεξεί, τον υιοθέτησε ο γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807. Σήμερα η συμπλοιοκτησία ρυθμίζεται σε όλα σχεδόν τα δίκαια.

Στην Ελλάδα, η συμπλοιοκτησία χρησιμοποιήθηκε στην ναυτική πρακτική την εποχή της τουρκοκρατίας. Από τις πρώτες νομοθετικές συνελεύσεις της επανάστασης, με την αυτούσια υιοθέτηση του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα, απέκτησε και νομοθετική ρύθμιση. Η ρύθμιση αυτή πλουτίστηκε με τον ν.ΓΨΙΖ/1910 που αντικατέστησε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Κώδικα με τα άρθρα 290-309 ΕΝ που απέδιδαν γερμανικό δίκαιο. Τώρα ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ρυθμίζει

την συμπλοιοκτησία στα άρθρα 10-36. Συμπληρωματικά εφαρμόζονται στην συμπλοιοκτησία οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα για την κοινωνία (άρθρα 785-805) και για την αστική εταιρεία (άρθρα 741-784).

Παλαιότερα η συμπλοιοκτησία είχε πολύ μεγάλη σημασία για την ναυτική εμπορία. Με αυτή γινόταν δυνατή η συγκέντρωση του κεφαλαίου που ήταν απαραίτητο για την απόκτηση και τον εφοπλισμό του πλοίου. Από τα μέσα όμως του 19^{ου} αιώνα, η σημασία της συμπλοιοκτησίας μειώθηκε σημαντικά· και αυτό, για δύο κυρίως λόγους: Πρώτο, γιατί παραγκωνίστηκε από άλλους εταιρικούς τύπους, που πρόσφεραν περισσότερα πλεονεκτήματα και δεύτερον, γιατί μειώθηκαν οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας ή μπορούσαν να καλυφθούν με την επέκταση του θεσμού της ασφαλίσεως. Πάντως ο θεσμός δεν απονεκρώθηκε τελείως και διατηρεί τη σημασία του και σήμερα για τις μεσαίες και μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

1.2.Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ρυθμίζει την έννοια, χαρακτηριστικά και φύση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και βέβαια ρυθμίζει και την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας ως θεσμό και μορφή επιχειρησιακής δράσης. Παρατίθεται παρακάτω το μέρος του ΚΙΝΔ που ασχολείται με την ιδιαίτερη αυτή μορφή συλλογικής εκμεταλλεύσεως του πλοίου, που θα μας βοηθήσει παρακάτω να καταλάβουμε πλήρως το τι είναι η συμπλοιοκτησία.

ΑΡΘΡΑ ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Τίτλος δεύτερος ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

π αρθρο 10

Όταν συγκύριοι πλοίου συνεκμεταλλεύονται αυτό (συμπλοιοκτησία), εκτός εναντίας εγγράφου συμφωνίας, εφαρμόζονται αι διατάξεις του παρόντος τίτλου.

π αρθρο 11

Αι αποφάσεις επί ζητημάτων αφορώντων την συμπλοιοκτησίαν λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν του συνόλου των μερίδων.

Άρθρον 12

Εάν, συνεπεία μη επιτεύξεως πλειοψηφίας, δυσχεραίνεται ουσιωδώς η εκμετάλλευσις του πλοίου, το δικαστήριον, επί τη αιτήσει παντός συμπλοιοκτητήτου και μετά κλήσιν όλων των συμπλοιοκτητών, εφ' όσον τούτο είναι ευχερές, δύναται να διατάξη την αναγκαστικήν εκποίησην του πλοίου ή τον διορισμόν προσωρινού διαχειριστού.

Άρθρον 13

Η διαχείρισις της συμπλοιοκτησίας δύναται να ανατεθή εις εν ή πλείονα πρόσωπα, συμπλοιοκτητήτας ή μη.

Εάν η διαχείρισις ανετέθη δια συμβάσεως εις συμπλοιοκτήτην, δύναται αύτη ν' ανακληθή εφ' όσον συντρέχη σπουδαιός λόγος, αποφασίσουν δε περί τούτου συμπλοιοκτήται συγκεντρώντες τα δύο τρίτα των μερίδων.

Η διάταξις του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικος εφαρμόζεται αναλόγως.

Άρθρον 14

Ο διορισμός, η παραίτησις ή η ανάκλησις του διαχειριστού αντιτάσσονται κατά των τρίτων μόνον αφ' ής σημειωθούν εις το νηολόγιον.

Άρθρον 15

Η πλειοψηφία των συμπλοιοκτητών δύναται να διδη οδηγίας εις τον διαχειριστήν, υποχρεούμενον να τας ακολουθήση.

Άρθρον 16

Έναντι των τρίτων ο διαχειριστής έχει εξουσίαν να προβαίνη εις πάσαν ενέργειαν ως και εις πάσαν δικαιοπραξίαν συμφυή προς την διαχείρισιν της συμπλοιοκτησίας.

Ο διαχειριστής κατά την αυτήν έκτασιν εκπροσωπεί τους συμπλοιοκτητάς ενώπιον των δικαστηρίων.

Περιορισμός της εξουσίας του διαχειριστού δεν ισχύει έναντι των τρίτων.

Άρθρον 17

Πλείονες διαχειρισταί ενεργούν εκ συμφώνου.

Άρθρον 18

Η υπό του διαχειριστού, εντός των ορίων της εξουσίας αυτού συναφθείσα δικαιοπραξία, ενεργεί υπέρ και κατά των συμπλοιοκτητών, και αν έτι ούτοι δεν κατονομάζονται εν αυτή.

Άρθρον 19

Ο πλοίαρχος ακολουθεί τας οδηγίας μόνον του διαχειριστού.

Άρθρον 20

Εάν ληφθή απόφασις περί επισκευής του πλοίου εις μεγάλην έκτασιν ή περί καταβολής δι' ήν χωρεί η κατά τα άρθρα 85 επ. παραχώρησις, πας μη

συναινέσας συμπλοιοκτητης δύναται να απαλλαγή της προς εκτέλεσιν της αποφάσεως ταύτης υποχρέωσεώς του, διαθέτων άνευ αποζημιώσεως την μερίδα του υπέρ των λοιπών συμπλοιοκτητών κατά λόγον των μερίδων των.

Άρθρον 21

Συμπλοιοκτήτης, όστις είναι και μέλος του πληρώματος, δικαιούται, εάν απολυθή, να ζητήση όπως οι λοιποί συμπλοιοκτήται εξαγοράσουν την μερίδα του. Το τίμημα καθορίζεται υπό του δικαστηρίου, μετά γνωμοδότησιν πραγματογνωμόνων. Η κυριότης δεν μεταβιβάζεται προ της καταβολής του τιμήματος.

Άρθρον 22

Ο διαχειριστής υποχρεούται να τηρή ίδια βιβλία περι της διαχειρίσεως της συμπλοιοκτησίας και να φυλάττη τα δικαιολογητικά της διαχειρίσεως έγγραφα.

Πας συμπλοιοκτήτης δικαιούται να λαμβάνη γνώσιν της πορείας των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας, να εξετάζη τα βιβλία και τα έγγραφα, ως και να καταρτίζη περίληψιν της περιουσιακής καταστάσεως της συμπλοιοκτησίας.

Αντίθετος συμφωνία είναι άκυρος.

Άρθρον 23

Ο διαχειριστής υποχρεούται να λογοδοτή εν παντί χρόνω κατ' απόφασιν της πλειοψηφίας, πάντως δ' άπαξ του έτους.

Ο διαχειριστής υποχρεούται να λογοδοτή και προς ένα έκαστον των συμπλοιοκτητών επί τη αιτήσει του. Το δικαίωμα προς αμφισβήτησιν της λογοδοσίας αποσβέννυται άμα τη συμπληρώσει έτους από της εγκρίσεώς της υπό της πλειοψηφίας.

Άρθρον 24

Οι συμπλοιοκτήται μετέχουν εις τα κέρδη και τας ζημίας κατ' αναλογίαν της μερίδος εκάστου.

Οι λογαριασμοί κλείονται και τα κέρδη διανέμονται εις το τέλος εκάστου ημερολογιακού έτους.

Απαγορεύεται κατά πάσαν διανομήν κερδών η κράτησις οιουδήποτε ποσού πλην των απαραίτητων προς κάλυψιν των τρεχουσών αναγκών της συμπλοιοκτησίας, ως και της ετησίας αναλογίας επί των περιοδικών δαπανών διατηρήσεως της κλάσεως του πλοίου.

Άρθρον 25

Οι συμπλοιοκτήται έναντι των τρίτων ευθύνονται κατά λόγον της μερίδος των.

Άρθρον 26

Έκαστος συμπλοιοκτήτης υποχρεούται να συνεισφέρει κατ' αναλογίαν

της μερίδος του εις τας δαπάνας της συμπλοιοκτησίας.

Συμπλοιοκτήτης προκαταβαλών εισφοράν βαρύνουσαν άλλον συμπλοιοκτήτην, δικαιούται εις τόκους από της καταβολής καθώς και εις τα ασφάλιστρα, εάν τυχόν ησφάλισε το σχετικόν προς την απαίτησιν συμφέρον του.

Άρθρον 27

Ο θάνατος συμπλοιοκτήτου δεν επιφέρει την λύσιν της συμπλοιοκτησίας. Το αυτό ισχύει και επί πτωχεύσεως ή περιελεύσεως εις ανικανότητα προς δικαιοπραξίαν.

Άρθρον 28

Έκαστος των συμπλοιοκτητών εκποιεί ελευθέρως την επί του πλοίου μερίδα του, η δε εκποίηση ενεργεί έναντι των λοιπών συμπλοιοκτητών αφ' ής εγνωστοποιήθη εις αυτούς ή τον διαχειριστήν.

Ο αποκτών υπεισέρχεται αυτοδικαίως εις την περί συμπλοιοκτησίας σύμβασιν.

Ο μεταβιβάσας και ο αποκτών ευθύνονται εις ολόκληρον δια τας μέχρι της γνωστοποιήσεως της εκποίησης αναληφθείσας υποχρεώσεις.

Ο αποκτών δύναται να προβή εις παραχώρησιν της μερίδος του, κατά τα εν άρθρ. 85 επ. οριζόμενα δια τας υποχρεώσεις του προηγουμένου εδαφίου.

Άρθρον 29

Συμβατική εκποίησης μερίδος πλοίου επιφέρουσα αποβολήν της ελληνικής σημαίας είναι άκυρος, γενομένη άνευ συναινέσεως συμπλοιοκτητών συγκεντρούντων τα τέσσαρα πέμπτα των μερίδων. Η συναινέσις παρέχεται δι' εγγράφου φέροντος βεβαίαν χρονολογίαν.

Άρθρον 30

Κατ' απόφασιν της πλειοψηφίας των τεσσάρων πέμπτων των μερίδων ή της πλειοψηφίας των δύο τρίτων και μετ' άδειαν του δικαστηρίου, το πλοίον δύναται να υποθηκευθή.

Συμπλοιοκτήτης δεν δύναται να υποθηκεύση την μερίδα του άνευ συναινέσεως της πλειοψηφίας των δύο τρίτων. Η συναινέσις παρέχεται δι' εγγράφου φέροντος βεβαίαν χρονολογίαν.

Άρθρον 31

Συμπλοιοκτῆται συγκεντρούντες τα τέσσαρα πέμπτα των μερίδων δύναται να εκποιήσουν ολόκληρον το πλοίον.

Η επί του υπολοίπου κυριότης μεταβιβάζεται αφ' ής το αναλογούν τίμημα καταβληθή εις τον δικαιούχον ή κατατεθή εις δημοσίαν κατάθεσιν.

Άρθρον 32

Συμπλοιοκτῆται συγκεντρούντες το ήμισυ των μερίδων δύναται να εκποιήσουν το πλοίον εν δημοσίω πλειστηριασμῶ μετ' άδειαν του δικαστηρίου.

Συμπλοιοκτῆται συγκεντρούντες το εν τέταρτον δύναται να ζητήσουν

ὅπως το δικαστήριον επιτρέψη την εκποίησην του πλοίου εάν υπάρχη σπουδαίος λόγος.

Πας συμπλοιοκτήτης δύναται να ζητήση ὅπως το δικαστήριον επιτρέψη την εν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ εκποίησην του πλοίου, εάν τούτο κατέστη ἀνίκανον προς πλουν.

Ἄρθρον 33

Ο πλειστηριασμός ενεργεῖται εντός εξαμήνου ἀπὸ της τελεσιδικίας της αποφάσεως.

Εάν το πλοῖον διατελή ὑπὸ ναύλωσιν, το δικαστήριον δύναται να διατάξη ὅπως η εκποίησης γίνη μετὰ την εκφόρτωσιν.

Ἄρθρον 34

Ο πλειστηριασμός γίνεται εις τον τόπον ἔνθα ναυλοχεῖ το πλοῖον ἢ εις ἄλλον τόπον ὀριζόμενον ὑπὸ του δικαστηρίου, συμφώνως προς τας περί αναγκαστικῆς εκποιήσεως πλοίων διατάξεις.

Εάν το δικαστήριον διατάξη την ἐνέργειαν του πλειστηριασμοῦ εις τόπον διάφορον ἐκείνου ἔνθα το πλοῖον ναυλοχεῖ, δύναται συνάμα να διατάξη τον κατάπλουν του πλοίου εις τον τόπον του πλειστηριασμοῦ.

Ἄρθρον 35

Δια τας σχετικὰς προς την συμπλοιοκτησίαν διαφορὰς ἀρμόδιον εἶναι και το δικαστήριον του λιμένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 36

Συμπλοιοκτησία δύναται να υπάρξη και ἐπὶ πλοίου ναυπηγουμένου, εφαρμοζομένων ἀναλόγως των διατάξεων του παρόντος τίτλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

2.1. Έννοια του πλοίου

Από τεχνική άποψη το πλοίο είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες, εκπαιδευτικό ή άλλο σκοπό.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ “πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα”. Από τον παραπάνω ορισμό του ΚΙΝΔ φαίνεται ότι τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου είναι τα εξής:

- Η ύπαρξη σκάφους, όπως και στην τεχνική έννοια του πλοίου.
- Το σκάφος πρέπει να έχει χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστον 10 κόρους¹.
- Το σκάφος πρέπει να έχει την ικανότητα και τον προορισμό να κινείται στη θάλασσα. Αυτό σημαίνει ότι δεν αρκεί να επιπλέει αλλά απαιτείται η ικανότητα πλεύσης· και περιορίζεται στα θαλασσοπόρα πλοία, όχι στα ποταμόπλοια.
- Το σκάφος πρέπει να μπορεί να κινείται αυτοδύναμα. Συνεπώς οι φορτηγίδες ή άλλα σκάφη που δεν διαθέτουν δική τους κινητήρια

¹ Έτσι δεν περιλαμβάνονται τα μικρά σκάφη κάτω των δέκα κόρων.

δύναμη δεν αποτελούν “πλοία”. Υπάρχουν ξεχωριστές διατάξεις του ΚΙΝΔ που ασχολούνται και ρυθμίζουν τα πλωτά ναυπηγήματα όπως: φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλατφόρμες, κλπ.

2.2.Κατηγορίες των πλοίων

Οι κυριότερες κατηγορίες των πλοίων ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς και την διαρρύθμιση των χώρων χρήσεως είναι οι εξής:

1)Φορτηγά πλοία. Είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορές φορτίων. Υπάρχουν υποδιαιρέσεις στην κατηγορία αυτή όπως: ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, μικτού φορτίου κλπ.

2)Επιβατικά πλοία. Είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορά επιβατών και σε ορισμένες περιπτώσεις και οχημάτων (επιβατικά οχηματαγωγά).

3)Πλοία ειδικού προορισμού. Είναι αυτά που προορίζονται για την μεταφορά ειδικών φορτίων. Αυτά είναι: τα πλοία ψυγεία, Αλιευτικά, επιστημονικά, πλοία αναψυχής και εκπαιδευτικά.

Ειδική κατηγορία είναι τα πλωτά ναυπηγήματα, τα παγοθραυστικά, ρυμουλκά, ποταμόπλοια, λιμενόπλοια και αποτελούν τα πλοία “βοηθητικής ναυτιλίας”.

2.3.Πλοίο και συμπλοιοκτησία

Το πλοίο είναι το μέσο για την επίτευξη του σκοπού της συμπλοιοκτησίας. Ταυτόχρονα όμως και μαζί με τους πλοιοκτήτες του αποτελεί την ιδιόρρυθμη αυτή εταιρία, την συμπλοιοκτησία.

Η συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει μόνο για πλοία με την νομοθετική τους έννοια και όχι από τεχνικής πλευράς. Δεν μπορεί δηλαδή να συσταθεί συμπλοιοκτησία όταν αντικείμενό της είναι μια πλατφόρμα με σκοπό την διένεξη ενός λιμένου αφού δεν έχει δική της κινητήρια δύναμη πλεύσης.

Έτσι λοιπόν για να υπάρξει η συμπλοιοκτησία ως εταιρική μορφή στην ναυτιλία πρέπει οπωσδήποτε να υπάρχει πλοίο και πλοιοκτήτες, που θα ενώσουν τις μερίδες τους για την επίτευξη του σκοπού τους. Η συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει μόνο για ένα πλοίο και το ίδιο το πλοίο είναι ενεργό μέρος της εταιρίας, όπως θα δούμε παρακάτω.

2.4.Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου

Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου είναι τα εξής:

1)Έγγραφο εθνικότητας. Εκδίδεται από τη λιμενική αρχή μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο¹ και αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου.

2)Πιστοποιητικά ασφάλειας. Εκδίδονται από την αρχή ή το νηογνώμονα που διενήργησε την επιθεώρηση του πλοίου.

¹ Νηολόγιο είναι ειδικό δημόσιο βιβλίο στο οποί καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη.

3)Πιστοποιητικό καταμέτρησης. Εκδίδεται από την Αρχή που έκανε την καταμέτρηση ή τον νηογνώμονα και δείχνει την χωρητικότητα και τις διαστάσεις του πλοίου.

4)Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως. Εκδίδεται από την αρχή ή τον νηογνώμονα και πιστοποιεί τη γραμμή φορτώσεως του πλοίου.

5)Ναυτολόγιο. Αποδεικνύει την κατάρτιση της σύμβασης προσλήψεως του πληρώματος.

Τα ναυτιλιακά βιβλία του πλοίου είναι τα εξής:

1)Ημερολόγιο γέφυρας. Είναι το βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την εγγραφή μετεωρολογικών ενδείξεων, παρατηρήσεων και γεγονότων που αφορούν την ναυσιπλοΐα, το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο.

2)Ημερολόγιο μηχανής. Είναι το βιβλίο που τηρείται από τον α' μηχανικό και χρησιμεύει για την εγγραφή γεγονότων που αφορούν την λειτουργία των μηχανών, λεβήτων, τα καύσιμα και την κατανάλωση.

3)Ημερολόγιο ασυρμάτου. Σ' αυτό ο ασυρματιστής καταχωρεί γεγονότα που αφορούν τη λειτουργία του ασύρματου τηλεγράφου.

4)Ποινολόγιο. Βιβλίο του πλοίαρχου στο οποίο καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται από τον πλοίαρχο στα μέλη του πληρώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

3.1. Έννοια και νομική φύση της συμπλοιοκτησίας

Συμπλοιοκτησία είναι η συμμετοχή διαφόρων προσώπων στην κυριότητα του πλοίου και στην εκμετάλλευσή του. Συμπλοιοκτησία υπάρχει “όταν οι συγκύριοι του πλοίου συνεκμεταλλεύονται αυτό” όπως ορίζει το άρθρο 10 ΚΙΝΔ. Συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει μόνο σε ένα πλοίο. Συνεπώς εάν περισσότερα πρόσωπα συνεκμεταλλεύονται περισσότερα κοινά πλοία υπάρχουν χωριστές συμπλοιοκτησίες όσες και τα πλοία.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καταρτίζεται προφορικώς ή εγγράφως και δεν υπόκειται σε καμιά περίπτωση σε διατυπώσεις δημοσίευσης. Σύμβαση βεβαίως γίνεται μεταξύ των συμπλοιοκτητών όσον αφορά τις μερίδες που καταλαμβάνουν επί του πλοίου.

Πριν από την εισαγωγή της στον ΚΙΝΔ, υπήρχαν ορισμένες γνώμες που ήθελαν την συμπλοιοκτησία να υπόκειται σε νομική προσωπικότητα. Τελικά επικράτησε η αντίθετη γνώμη, η οποία επικαλείται τα εξής επιχειρήματα: Πρώτο ότι η συμπλοιοκτησία δεν υποβάλλεται σε δημοσιότητα, η οποία είναι απαραίτητη για την απόκτηση νομικής προσωπικότητας και δεύτερον ότι σύμφωνα με το άρθρο 18 ΚΙΝΔ, οι δικαιοπραξίες που καταρτίζει ο διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας

ενεργούν αμέσως “υπέρ” και “κατά” των συμπλοιοκτητών. Φυσικά λόγω της αδυναμίας του νόμου να έχει νομική προσωπικότητα η συμπλοιοκτησία ουδέποτε υπόκεινται σε πτώχευση. Πτώχευση μπορεί να υπάρξει μόνο στους συμπλοιοκτήτες μεμονωμένα.

Η συμπλοιοκτησία έχει ορισμένα χαρακτηριστικά που προσήκουν στα νομικά πρόσωπα. Κατ’ αρχή μπορεί να είναι διάδικος και να παρίσταται στο δικαστήριο ως ενάγουσα και εναγόμενη. Αυτό, όμως, συμβαίνει όχι επειδή έχει νομική προσωπικότητα, αλλά με βάση τις διατάξεις των άρθρων 62§2 και 64§3 ΚΠ.7Δ., οι οποίες ορίζουν ότι και ενώσεις προσώπων και εταιρείες που δεν έχουν νομική προσωπικότητα μπορεί να είναι διάδικοι και να παρίστανται στο δικαστήριο.

3.2.Χαρακτηριστικά - σύσταση

Η συμπλοιοκτησία, ως εταιρεία εμφανίζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

1)Σ’ αυτήν δεσπόζει το κεφαλαιουχικό στοιχείο, η συγκυριότητα στο πλοίο· όχι το προσωπικό στοιχείο, η προσωπικότητα των συμπλοιοκτητών και ο μεταξύ τους δεσμός. Εκδηλώσεις του κεφαλαιουχικού χαρακτήρα είναι οι εξής:

α)Κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί κατ’ αρχή ελεύθερα να μεταβιβάζει τη μερίδα συμπλοιοκτησίας του (άρθρο 28§1 ΚΙΝΔ).

β) Η πλειοψηφία για την λήψη των αποφάσεων σχηματίζεται με βάση τις μερίδες (άρθρο 11 ΚΙΝΔ) και όχι τα πρόσωπα.

γ) Γεγονότα που αφορούν τα πρόσωπα των συμπλοιοκτητών, όπως ο θάνατος, η ανικανότητα, η πτώχευση, δεν επιφέρουν λύση της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 27 ΚΙΝΔ).

2) Οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας προσωπικά, απεριόριστα αλλά και σύμμετρα, δηλαδή ανάλογα με την μερίδα συμμετοχής τους στο πλοίο (άρθρο 25 ΚΙΝΔ).

3) Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Οι προϋποθέσεις για την σύσταση της συμπλοιοκτησίας είναι οι εξής:

I) Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των δέκα (10) κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές εργασίες.

II) Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δύο ή περισσότερων προσώπων επί του ίδιου πλοίου, εξ' αδιαιρέτου.

III) Συνεκμετάλλευση, δηλαδή από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Ειδικότερα η συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει μόνο για πλοία, με την έννοια του άρθρου 1 ΚΙΝΔ και όχι για οποιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα (όπως εξηγήσαμε στο κεφάλαιο Β'). Με ρητή διάταξη του άρθρου 36 ΚΙΝΔ όμως, συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει και σε ναυπηγούμενο πλοίο. Μπορούν δηλαδή οι συμπλοιοκτήτες από κοινού να ναυπηγήσουν

το πλοίο αυτό, που στη συνέχεια θα είναι αντικείμενο εκμετάλλευσης, όπως ορίζει το άρθρο 1 ΚΙΝΔ.

Η συνεκμετάλλευση και η συγκυριότητα όπως είπαμε αποτελούν το λειτουργικό στοιχείο της συμπλοιοκτησίας. Γι' αυτό δεν νοείται συμπλοιοκτησία σε κοινό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, αλλά για αναψυχή των συγκυριών του ή σε πλοίο που είναι αγκυροβολημένο και χρησιμοποιείται ως κέντρο διασκέδασης, ξενοδοχείο, κτλ. Επίσης δεν νοείται συμπλοιοκτησία όταν το πλοίο εκμισθώνεται σε τρίτο για εκμετάλλευση απ' αυτόν.

Από όλα αυτά βλέπουμε ότι η συμπλοιοκτησία έχει όλα αυτά τα στοιχεία που την κατατάσσουν ανάμεσα στις εταιρείες. Δηλαδή αποτελεί ένωση προσώπων που με κοινές εισφορές τείνουν σε κοινό σκοπό ο οποίος εκφράζεται με συμμετοχή στα κέρδη αλλά και στις ζημιές. Εκ τούτων η συμπλοιοκτησία είναι ιδιόρρυθμη εταιρεία και η ιδιορρυθμία της έγκειται στο ότι συνιστάται και λειτουργεί μόνο για ένα πλοίο και μεταξύ των συγκυριών του πλοίου.

Όπως είπαμε η συμπλοιοκτησία συνιστάται με σύμβαση ανάμεσα στους συγκυριούς του πλοίου. Η σύμβαση είναι άτυπη, μπορεί μάλιστα να καταρτίζεται και σιωπηρά. Κατ' εξαίρεση έγγραφο απαιτείται όταν οι ενδιαφερόμενοι θέλουν να παρεκκλίνουν από τις ρυθμίσεις του νόμου (άρθρο 10 ΚΙΝΔ) αλλά, το έγγραφο αυτό είναι αποδεικτικό και όχι συστατικό. Έτσι η συμπλοιοκτησία δεν υπόκειται σε δημοσιότητα

σύστασης. Δημοσιότητα απαιτεί ο νόμος μόνο για την διαχείριση¹ του πλοίου.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι λογιστικά οι λογαριασμοί κλείνονται και τα κέρδη διανέμονται στο τέλος του ημερολογιακού έτους. Κατά την διανομή των κερδών απαγορεύεται ρητά οποιαδήποτε κράτηση για σχηματισμό αποθεματικού εκτός αν είναι για κάλυψη περιοδικών δαπανών ή τρέχουσων αναγκών.

¹ Για την διαχείριση του πλοίου βλ. κεφάλαιο Δ΄

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

4.1.Εταιρική ιδιότητα στην συμπλοιοκτησία

Η ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη συνδέεται στενά με την έννοια της μερίδας συμπλοιοκτησίας, που είναι το ποσοστό συμμετοχής του στην συμπλοιοκτησία. Διαίρεση της συμπλοιοκτησίας σε ορισμένο αριθμό μερίδων δε απαιτεί ο νόμος μας¹.

Η μερίδα συμπλοιοκτησίας περιλαμβάνει:

- Ά Δικαίωμα κυριότητας εξ' αδιαίρετου στο πλοίο.
- Ά Ανάλογη συμμετοχή στα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της συμπλοιοκτησίας (πράγματα, απαιτήσεις, κ.α.)
- Ά Δικαιώματα και υποχρεώσεις, που απορρέουν από τον εταιρικό δεσμό.

Η μερίδα συμπλοιοκτησίας είναι ελεύθερα μεταβιβαστή τόσο “εν ζωή” όσο και “αιτία θανάτου” (άρθρο 28§1 ΚΙΝΔ). Σε ορισμένες περιπτώσεις ο νόμος επιβάλλει περιορισμούς στην εκπόνηση ή άλλες πράξεις διαθέσεως της μερίδας συμπλοιοκτησίας. Έτσι για την συμβατική εκποίηση μερίδας όταν συνεπάγεται αποβολή της ελληνικής σημαίας,

¹ Σε πολλά δίκαια, αντίθετα, η συμπλοιοκτησία διαιρείται σε ορισμένες μερίδες σύμφωνα πάντα με την συγκυριότητα στο πλοίο.

απαιτεί συναίνεση της πλειοψηφίας των τεσσάρων πέμπτων (4/5). Επίσης για υποθήκευση μερίδας απαιτεί την πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) των μερίδων. Η εκποίηση μερίδας πρέπει να γίνεται εγγράφως, αφού πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 6 ΚΙΝΔ. Σε περίπτωση που οι συμπλοιοκτήτες επιθυμούν να προβούν στην παραχώρηση όλου του πλοίου δεν αρκεί η πλειοψηφία αλλά απαιτείται ομοφωνία, δηλαδή απόλυτη πλειοψηφία.

Μελετώντας πιο προσεκτικά τους νόμους και τις διατάξεις που ασχολούνται με την συμπλοιοκτησία και ειδικά όσον αφορά την εταιρική ιδιότητα μπορούμε να πούμε ότι δίνεται στην μειοψηφία μια άμυνα κινήσεων απέναντι στην οριακή πλειοψηφία. Έτσι η οριακή πλειοψηφία δεν αρκεί, σε ορισμένες περιπτώσεις για να επιβάλει την άποψή της, για το μέλλον της συμπλοιοκτησίας.

4.2.Δικαιώματα, υποχρεώσεις και ευθύνη των συμπλοιοκτητών

Τα δικαιώματα των συμπλοιοκτητών είναι διοικητικής και περιουσιακής φύσεως. Συγκεκριμένα, διοικητικής φύσεως είναι τα εξής:

1) Το δικαίωμα συμμετοχής στη λήψη των αποφάσεων που αφορούν την συμπλοιοκτησία (άρθρο 11 ΚΙΝΔ), αποφάσεων που αποτελούν την ανώτατη λειτουργία στη συμπλοιοκτησία.

2) Το δικαίωμα συμμετοχής στη διοίκηση της συμπλοιοκτησίας.

3) Το δικαίωμα, που είναι συναφές με τα δύο προηγούμενα, να ζητήσει ο συμπλοιοκτήτης από το δικαστήριο να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή το διορισμό προσωρινού διαχειριστή, όταν δεν επιτυγχάνεται πλειοψηφία έτσι ώστε να δυσχεραίνεται ουσιωδώς η εκμετάλλευση του πλοίου (άρθρο 12 ΚΙΝΔ).

4) Το δικαίωμα που έχει ο μή διαχειριστής συμπλοιοκτήτης να λαμβάνει γνώση της πορείας των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας “να εξετάζει τα βιβλία και τα έγγραφα και να έχει μια γενική άποψη των περιουσιακών στοιχείων της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 22 ΚΙΝΔ).”

Περιουσιακής φύσεως είναι τα εξής:

1) Το δικαίωμα να διαθέσει τη μερίδα του προς τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες χωρίς αντάλλαγμα.

2) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη-μέλους του πληρώματος¹, σε περίπτωση απολύσεώς του να ζητήσει την εξαγορά της μερίδας του από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες.

3) Το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της συμπλοιοκτησίας και στο προϊόν της εκκαθάρισεως, αν υπάρχει τέτοια περίπτωση.

4) Το δικαίωμα του συμπλοιοκτήτη να διαθέτει τη μερίδα του “εν ζωή” ή “αιτία θανάτου” με τους περιορισμούς όμως που παρέχει το άρθρο 28 ΚΙΝΔ.

Οι κυριότερες υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών είναι οι ακόλουθες:

¹ Υπάρχει περίπτωση ο συμπλοιοκτήτης να εργάζεται ως μέλος του πληρώματος στο πλοίο.

1) Υποχρέωση συνεισφοράς ανάλογα με την μερίδα τους, στις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας. Σε περίπτωση αδυναμίας ενός ή περισσοτέρων από τους συμπλοιοκτήτες να καταβάλουν το ποσό που τους αναλογεί για δαπάνες πλοίου τότε μπορεί ένας άλλος συμπλοιοκτήτης να διαθέσει το συνολικό ποσό έτσι ώστε να μην αναστέλλεται η δραστηριότητα της συμπλοιοκτησίας. Αυτό που πράττει του αναγνωρίζεται και έχει δικαίωμα αργότερα να ζητήσει τα χρήματα που κατέβαλε, για τους συγκεκριμένους συμπλοιοκτήτες, που αδυνατούσαν, και πλέον τους τόκους του διαστήματος που μεσολάβησε.

2) Υποχρέωση συμμετοχής στις ζημιές της συμπλοιοκτησίας (αν υπάρξουν), ανάλογα με την μερίδα τους και με όλη την περιουσιακή ατομική τους περιουσία.

Η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι άμεση, σύμμετρη και απεριόριστη. Ειδικότερα: όπως είπαμε η συμπλοιοκτησία δεν αποτελεί νομικό πρόσωπο και γι' αυτό οι υποχρεώσεις από την δράση της βαρύνουν προσωπικά τους συμπλοιοκτήτες. Αυτό σημαίνει ότι οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται ευθέως, ως πρωτοφειλέτες, για τις υποχρεώσεις της συμπλοιοκτησίας. Η ευθύνη τους, βάση του άρθρου 25 ΚΙΝΔ είναι σύμμετρη. Συνεπώς, ευθύνονται για τα χρέη της συμπλοιοκτησίας κατά λόγο της μερίδας τους. Τέλος η ευθύνη των συμπλοιοκτητών είναι απεριόριστη. Ευθύνονται κατά αναλογία τους στο κοινό χρέος με όλη την περιουσία τους, όπως είπαμε παραπάνω.

4.3.Αποφάσεις των συμπλοιοκτητών - Διοίκηση της συμπλοιοκτησίας

Ο νόμος διακρίνει στη συμπλοιοκτησία, όπως σε κάθε εταιρεία, δύο ξεχωριστές λειτουργίες: τις αποφάσεις των συμπλοιοκτητών (άρθρα 11 και 12 ΚΙΝΔ) και την διαχείριση της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 13 ΚΙΝΔ).

Οι αποφάσεις των συμπλοιοκτητών συγκροτούν των ανώτατη λειτουργία στην εταιρία αυτή. Η διαχείριση της συμπλοιοκτησίας περιλαμβάνει την εκπροσώπηση και την διαχείριση, με στενή έννοια και αφορά όλες εκείνες τις πράξεις που αποσκοπούν στην πραγματοποίηση του σκοπού της συμπλοιοκτησίας, που είναι η διενέργεια ναυτλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος.

Ο νόμος ρυθμίζει με λεπτομερείς διατάξεις την άσκηση της διαχειρίσεως. Ιδίως για την περίπτωση που αυτή ανατεθεί σε ένα ή περισσότερα τρίτα προς την συμπλοιοκτησία πρόσωπα. Ο διορισμός ή η παραίτηση του διαχειριστή σημειώνεται στο νηολόγιο και η δημοσιότητα αυτή δεν έχει συστατικό χαρακτήρα. Η δημοσιότητα απαιτείται μόνο για να μπορεί ο διαχειριστής να προβληθεί προς τους τρίτους. Περισσότεροι από ένας διαχειριστές ενεργούν από συμφώνου εκτός εάν οι συμπλοιοκτήτες έχουν συμφωνήσει εγγράφως διαφορετικά.

Ο διαχειριστής έχει εξουσία να επιχειρεί κάθε πράξη και κάθε δικαιοπραξία συναφή με τη διαχείριση. Η διαχείριση περιλαμβάνει τις πράξεις που κατευθύνονται στην πραγμάτωση του σκοπού της συμπλοιοκτησίας. Στην ίδια έκταση ο διαχειριστής εκπροσωπεί τους

συμπλοιοκτήτες στα δικαστήρια (άρθρο 16§2 ΚΙΝΔ) αλλά και εξωδίκως (άρθρο 18 ΚΙΝΔ). Ο διαχειριστής δεν έχει εξουσία να ενεργεί πράξει διαθέσεως. Π.χ. να αποφασίζει την διενέργεια επισκευών μεγάλης αξίας, να εκποιεί το πλοίο, να το υποθηκεύει εν όλω ή εν μέρει. Τέτοιες πράξεις μπορεί να ενεργούν μόνο οι συμπλοιοκτήτες με ορισμένες διατυπώσεις που ορίζει ο νόμος.

Εύκολα καταλαβαίνουμε ότι ο διαχειριστής με την εξουσία που του δίνεται δεσμεύει την συμπλοιοκτησία και κατ' επέκταση τους συμπλοιοκτήτες. Ο διαχειριστής υποχρεούται να καταβάλει κάθε επιμέλεια στην εργασία του. Συνεπώς ευθύνεται για οποιοδήποτε πταίσμα πηγάζει από την εργασία του. Υποχρεούται, φυσικά, να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών. Ο διαχειριστής έχει υποχρέωση να τηρεί τα βιβλία της συμπλοιοκτησίας, να φυλάγει τα σχετικά με την διαχείριση έγγραφα και να τα επιδεικνύει σε κάθε συμπλοιοκτήτη που επιθυμεί να λάβει γνώση της πορείας της διαχειρίσεως. Τέλος οφείλει να λογοδοτεί οποτεδήποτε του ζητηθεί από την πλειοψηφία των συμπλοιοκτητών και οπωσδήποτε μια φορά το χρόνο. Επίσης, οφείλει να λογοδοτεί στο καθένα συμπλοιοκτήτη χωριστά αν του ζητηθεί και ανεξάρτητα από το μέγεθος της μερίδας του. Διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας μπορεί να είναι και ένας από τους συμπλοιοκτήτες.

Η εργασία του διαχειριστή παύει με το θάνατο, την απώλεια της δικαιοπρακτικής του ικανότητας και την κήρυξή του σε πτώχευση. Με την

ανάκληση και την παραίτησή του, στην περίπτωση που είναι συμπλοιοκτήτης. Ο διαχειριστής ανακαλείται επίσης με απόφαση που λαμβάνεται στην πλειοψηφία της συμπλοιοκτησίας. Αν όμως ο διαχειριστής είναι και συμπλοιοκτήτης ανακαλείται μόνο αν συντρέχει σπουδαίος λόγος και με πλειοψηφία τουλάχιστον των δύο τρίτων $2/3$ των μερίδων.

4.4.Λύση της συμπλοιοκτησίας

Ο ΚΙΝΔ δεν αναφέρει τους λόγους για τους οποίους λύνεται η συμπλοιοκτησία. Δεδομένου όμως ότι αυτή βασίζεται τόσο στη συγκυριότητα όσο και στη συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου, είναι ξεκάθαρο να πούμε ότι λύνεται όταν εκλείψει είτε το ένα είτε το άλλο στοιχείο, είτε και τα δύο. Γενικά η συμπλοιοκτησία λύνεται:

- Εάν περιέλθουν όλες οι μερίδες σε ένα πρόσωπο.
- Εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.
- Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.
- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος, κατά την σύσταση.
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της και εφόσον υπάρχει αδυναμία να εξαγοράσουν την μερίδα του οι υπόλοιποι

από τους συμπλοιοκτήτες ή τρίτο πρόσωπο, που να μπορεί από το νόμο να περιέλθει στη συμπλοιοκτησία.

Όσον αφορά το τελευταίο, όπως είπαμε μπορεί η μερίδα ενός συμπλοιοκτήτη να περιέλθει σε τρίτο πρόσωπο εκτός της συμπλοιοκτησίας, αρκεί και μόνο να έχει τα στοιχεία εκ του νόμου και τις διατάξεις να περιέλθει στην συμπλοιοκτησία. Δηλαδή, να μην κωλύεται λόγω καταδικαστικών αποφάσεων δικαστηρίων, να μην είναι ανίκανος για δικαιοπραξίες (γιατί όπως είδαμε ο συμπλοιοκτήτης είναι έμπορος), να μην έχει πτωχέψει λόγω ύπαρξής του προηγουμένως σε άλλη εταιρεία κ.α.

Αναλυτικότερα η συμπλοιοκτησία λύεται όταν εκλείψει η συγκυριότητα-συνεκμετάλλευση στο πλοίο, είτε από φυσικούς είτε από νομικούς λόγους. Π.χ. γιατί το πλοίο βυθίστηκε ή έχασε ένα από τα στοιχεία που το κάνουν πλοίο, όπως καταστροφή της μηχανής του και λειτουργεί τώρα ως πλωτό ξενοδοχείο ή εστιατόριο (άρθρο 1 ΚΙΝΔ) ή γιατί περιήλθε σε ξένο ή στο ελληνικό δημόσιο εξαιτίας καταλήψεως ως λεία πολέμου ή δημεύσεως λόγω ποινής. Επίσης λύεται όταν πάψουν οι εργασίες της συμπλοιοκτησίας γιατί ο σκοπός της εκπληρώθηκε (βάση σύστασης) ή γιατί ο σκοπός της δεν μπορεί πλέον να εκπληρωθεί ή γιατί άλλαξε η μορφή και ο τρόπος εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Π.χ. αποφασίστηκε να εκμισθωθεί σε τρίτους, να εισφερθεί σε εταιρεία, να εκμεταλλευτεί ως πλωτό ναυπήγημα κ.α.

Αντίθετα η συμπλοιοκτησία δεν λύεται με τον θάνατο, την ανικανότητα και την πτώχευση ενός από τους συμπλοιοκτήτες καθώς και με την μεταβολή στα πρόσωπα των συμπλοιοκτητών (άρθρο 27 ΚΙΝΔ). Ειδικότερα για την περίπτωση θανάτου το άρθρο 27 ΚΙΝΔ ορίζει ρητά ότι ο θάνατος δεν επιφέρει λύση της συμπλοιοκτησίας. Αλλά από την άλλη μεριά η εφαρμογή του άρθρου 27 ΚΙΝΔ μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα, ανάλογα με εκείνα που δημιουργούνται για την συνέχιση της ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, αφανής ή συμμετοχικής και ατομικής εταιρείας, με τους κληρονόμους ομόρρυθμου εταίρου. Είναι φυσικό όταν πεθάνει ο συμπλοιοκτήτης, τη θέση του να την πάρει ο κληρονόμος του και να είναι ανίκανος για δικαιοπραξία, διότι είναι ανήλικος, ο νόμιμος αντιπρόσωπός του. Δεδομένου όμως ότι ο συμπλοιοκτήτης είναι έμπορος η συνέχιση της εμπορίας από τον νόμιμο αντιπρόσωπό του δεν είναι κατ' αρχήν δυνατή. Σ' αυτή τη περίπτωση μπορεί να ζητηθεί από το δικαστήριο άδεια για τη συνέχιση της εμπορίας από τον νόμιμο αντιπρόσωπο του ανηλίκου. Αν το δικαστήριο δε δώσει την άδεια, τότε υποχρεωτικά πρέπει να εκποιηθεί η μερίδα του.

Σε περίπτωση πτώχευσης τα προβλήματα λύνονται από το πτωχευτικό δίκαιο. Πάντως η μερίδα του "πτωχού" συμπλοιοκτήτη εκποιείται κανονικά είτε στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες είτε σε τρίτους όπως είπαμε.

Τέλος ο ΚΙΝΔ δεν παρέχει δικαίωμα καταγγελίας στους συμπλοιοκτήτες. Το δικαίωμα αποκλεισμού συνεταίρου προϋποθέτουν

προσωπική σχέση που δεν είναι η συμπλοιοκτησία. Γίνεται δεκτό όμως, ότι οι συμπλοιοκτήτες μπορεί να συμφωνήσουν εγγράφως δικαίωμα καταγγελίας υπέρ ενός ή περισσότερων συμπλοιοκτητών πάντα, βεβαίως, πλειοψηφικά. Την λύση της καταγγελίας τη δίνουν τα αρμόδια δικαστήρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

5.1. Η Συμπλοιοκτησία σήμερα

Όπως διαπιστώσαμε για την ίδρυση και λειτουργία της συμπλοιοκτησίας απαιτούνται δύο ή περισσότερα άτομα (πλοιοκτήτες). Ύστερα από ατομική μου έρευνα βλέπουμε ότι η συμπλοιοκτησία, στην πράξη, συνιστάται κυρίως σε σκάφη σιδερένιας κατασκευής άνω των 40 κόνων, όπως απαιτεί και το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ. Τα συγκεκριμένα σκάφη είναι τα λεγόμενα δρομολογιακά σκάφη¹. Τα σκάφη αυτά έχουν συγκεκριμένο δρομολόγιο και σε ορισμένες περιπτώσεις, μάλιστα, επιδοτούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Η προϋπόθεση επιδότησης είναι η υποχρέωση της συμπλοιοκτησίας να εκτελεί 1-2 φορές την εβδομάδα συγκεκριμένα δρομολόγια από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Η περίπτωση επιδότησης συναντάται και εφαρμόζεται κυρίως στα πλοία άγονης γραμμής.

Στην περίπτωση των νησιών με αυξημένη τουριστική κίνηση, αναφέρω ότι στο νησί της Ρόδου (τόπος διαμονής μου και εγγραφής του θέματος) η συμπλοιοκτησία χρησιμοποιείται για την μεταφορά τουριστών από το

¹ Δρομολογιακό σκάφος είναι το σκάφος που εκτελεί δρομολόγια συγκεκριμένου τόπου αναχώρησης και άφιξης. Συνιστάται σε νησιά αυξημένης τουριστικής κίνησης, σε μικρά νησιά που εξυπηρετούνται μόνο δια θαλάσσης, στις ζεύξεις Ρίου-Αντιρίου, Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας κλπ., σε δρομολόγια γύρω από την Αττική κα.

κέντρο της πόλης σε τουριστικά θέρετρα ή κοσμοπολίτικες περιοχές με τακτικά δρομολόγια. Φυσικά τα σκάφη αυτά είναι μικρά (πάντως σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ) και μόνο για μεταφορά προσώπων. Τα περισσότερα από αυτά τα σκάφη δεν επιδοτούνται, όπως προείπαμε ενώ υπάρχουν και σκάφη τα οποία επιδοτούνται, με την υποχρέωση των εταιριών να εκτελούν δρομολόγια κατά τους χειμερινούς μήνες σε μικρά νησιά γύρω από τη Ρόδο και εντός του Νομού Δωδεκανήσου για την διευκόλυνση των επιβατών και μεταφορά προϊόντων ως μια γραμμή επικοινωνίας μεταξύ της πρωτεύουσας και των γύρω νησιών. Υπάρχει όμως αρκετά μεγάλο ποσοστό εταιριών αυτού του είδους που λειτουργού με τη μορφή της ατομικής εταιρείας, διότι δεν είναι αρκετά δύσκολο κάποιος να αγοράσει και να συντηρεί ένα τέτοιο, μικρό τουριστικό σκάφος. Υπάρχουν πάντως εταιρείες που ιδρύονται ως συμπλοιοκτησίες διότι την εκμεταλλεύονται συγγενικά πρόσωπα και επιθυμούν να αναγράφονται τα ονόματα των πλοιοκτητών εξ' ολοκλήρου (στην περίπτωση αδερφών). Ακόμα τονίζεται ότι υπάρχουν πολλές συμπλοιοκτησίες οι οποίες ιδρύονται από δύο ή περισσότερα άτομα και τα ποσοστά (μερίδια) τους είναι σε οριακό σημείο. Για παράδειγμα υπάρχουν συμπλοιοκτήτες που κατέχουν το 90 και 95% και το υπόλοιπο διατίθεται στο υπόλοιπο ή υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες.

Τέλος πρέπει να τονιστεί ότι οι πλοιοκτήτες σήμερα έχουν απομονώσει τη συμπλοιοκτησία και έχουν στραφεί στις άλλες μορφές εταιρειών. Αυτό συμβαίνει διότι οι περισσότεροι πλοιοκτήτες:

α)Επιθυμούν να έχουν νομική προσωπικότητα ως ναυτιλιακή εταιρεία μια και η συμπλοιοκτησία στερείται νομικής προσωπικότητας, όπως είπαμε.

β)Χαρακτηρίζονται από τα πιστωτικά ιδρύματα (τράπεζες) ως πιο φερέγγυες εταιρείες.

γ)Μπορούν να ναυπηγήσουν ή αγοράσουν και άλλο πλοίο με τον ίδιο σκοπό όπως το πρώτο χωρίς να υπάρξει και δεύτερη συμπλοιοκτησία.

δ)Μπορούν να παρακρατούν ποσά για αποθεματικά στο τέλος της χρήσης, αυτό που δεν γίνεται στη συμπλοιοκτησία.

Έτσι σήμερα συναντούμε στην Ελλάδα μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες με τη μορφή της Ναυτικής Εταιρείας και της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας. Η συμπλοιοκτησία σήμερα έχει περιοριστεί, όπως είπαμε στην αρχή του παρόντος κεφαλαίου, σε μερίδια δρομολογιακών σκαφών μεταξύ νησιών που χαρακτηρίζονται ως “η άγωνα γραμμή”, σε εποχιακά δρομολόγια τουριστικών σκαφών σε κοσμοπολίτικα νησιά ή σε τακτικά συνεχή δρομολόγια όπως ζεύξη Ρίου-Αντιρίου. Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας κλπ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας την ύλη του θέματος αυτού μπορούμε να δούμε ότι η εξέλιξη της τεχνολογίας και της ανθρώπινης δραστηριότητας μετέβαλλε την συμπλοιοκτησία από μια καθόλα αξιόλογη ναυτιλιακή εταιρεία σε μια εταιρεία μικρών κεφαλαίων και μάλιστα υπό εξαφάνιση. Όπως ξέρουμε η συμπλοιοκτησία ήταν η απαρχή για τα σημερινά ναυτικά δρώμενα. Παρ' όλα αυτά όμως σήμερα φαίνεται να δέχεται μεγάλες πιέσεις από την πρόοδο της κοινωνίας και πιο πολύ από την ίδια της την "οικογένεια", την ναυτική οικογένεια. Οι σημερινοί πλοιοκτήτες προτιμούν τις άλλες μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων για να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους διότι έχουν μεγαλύτερα πλεονεκτήματα έναντι της συμπλοιοκτησίας.

Όπως είδαμε στο Ε' κεφάλαιο η συμπλοιοκτησία σήμερα βρίσκει εφαρμογές στα μικρά σκάφη μεταφοράς προσώπων ή και αγαθών. Συνδέουν τα μικρά νησιά που βρίσκονται στην λεγόμενη "άγωνα γραμμή", με την πιθανότητα επιδότησης από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Μερίδιο έχει η συμπλοιοκτησία και στα εποχικά-τουριστικά σκάφη των κοσμοπολίτικων νησιών και γενικά στις ζεύξεις πορθμιακών γραμμών.

Η ανάπτυξη της συμπλοιοκτησίας μπορεί να γίνει μόνο με την συμβολή της πολιτείας με μερική αλλαγή στις μορφές και δομή της, σε φορολογικές διευκολύνσεις και με διάφορα κίνητρα ανάπτυξης που μπορούν να δοθούν. Οι νόμοι και ρυθμίσεις που υπάρχουν σήμερα για την

συμπλοιοκτησία υπήρχαν από πολύ παλιά όπως επίσης και τα διάφορα εγχειρίδια ή βιβλιογραφία του παρόντος θέματος.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί η συμβολή της συμπλοιοκτησίας στο Ναυτικό Δίκαιο και ειδικότερα στην επιχειρησιακή δράση της Ελλάδας τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Πολλοί μεγάλοι Έλληνες εφοπλιστές, που υπόψιν ήταν από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως, ξεκίνησαν την εφοπλιστική τους καριέρα με τη μορφή της συμπλοιοκτησίας. Στο μέλλον η συμπλοιοκτησία θα δεχθεί ακόμη μεγαλύτερες πιέσεις στην πιθανή ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των αεροπορικών εταιρειών της Ελλάδας έτσι ώστε να μην μπορεί πλέον να εκμεταλλεύεται την λεγόμενη “άγωνα γραμμή”. Η κοινωνία μας σήμερα χαρακτηρίζεται ως κοινωνία των γρήγορων ταχυτήτων, εν τούτοις ελπίζω να μην παρασύρει αρνητικά την ναυτιλιακής επιχείρηση που λέγεται συμπλοιοκτησία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Δ.Ι. Σιαμπάνης, «Ο ρόλος της πλοιοκτησίας εις την ευθύνην του πλοιοκτήτου»
Εκδόσεις Αφοι Π.ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Θεσσαλονίκη - Αθήνα 1971
- 2) Γ. Ποταμιανός, «Η συμπλοιοκτησία»
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα 1972
- 3) Γ.Ν. Καφούσης, «Η λογιστική των εμπορικών εταιρειών»
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα - Κομοτηνή 1989
- 4) Κ. Λεκαράκου - Νιζάμη
Εκδόσεις ΚΛΕΙΝΙΑΣ, Αθήνα 1992
- 5) Α. Κιάντου-Μπαμπούκη, «Ναυτικό δίκαιο»
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Θεσσαλονίκη 1993
- 6) Ι. Παπαγιάννης, «Κώδικας εμπορικών εταιρειών»
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Θεσσαλονίκη 1995