

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Του ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΧΡΥΣΙΚΟΥ
Α.Μ.: 73400010617025

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΠΟ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ
ΤΗΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Επιβλέποντες:

Καθηγήτρια κ.Λία Αθανασίου

Αθήνα, Νοέμβριος 2018

Copyright © [Γεράσιμος Χρυσικός, Νοέμβριος 2018]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες στους διδάσκοντες του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών και ειδικά στην επιβλέπουσα καθηγήτρια κα Λία Αθανασίου για την πολύτιμη αρωγή, έμπνευση και υποστήριξή της στα πλαίσια εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Σχέσεις μητρικής – θυγατρικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

1. Δομή Ναυτικής Επιχείρησης: Η ναυτική επιχείρηση ως εταιρεία ειδικού σκοπού...1
2. Έννοια του Ομίλου Εταιρειών.....2
3. Ρύθμιση των Ομίλων εταιρειών στο ελληνικό δίκαιο: Χαρακτηριστικά Ομίλων...2
4. Δομή Ομίλων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Η σημασία των θυγατρικών μονοβάθρων εταιρειών.....5

II. Παραβίασθείσα Ναυτιλιακή νομοθεσία

1. Ναυτιλιακές παραβάσεις και η ευθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα.....7
2. Υλική Ναυτική Ακαταλληλότητα πλοίου.....8
3. Ναυτικά Ατυχήματα (Ονομαστικά: Σύγκρουση Πλοίων, Κατάχρηση Δικαιώματος Ναυτίας, Πετρελαϊκή Ρύπανση, Σύμβαση Μεταφοράς Επιβατών, Ναυτεργατικά Ατυχήματα).....11
4. Σκοπός-Θέμα-Δομή Παρούσας Εργασίας.....13

B. ΚΥΡΙΩΣ ΜΕΡΟΣ

III Ευθύνη της μητρικής εταιρείας

A Μέρος: Γενικό Πλαίσιο

1. Το ζήτημα της ευθύνης στους Ομίλους Επιχειρήσεων: η θεμελίωση της αδιοπρακτικής ευθύνης και οι προϋποθέσεις της..... 16
2. Ο Καταλογισμός της ευθύνης (ελληνική, διεθνής και κοινοτική προσέγγιση)..... 16
3. Η θεμελίωση της αδιοπρακτικής ευθύνης.....22
4. Προϋποθέσεις της αδιοπρακτικής ευθύνης.....23
5. Ευθύνη λόγω αντίθεσης στα χρηστά ήθη.....23
6. Αδιοπρακτική Ευθύνη της μητρικής έναντι της θυγατρικής εταιρείας26
7. Ευθύνη Πρόσκτησης κατά την 922 ΑΚ28
8. Καταδολίευση Δανειστών.....30
9. Εις ολόκληρον ευθύνη της μητρικής εταιρείας – θυγατρικής εταιρείας.....30

B Μέρος: Η άρση της αυτοτέλειας στο ναυτιλιακό όμιλο

1. Άρση αυτοτέλειας εν στενή εννοία (Με βάση το 281 ΑΚ – Κατάχρηση δικαιώματος).....32
2. Ευθύνη μητρικής εταιρείας έναντι της θυγατρικής εταιρείας του ομίλου.34
3. Απόψεις Κριτηρίων για την άρση της νομικής προσωπικότητας.....34
4. Ενδείκτες.....35
5. Δεσμευτικές Εντολές Μητρικής. Δικαιο-συγκριτική Θεώρηση.....38
6. Άρση αυτοτέλειας νομικού προσώπου ειδικά στο αστικό δικονομικό δίκαιο...41
7. Άρση αυτοτέλειας εν στενή εννοία: Κατάχρηση του δικαιώματος ελευθερίας οργάνωσης...42

7.1. Η εικονικότητα, η σύγχυση περιουσιών ναυτιλιακών εταιρειών και η υποκεφαλαιοδότηση της θυγατρικής ως ενδείκτες καταχρήσεως της νομικής τους προσωπικότητας.....	44
8. Άρση εν ευρεία εννοία: Κατάχρηση του θεσμού.....	55
8.1 Ευθύνη κατά τη διάταξη του άρθρου 71 του Αστικού Κώδικα και δικαιοπρακτική δέσμευση από defacto όργανο.....	55
8.2 Ευθύνη λόγω οργανωτικού πταίσματος.....	57
8.3 Ευθύνη στηριζόμενη στην εντολή της μητρικής.....	57
8.4 Ευθύνη λόγω διάψευσης της εμπιστοσύνης τρίτου ως προς την κατάρτιση σύμβασης.....	58
8.5. Εις ολόκληρον ευθύνη της μητρικής εταιρείας για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της.....	609. Θεωρία καταλογισμού ευθύνης στην Μητρική εταιρείας λόγω εφοπλισμού της:
	• Θεωρία του Ελέγχου.....
	62
	• Θεωρία του Παρενθέτου Προσώπου.....
	65
	• Θεωρία των κερδοσκοπικών εγγυήσεων.....
	66
	• Θεωρία του Αυτοχαρακτηρισμού ενός προσώπου ως Εφοπλιστή.....
	68
	• Συνδυασμός Θεωριών.....
	69
9.1 Κριτική και συγκριτική επισκόπηση της Θεωρίας της Εφοπλιστικής ιδιότητας με τις υπόλοιπες νομικές βάσεις ευθύνης της Μητρικής εταιρείας.....	70

IV. Ευθύνη για ίδιες ενέργειες της μητρικής

1. Καταλογισμός ευθύνης σε μητρική εταιρεία: Θεωρία ελέγχου.....	71
--	----

2. Άσκηση επιρροής.....	75
-------------------------	----

V. Ειδικότερα ζητήματα

1. Ζητήματα Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου.....	82
---	----

2. Δέσμευση «τρίτου» προσώπου από διαιτητική συμφωνία.....	84
--	----

3. Υπέρβαση της αμοιβαιότητας ως προϋπόθεσης του μονομερούς συμψηφισμού.....	86
--	----

VI. Τελικά συμπεράσματα-ανακεφαλαίωση.....	88
---	-----------

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η έννοια και η δομή και των ναυτιλιακών ομίλωνήλθε τα τελευταία χρόνια στο προσκήνιο λόγω της ανάπτυξης μηχανισμών για την επίλυση προβλημάτων τα οποία σχετίζονται με την λειτουργία τους. Τα προβλήματα αυτά ανάγονται στην ασαφή πολλές φορές κατανομή των ρόλων και αρμοδιοτήτων ανάμεσα στις θυγατρικές (μονοβάπορεςστις περισσότερες περιπτώσεις) εταιρείες και την μητρική και διαχειρίστρια εταιρεία τους. Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής αγοράς από την μία πλευρά και η διαρκής φύση της επιχειρηματικότητας να αναζητεί διαρκώς το μέγιστο επενδυτικό κέρδος σε συνδυασμό με την ελαχιστοποίηση του κινδύνου από την άλλη, οδήγησαν σε πλείονες περιπτώσεις στην καταστρατήγηση και αθέμιτη χρήση των θυγατρικών εταιρειών αυτών. Το φαινόμενο αυτό είναι εντονότερο σε περιπτώσεις όπου υπάρχει παραβίαση της ναυτιλιακής νομοθεσίας από την θυγατρική εταιρεία ενός ναυτιλιακού ομίλου.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει τις περιπτώσεις εκείνες όπου η μητρική εταιρεία ενός ναυτιλιακού ομίλου ευθύνεται για παραβιάσεις της ναυτικής νομοθεσίας εκ μέρους της μητρικής τηςκαι τους μηχανισμούς αντιμετώπισής της. Η ευθύνη αυτή προκύπτει λόγω της κατάχρησης της θυγατρικής εκ μέρους της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας. Προσπαθώντας να εξαντλήσει ενδελεχώς το συγκεκριμένο αντικείμενο έρευνας η παρούσα εργασία θα επικεντρωθεί στις περιπτώσεις παραβίασης της ναυτικής νομοθεσίας εκ μέρους της θυγατρικής εταιρείας λόγω ναυτικής ακαταλληλότητας των πλοίων της. Οι μηχανισμοί που θα επικεντρωθεί η παρούσα έρευνα είναι κυρίως η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας και η ευθύνη πρόσκτησης της μητρικής της. Περαιτέρω ανάλυση επιχειρείται όσον αφορά την ευθύνη της μητρικής εταιρείας λόγω δικών της ενεργειών, επειδή δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η θυγατρική της τηρεί τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Για τον σκοπό της παρούσας εργασίας διεξήχθη έρευνα σε πλείονα νομικά δικαιικά συστήματα, με κυριότερα το ελληνικό, το αγγλικό, το γερμανικό, το αμερικάνικο και το ευρωπαϊκό. Το αποτέλεσμα της προκείμενης έρευνας προέκυψε κατόπιν έρευνας και σύγκρισης στη νομοθεσία και τη νομολογία των συστημάτων αυτών, σε μία προσπάθεια να φωτιστεί όσο καλύτερα γίνεται η ορθότητα της βέλτιστης ανά περίπτωση λύσης στα περίπλοκα και ακανθώδη ζητήματα τα οποία περιλαμβάνει ο χώρος της ναυτιλίας.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Ελληνικές

ΑΚ
ΑΠ
Αρ.
Αρμ.
ΒΔ
Βλ.
ΔΕΕ
ΔΕΚ
ΕΕΔ
ΕΕμπΔ

ΕΕΝ
Εκδ.
ΕμπΝ
ελβΑΚ
ΕλλΔνη
ΕμπΝ
ΕΝΔ

ΕπΑνταγ
ΕΤρΑξΧρΔ

Εφ
ΚΙΝΔ
ΚΠολδ
Λ.χ.
ΜονΠρ
Ν.
ΝαυτκΔικ
ΝοΒ
ΠΕΚ

ΑΠ Ολ
Ό.π.
ΠειρΝ
Περ.
ΠΚ
ΠΠρ
Π.χ
Σελ.
Σημ.
Υπ' αριθμ.
Τ.
ΧρΙΔ

Αστικός Κώδικας
Άρειος Πάγος
Αριθμός
Αρμενόπουλος
Βασιλικό Διάταγμα
Βλέπε
Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών (περιοδικό)
Ευρωπαϊκό Δικαστήριο
Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
Επιθεώρηση του Εμπορικού Δικαίου (περιοδικό)
Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών
Έκδοση

Εμπορικός Νόμος
ελβετικός Αστικός Κώδικας
Ελληνική Δικαιοσύνη (περιοδικό)
Εμπορικός Νόμος
Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (περιοδικό)
Επιτροπή Ανταγωνισμού
Επιθεώρηση Τραπεζικού Αξιογραφικού και
Χρηματιστηριακού Δικαίου (περιοδικό)
Εφετείο
Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
Λόγου χάριν
Μονομελές Πρωτοδικείο
Νόμος
Ναυτική Δικαιοσύνη
Νομικό Βήμα
Πρωτοδικείο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Ολομέλεια του Αρείου Πάγου
όπου παραπάνω
Πειραϊκή Νομολογία
Περιπτωση
Ποινικός Κώδικας
Πολυμελές Πρωτοδικείο
Παραδείγματος χάριν
σελίδα
Σημείωση
υπ' αριθμόν
τόμος
Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου

Ξενόγλωσσες

4 All E.R.
BB
BGB

All England Law Reports
Der Betriebsberater (περιοδικό)
Bundesgerichtshof (γερμανικό ακυρωτικό)

Del. Ch.
DCA
E.L.R.
F. Supp.
GmbH
Ltd.
Lloyd's Rep.
Rev. Proc.
So.
U.PITT.L.REV
U.S
ZGR

ZIP

Delaware Court of Chancery
District Court of Appeal
European Law Reporter
The Federal Supplement
Gesellschaftmitbeschränkter Haftung (επε)
Limited
Lloyd's Law Reports
Revenue Procedure
Southern Reporter
University of Pittsburgh Law Review
United States Reports
Zeitschrift für Unternehmens und
Gesellschaftsrecht(περιοδικό)
Zeitschrift für Wirtschaftsrecht und Insolvenzpraxis
(περιοδικό)

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. ΣΧΕΣΗ ΜΗΤΡΙΚΗΣ-ΘΥΓΑΤΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

1. Δομή Ναυτιλιακής Επιχείρησης: Η ναυτιλιακή επιχείρηση ως εταιρεία ειδικού σκοπού.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση¹ είναι μία επιχείρηση υψηλού κινδύνου από μέρους του πλοιοκτήτη. Όμως, επαύξηση των ευθυνών του πλοιοκτήτη οδηγεί σε μείωση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και επιφυλακτικότητα. Συνεπώς, ο περιορισμός της ευθύνης του είναι μία οικονομική αναγκαιότητα. Όπως αναφέρεται και από τον Λόρδο Denning: «ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν είναι ζήτημα δικαιοσύνης. Είναι ένας κανόνας δημόσιας σκοπιμότητας και στρατηγικής, που έχει την προέλευσή του στην ιστορία και την δικαιολόγηση του στην ευκολία, την πρακτικότητα». ²Προς διευκόλυνση των σκοπών της, η ναυτιλιακή επιχείρηση δύναται να συμμετέχει σε άλλες ναυτιλιακές. Ειδικότερα, επιδιώκει εμμέσως τον παραπάνω σκοπό με την πλειοψηφική συμμετοχή της σε άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στα πλαίσια του αποκλειστικού που ο νόμος τις περιορίζει. Στην περίπτωση αυτή η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί ως εταιρεία χαρτοφυλακίου («Holding»). Ως εταιρεία, δηλαδή, που ιδρύεται με σκοπό να ιδρύει ή ίδια άλλες ναυτικές εταιρείες των οποίων να διατηρεί το πλειοψηφικό πακέτο. Με την μέθοδο αυτή η ναυτιλιακή επιχείρηση ελέγχει μία άλλη ή περισσότερες άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά δεν αναμιγνύεται ευθέως στις δραστηριότητες που αποτελούν το κατ' αρχήν αντικείμενο μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Δημιουργεί με αυτόν τον τρόπο έναν όμιλο συνδεδεμένων προς εκείνη ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κρίνεται σκόπιμο πριν την ανάλυση ενός ομίλου ναυτιλιακών μητρικών και θυγατρικών, να αναφερθεί η δομή και οι αρχές που διέπουν γενικά έναν όμιλο επιχειρήσεων.

2. Έννοια του ομίλου εταιρειών και των συνδεδεμένων επιχειρήσεων

Όμιλος είναι ένα σύνολο νομικά αυθύπαρκτων εταιρειών, οι οποίες αποτελούν όμως μία ενιαία οικονομική ενότητα. Έτσι ώστε οι εταιρείες αυτές συνδέονται μεταξύ τους. Η «σύνδεση» αυτή προσδιορίζεται ως «ο νομικός ή πραγματικός δεσμός δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, ο οποίος επιτρέπει την χρήση ορισμένων ή όλων των οργάνων μίας τουλάχιστον επιχείρησης υπέρ επιχειρηματικών σκοπών μίας ή όλων των υπολοίπων επιχειρήσεων». Σε κάθε όμιλο υπάρχει μία μητρική ή κυρίαρχη εταιρεία (holding company) και μία ή περισσότερες θυγατρικές ή εξαρτημένες εταιρείες (subsidiaries). Κατά το ελληνικό δίκαιο, συνδεδεμένες επιχειρήσεις μπορούν να είναι μόνο εταιρείες του εμπορικού δικαίου (άρα και ναυτιλιακές).³

Από τον ορισμό που προηγήθηκε, συνάγεται το κύριο χαρακτηριστικό των συνδεδεμένων επιχειρήσεων, το οποίο έγκειται στο ότι, ενώ πρόκειται τυπικά για αυτοτελή νομικά πρόσωπα, η νομική τους αυτοτέλεια είναι⁴ χαλαρή ή και ανύπαρκτη. Ένα άλλο χαρακτηριστικό των ομίλων εταιρειών, αποτελεί το ότι διασπούν τη βασική αρχή του δικαίου ότι όποιος έχει την εξουσία λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων εσωμίζεται και τις αντίστοιχες ευθύνες. Επιπλέον, σημαντικό χαρακτηριστικό είναι αυτό της κατά κανόνα παραγνώρισης των συμφερόντων της θυγατρικής από τη μητρική και της επιδίωξης από την τελευταία των ευρύτερων συμφερόντων του ομίλου, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις δεν ταυτίζονται με αυτά της θυγατρικής. Πολύ συχνά, η μητρική εταιρεία προωθεί αποκλειστικά τα δικά της επιχειρηματικά σχέδια σε βάρος των συμφερόντων όλων των υπολοίπων θυγατρικών εταιρειών. Εν όψει λοιπόν, των προαναφερθέντων, ανακύπτει το ζήτημα αν, παρά την παρεμβαλλόμενη νομική αυτοτέλεια, οι εταιρείες ενός ομίλου αποτελούν στην ουσία μία ενιαία επιχείρηση και σε καταφατική περίπτωση αν αυτό έχει νομικές συνέπειες.

¹A. Κιάντου-Παμπούκη, Η ναυτική εταιρεία και η σχέση της με την Ανώνυμη Εταιρεία, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, 2003, σελ. 17 επ., Λ. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 31 επ.

²Νίκος Λίτινας, Η σημασία των Ναυτικών Εταιρειών για την ελληνική ναυτιλία και το Βόρειο Αιγαίο, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, 2003, σελ. 11.

³N. 4308/2014, αρ. 31, 32.

⁴Λ. Αθανασίου, Ε. Μαστρομανώλης, Καταλογισμός σε μητρική εταιρία παράβασης κανόνων ανταγωνισμού θυγατρικής της, Σύγχρονες τάσεις και συγκριτικές προσεγγίσεις, ΔΕΕ 2009, σελ. 1302.

3. Ρύθμιση των Ομίλων Εταιρειών στο ελληνικό δίκαιο: Χαρακτηριστικά ομίλων. Στο ελληνικό δίκαιο δεν υπάρχει αυτοτελής ρύθμιση για την δομή και την λειτουργία του ομίλου ούτε ουσιαστικού ούτε δικονομικού δικαίου. Επίσης, δεν υπάρχει κάποιο ειδικό σύστημα δικαίου για τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις στην ελληνική έννομη τάξη. Υπάρχουν μόνο κάποιες διατάξεις, οι οποίες ρυθμίζουν αποσπασματικά ορισμένα ζητήματα. Η σημαντικότερη από αυτές είναι η διάταξη του άρθρου 32 του Ν. 4308/2014,⁵ η οποία ορίζει την έννοια των συνδεδεμένων επιχειρήσεων. Η ρύθμιση αυτή αποβλέπει σε συγκεκριμένο σκοπό, ο οποίος συνίσταται στη σύνταξη ισολογισμού, αλλά δεν στερείται γενικότερης σημασίας, διότι κατά την ίδια διάταξη οι ορισμοί της αφορούν γενικά την εφαρμογή του νόμου 4308/2014. Η συγκεκριμένη διάταξη αναφέρεται και στο νέο νόμο περί ανωνύμων εταιρειών (4538/2018) στα άρθρα 99 και επόμενα.⁶

Η προσπάθεια ενιαίας νομοθετικής αντιμετώπισης των ομίλων επιχειρήσεων καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής λόγω του ότι υπάρχουν πολλά διαφορετικά μέσα σύνδεσης και διαφορετική ένταση στην άσκηση κεντρικού ελέγχου και ενιαίας διοίκησης.⁷ Ανάλογα με τον σκοπό της σύνδεσης των επιχειρήσεων προκύπτουν οι ακόλουθες μορφές σύνδεσης: (α) Συμμετοχική δράση (κάθετοι όμιλοι) και (β) Δικαιοπρακτική και πραγματική ή defacto σύνδεση (οριζόντιοι όμιλοι). Στην πρώτη μορφή σύνδεσης, κυριότερη έκφασή της είναι η δημιουργία μητρικής με την θυγατρική της (ή άλλως η δυνατότητα ελέγχου).⁸ Η εν λόγω σχέση μπορεί να είναι αποτέλεσμα πλειοψηφικής συμμετοχής μιας επιχείρησης στο κεφάλαιο της άλλης (αρ. 32 παρ. 2 Ν. 4308/2014, περ. α), διορισμού ή και παύσης εκ μέρους της μητρικής της πλειοψηφίας των μελών διοίκησης της θυγατρικής επιχείρησης (αρ. 32 παρ. 2 Ν. 4308/2014, περ. β), άσκησης δεσπόζουσας επιρροής σε άλλη επιχείρηση (αρ. 32 παρ. 2 Ν. 4308/2014, περ. γ καθώς και άρθρο 2 παρ. 1 Ν. 3487/2006) και ελέγχου της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου της (αρ. 32 παρ. 2 Ν. 4308/2014, περ. δ1).

Η δεύτερη περίπτωση σύνδεσης επιχειρήσεων, ανάλογα με τα νομικά εργαλεία άσκησης της επιρροής, είναι η δικαιοπρακτική (άρθρο 32 παρ. 7 Ν. 4308/2014) ή η εν τοις πράγμασι (πραγματική ή defacto) σύνδεση. Στην δικαιοπρακτική (ή συμβατική) σύνδεση, είναι δυνατόν με πρόβλεψη στο ιδρυτικό έγγραφο ή στο καταστατικό άλλης οντότητας ή με σύμβαση που έχει υπογραφεί μεταξύ των οντοτήτων να τεθούν υπό ενιαία διοίκηση δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις που δεν συνδέονται με σχέση εξάρτησης. Αντίθετα, στην πραγματική ή defacto σύνδεση οι συνδεδεμένες επιχειρήσεις δεν βρίσκονται σε σχέση εξάρτησης και δεν έχει προηγηθεί συμβατική πρόβλεψη.

Συνεπώς, από την διάταξη του άρθρου 32 παρ. 7 Ν. 4308/2014 προκύπτουν τρία είδη σύνδεσης εταιριών⁹: α) η συμμετοχική σύνδεση, η οποία συντρέχει, όταν η σχέση δυνατότητας επιρροής μιας εταιρείας (μητρικής) πάνω σε άλλη (θυγατρική) στηρίζεται σε διοικητικά συμμετοχικά δικαιώματα, β) η δικαιοπρακτική σύνδεση, η οποία υφίσταται στην περίπτωση που υπάρχει διεύθυνση μίας εταιρείας από άλλη, που προβλέπεται στη μεταξύ τους σύμβαση ή σε διάταξη του καταστατικού της διευθυνόμενης, γ) η πραγματική ή defacto σύνδεση, η οποία υπάρχει, όταν δύο ή περισσότερες εταιρείες τίθενται υπό ενιαία διεύθυνση χωρίς συμβατική πρόβλεψη ή καταστατική διάταξη, αλλά απλά με τη μορφή της σύμπτωσης της πλειοψηφίας ή της παμψηφίας των διαχειριστικών τους οργάνων. Ένα ειδικό σύνολο διατάξεων αποτελούν εκείνες, οι οποίες διέπουν σχέσεις των συνδεδεμένων επιχειρήσεων με τρίτους και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως ειδικό δίκαιο κάμψης της νομικής προσωπικότητας στο πεδίο των ομίλων εταιρειών. Οι διατάξεις αυτές δεν ορίζουν ότι αίρεται η νομική προσωπικότητα, αλλά ρυθμίζουν τις συνέπειες των έννομων αυτών σχέσεων, όπως στην περίπτωση που θα επρόκειτο για μία εταιρεία και όχι για όμιλο εταιρειών.

Άλλα είδη σύνδεσης μεταξύ των επιχειρήσεων ενός ομίλου προκύπτουν με βάση την αγορά στην οποία

⁵ Αντικατέστησε το άρθρο 42^ε παρ. 5 του νόμου 2190/1920.

⁶ Άρθρο 9γ της Οδηγίας 2007/36/EK, Οδηγία 2017/828/EE.

⁷ Λ. Αθανασίου, Η διασυννοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, 2015, σελ. 201. Επίσης Κ. Ρήγας, Η άρση της αυτοτέλει του Νομικού Προσώπου, 2008, σελ. 84 επ.

⁸ Λ.χ. υπάρχει αμάχητο τεκμήριο ανάλογης εφαρμογής στις περιπτώσεις του άρθρου 32 παρ. 2 Ν. 4308/2014.

⁹ Φ.Δ. Δερμιτζάκη, Προβλήματα ευθύνης στους ομίλους επιχειρήσεων, 2001, σελ. 5 επ.

δραστηριοποιούνται, αφού όλες οι εταιρείες μπορούν να έχουν την ίδια βαθμίδα (οριζόντιοι όμιλοι)¹⁰ ή να δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές βαθμίδες αγοράς (διαγώνιοι όμιλοι). Τέλος, ανάλογα με τον ρόλο της μητρικής, μπορεί να συνιστούν ομίλους διαχείρισεως χαρτοφυλακίου (όταν η μητρική είναι εταιρεία holding) ή επιχειρηματικούς ομίλους (όταν η μητρική αναπτύσσει η ίδια επιχειρηματική δραστηριότητα και ενδιαφέρεται άμεσα για τη διοίκηση των θυγατρικών της).¹¹

Χαρακτηριστικά Ομίλων. Η δομή του ομίλου όπως έχει διαμορφωθεί στις συναλλαγές και λειτουργεί ως οικονομική οντότητα, έχει δύο χαρακτηριστικά: (α) την έλλειψη νομικής προσωπικότητας για τον όμιλο ως ενιαία οντότητα και (β) την εμφάνιση και λειτουργία των εταιρειών-μελών του ομίλου, ως νομικά αυτόνομων επιχειρήσεων με δική τους νομική προσωπικότητα η κάθε μία, ανάλογα με την μορφή τους.¹²

Σε αντίθεση με τον όμιλο ως σύνολο, κάθε εταιρεία μέλος του ομίλου έχει νομική προσωπικότητα, εμφανίζεται ως αυτοτελές υποκείμενο δικαίου με δικά της δικαιώματα και υποχρεώσεις, φέρει αυτοτελή ευθύνη για τις πράξεις και τις παραλείψεις της έναντι τρίτων και ευθύνεται με την δική της περιουσία έναντι των δανειστών της. Ωστόσο, με την ένταξη της στον όμιλο χάνει την διοικητική της αυτοτέλεια ανάλογα με τον βαθμό εξάρτησης και ελέγχου από την μητρική-ελέγχουσα επιχείρηση και ως ελεγχόμενη υποχρεούται να εξυπηρετεί τα συμφέροντα των μετόχων της και των τρίτων συναλλασσομένων.¹³

Εν κατακλείδι, στους αποκεντρωμένους ομίλους (συνήθως οριζόντιους) οι νομικά αυτόνομες εταιρείες διαφυλάσσουν κατά κανόνα τις βασικές τους αρμοδιότητες. Σε μία ενδιάμεση κατάσταση βρίσκονται οι όμιλοι που οργανώνονται μέσω εταιρείας χαρτοφυλακίου, στην οποία ανατίθεται η διοίκηση της περιουσίας των μελών. Τέλος, στους συγκεντρωμένους ομίλους, η πλειονότητα των διοικητικών και αποφασιστικών αρμοδιοτήτων συγκεντρώνεται στην κορυφή. Όσες περισσότερες συμπληρωματικές και αλληλεξαρτώμενες είναι η δραστηριότητες των εταιριών και όσο περισσότερες εξουσίες συγκεντρώνονται στην μητρική, τόσο περισσότερο συγκεντρωμένη είναι και η δομή του ομίλου. Αντίθετα, η έλλειψη συνάφειας στο αντικείμενο δραστηριότητας, η αμιγώς χρηματοοικονομική φύση της μητρικής στην θυγατρική και η αποδυνάμωση της επιρροής της μητρικής στην θυγατρική συνιστούν μία περισσότερο αποκεντρωμένη δομή του ομίλου.

4. Δομή ομίλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων: Η σημασία των θυγατρικών μονοβάπορων εταιρειών.

Οι ναυτιλιακοί όμιλοι αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα των αποκαλούμενων στη γαλλική θεωρία «montagesjuridiques»,¹⁴ δηλαδή νομικών μορφωμάτων τα οποία προκύπτουν από την πρωτότυπη σύζευξη διαφορετικών στοιχείων. Αυτή είναι και η διαφορά τους από το γενικό ορισμό των εταιρικών ομίλων, λόγω της ποικιλίας τους και της στόχευσής τους που κυρίως συνίσταται στην απομόνωση περιουσιακών στοιχείων και τον περιορισμό της πιθανότητας επέλευσης κινδύνου στους οφειλότες και τους διοικούντες αυτών.¹⁵

Οι ναυτιλιακοί όμιλοι ελληνικών συμφερόντων αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα δικαιοπρακτικής ευρηματικότητας. Παρά τις όποιες διαφορές στην διάρθρωσή τους, εμφανίζουν ορισμένα κοινά στοιχεία, τα οποία μπορούν να συνοψισθούν ως εξής: α) συνήθως είναι οικογενειακοί όμιλοι με οριζόντια ή μεική (οριζόντια/κάθετη) δομή ακτινοειδούς οργάνωσης, β) τα πλοία ανήκουν σε νομικές ανεξάρτητες εταιρείες, κατά κανόνα μονοβάπορες, με εγκατάσταση σε μη ευρωπαϊκές χώρες και πραγματική έδρα συνήθως στην ημεδαπή, γ) τα νομικά πρόσωπα δεύτερου (και τρίτου σε πολλές περιπτώσεις) επιπέδου, εκτός από την κατοχή των μετοχών των πλοιοκτητριών (holdingcompanies), επιδίδονται σε περιορισμένης έκτασης τραπεζικές και επενδυτικές εργασίες, δ) οι πλοιοκτήτριες εταιρείες αναθέτουν τη διαχείριση του πλοίου -

¹⁰ Λ. Αθανασίου, ό.π., 2015, σελ.201.

¹¹ Λ. Αθανασίου, ό.π., 2015, σελ.201.

¹² Κ. Ρήγα, ό.π., 2008, σελ. 85.

¹³ Φ.Δ. Δερμιτζάκη, Προβλήματα ευθύνης στους ομίλους επιχειρήσεων, 2001, σελ. 25, Κ. Ρήγας, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου των μονοβάπορων εταιρειών, ΝοΒ, 2014, σελ 5.

¹⁴ J.-M. Moulin, Qu'est-cequ' un montage? Rev.proc. Coll 2013, dossier 13, pt.7., Β. Αθανασοπούλου, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρίες, ΠειρΝ 2005, σελ. 389 επ. (404).

¹⁵ Λ. Αθανασίου, ό.π., σελ. 227 επ.

μοναδικού περιουσιακού τους στοιχείου σε μία διαχειρίστρια εταιρεία ή περισσότερες διαχειρίστριες ομοίων συμφερόντων, που βρίσκονται σε οριζόντιο επίπεδο συνεργασίας με τις πλοιοκτήτριες. Βασικός στόχος της συγκεκριμένης δομής είναι η αποφυγή των αυξημένων επιχειρηματικών κινδύνων, οι οποίοι προκαλούνται λόγω της αυξημένης μεταβλητότητας των συνθηκών του συγκεκριμένου κλάδου αλλά και του αριθμού των δανειστών.¹⁶

Είναι χαρακτηριστικό ότι (όπως προαναφέρθηκε) οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις τυγχάνουν στην πλειονότητα τους «μονοβάπορες»,¹⁷ δηλαδή έχουν στην κυριότητά τους ή εκμεταλλεύονται ένα μόνο πλοίο. Από νομικής άποψης, η μονοβάπορη εταιρεία δεν είναι κάποιο ξεχωριστό είδος εταιρείας, υπό την άποψη ότι δεν έχει ειδικές διατάξεις για να την διέπουν.¹⁸ Το ιδιαίτερο στοιχείο της είναι ότι περιλαμβάνει ένα μόνο περιουσιακό στοιχείο (το πλοίο), αποκλειστικά από το οποίο μπορούν να ικανοποιηθούν οι δανειστές της εταιρείας. Κύριος σκοπός των μονοβάπορων εταιρειών είναι να μετακυλύουν το βάρος του κινδύνου από τους εταίρους στους δανειστές της εταιρείας. Αυτό γιατί κατανέμοντας τις επενδύσεις και τα περιουσιακά τους στοιχεία σε πολλές εταιρείες οι οποίες περιλαμβάνουν μόνο ένα περιουσιακό στοιχείο (πλοίο) η καθεμία, περιορίζουν την ζημία που δύναται να υποστεί επενδυτικά η οιαδήποτε εταιρεία σε αυτήν και μόνον αυτή, σταματώντας την διάχυσή της στις υπόλοιπες εταιρείες του ομίλου. Από την στιγμή κατά την οποία ένας ναυτιλιακός επιχειρηματίας αποφασίζει να ιδρύσει μία μονοβάπορη εταιρεία τότε μπορεί να το επιτύχει είτε μέσω της κτήσης μεριδίων εταιρειών οι οποίες είναι ιδιοκτήτες πλοίων σε οριζόντια εταιρική δομή είτε μέσω της κτήσης μίας εταιρείας holding η οποία και γίνεται ο κύριος εταίρος μονοβάπορων εταιρειών σε κάθετη εταιρική δομή. Οι πλοιοκτήτριες και οι εφοπλίστριες εταιρείες, οι οποίες έχουν κατά κανόνα την καταστατική τους έδρα σε χώρες εκτός Ελλάδος (λ.χ. στον Παναμά ή τη Λιβερία), καταρτίζουν μάλιστα συμβάσεις πρακτορείας (management) με άλλες εταιρείες (διαχειρίστριες), οι οποίες δε διαθέτουν κατά κυριότητα πλοία και απλώς διαχειρίζονται αυτά των αντισυμβαλλομένων τους. Έτσι, το κεντρικό ζήτημα που θα απασχολήσει την παρούσα εργασία αποτελεί η δυνατότητα της θεμελιώσεως ευθύνης του μοναδικού ή του κυριάρχου μετόχου ή εταίρου σχετικά με ορισμένα εταιρικά χρέη ή της θεωρησεώς του ως εφοπιστή, ούτως ώστε να ευθύνεται ως προς τις πάσης φύσεως ευθύνες από την εκμετάλλευση πλοίου,¹⁹ το οποίο ανήκει κατά κυριότητα στην εταιρεία ή υπόκειται στην εφοπιστική της δραστηριότητα, και περαιτέρω βάσει ποίων νομικών βάσεων μπορεί να θεμελιωθεί αυτή του η ευθύνη.

Πολλές φορές μεταξύ των πλοιοκτητριών και των διαχειρίστριες εταιρειών μπορεί να υπάρχει συμμετοχή, αμοιβαία ή μη, της μίας εταιρείας στο κεφάλαιο της άλλης και οι μετοχές και τα μερίδια όλων των εταιριών ενός ομίλου να ανήκουν στο σύνολό τους ή κατά πλειοψηφία στο ίδιο νομικό πρόσωπο (μητρική εταιρεία),²⁰ ενώ δύναται να συνδέονται με ποικίλες χρηματοοικονομικές σχέσεις όπως λ.χ. παροχή εγγυήσεων σε τραπεζικό δανεισμό υπέρ μίας ή περισσότερων εταιρειών του ομίλου, μαζικές προμήθειες ανταλλακτικών, υλικών και εξοπλισμού, εσωτερική επικοινωνία τραπεζικών λογαριασμών κ.α.

Αξιοσημείωτη είναι η συναφής νομολογιακή διατύπωση,²¹ σύμφωνα με την οποία «συνήθης μορφή έξαλλου ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι κι εκείνη που ο επιχειρηματίας (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), μη θέλοντας να διακινδυνεύσει απεριόριστα κεφάλαια συνιστά -σπουδαίως και όχι εικονικώς- με άλλα πρόσωπα μία ή περισσότερες εταιρείες ανώνυμες ή περιορισμένης ευθύνης στην αλλοδαπή ή ημεδαπή, οι οποίες αγοράζουν ένα ή περισσότερα πλοία και τα εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό είτε άμεσα (προσωπικά), είτε με ανάθεση της διαχείρισης των πλοίων τους σε άλλη εταιρεία που προϋπάρχει ή ιδρύεται για τον λόγο αυτό και ενεργεί για λογαριασμό τους». Η παραπάνω όμως

¹⁶ Λ.χ. ένας συνηθισμένος κίνδυνος είναι η πρόβλεψη δυνατότητας συντηρητικής κατάσχεσης αδελφών πλοίων για οφειλές από την εκμετάλλευση ενός άλλου ίδιας ιδιοκτησίας, που προβλέπει η ΔΣ 1952, και εν συνεχεία η αποτροπή διάχυσης μαζικών αξιώσεων αποζημίωσης σε περίπτωση ρύπανσης η οποία οφείλεται σε ατύχημα.

¹⁷ D. Christodoulou, The single ship company: The legal consequences from its use and the protection of its creditors, 1999, σελ. 8 επ.

¹⁸ D. Christodoulou, ό.π., σελ. 11 επ.

¹⁹ Τα χρέη (και κατ' επέκταση οι δανειστές) των ναυτιλιακών εταιρειών δύναται να προέρχονται είτε από συμβατικές είτε από εξωσυμβατικές (αδικοπρακτικές ενέργειες).

²⁰ Κ. Ρήγας, ό.π., σελ. 7.

²¹ ΕφΠειρ 215/2007, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

επιχειρηματική δράση, εφόσον δεν είναι παράνομη και με αθέμιτους σκοπούς, δεν προσδίδει την ιδιότητα του εφοπλιστή στο φυσικό ή (όπως εν προκειμένω) νομικό πρόσωπο το οποίο (ως κύριος μέτοχος) ελέγχει την πλοιοκτήτρια ή διαχειρίζεται πλοία των εταιρειών αυτών, για λογαριασμό τους. Αλλιώς βέβαια έχει το ζήτημα αν αποδειχθεί ότι οι παραπάνω εταιρείες είναι εικονικές και ότι στην πραγματικότητα τη νομή του πλοίου ασκεί ο προαναφερόμενος επιχειρηματίας για δικό του λογαριασμό (θα αναλυθούν διεξοδικά οι προκείμενες περιπτώσεις στο κεφάλαιο της άρσης της νομικής αυτοτέλει της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας).²²

II. ΠΑΡΑΒΙΑΣΘΕΙΣ ΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

1. Ναυτιλιακές παραβιάσεις και η ευθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα.

Ανάλογα με τον κύκλο των ευθυνόμενων αλλά και των ζημιωθέντων προσώπων ορίζεται και η εκάστοτε παράβαση ναυτικού δικαίου. Κάποιες από αυτές τις παραβάσεις οφείλονται σε παρέκκλιση από μία προϋφιστάμενη συμβατική σχέση μεταξύ ενός προσώπου ή οργάνου της ναυτιλιακής εταιρείας και του αντισυμβαλλόμενου του, ενώ άλλες οφείλονται σε πρόκληση ζημίας τρίτου προσώπου, το οποίο ουδεμία συμβατική έχει με την προκείμενη ναυτιλιακή εταιρεία και διέπονται από το δίκαιο των αδικοπραξιών (ΑΚ 914). Κοινό χαρακτηριστικό και στις δύο κατηγορίες είναι η ανάγκη αποκατάστασης της ζημίας και αποζημιώσεως του ζημιωθέντος εκ μέρους της ναυτιλιακής.²³ Όταν η ευθύνη προέρχεται από παραβίαση της συμβάσεως, ο εκναυλωτής ευθύνεται απέναντι στον αντισυμβαλλόμενο του, ενώ όταν είναι αδικοπρακτική ευθύνεται απέναντι σε κάθε ζημιωθέντα λόγω του παράνομου χαρακτήρα της πράξης του.²⁴

2. Υλική ναυτική ακαταλληλότητα του πλοίου. Ανάμεσα στις υποχρεώσεις του μεταφορέα ή εκναυλωτή - η παραβίαση των οποίων είναι ικανή να επιφέρει την αδικοπρακτική ευθύνη του - είναι να διαθέτει για τη ναύλωση πλοίο κατάλληλο από κάθε άποψη (άρθρο 111 ΚΙΝΔ), δηλαδή πλοίο το οποίο είναι υλικά κατάλληλο για τον πλουν που αναλαμβάνει.²⁵ Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση όπου το πλοίο έχει καταλληλότητα «προς πλουν» και «προς διατήρηση του φορτίου», όπως προβλέπεται στο άρθρο 111 ΚΙΝΔ.

Η διάταξη αυτή του ΚΙΝΔ (όπως και οι παρεμφερείς σε αυτήν διατάξεις στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ όπως θα αναπτυχθεί περαιτέρω) πηγάζει από ένα σύνολο κανόνων οι οποίοι περιέχονται στην “Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου “περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα” (Convention for the Safety of Life at Sea- S.O.L.A.S.),²⁶ η οποία επικυρώθηκε με το ν. 1045/1980). Η ΔΣ S.O.L.A.S. ορίζει ένα κατώτατο όριο ασφαλείας του πλοίου και των επιβαινόντων όσον αφορά την κατασκευή, τον εξοπλισμό και εφοδιασμό²⁷ και την λειτουργία των εμπορικών/μεταφορικών πλοίων. Η συγκεκριμένη Διεθνή Σύμβαση (η οποία είναι σε ισχύ από το 1974) θέτει ως πρωταρχικό στόχο την σωματική ασφάλεια των μερών οι οποίοι συμμετέχουν στην μεταφορά των αντικειμένων αλλά και όσων τρίτων μερών δύναται να ζημιωθούν από πλημμελή εκπλήρωση των υποχρεώσεων των πρώτων. Ορισμένοι από τους κανόνες οι οποίοι διέπουν την ΔΣ S.O.L.A.S.²⁸ είναι: α) Ο επαρκής όγκος και το αναγκαίο ύψος εξάλων μετά της καταλλήλου σιμότητας (κυρτότητα καταστρώματος), β) Η ισχυρή κατασκευή σκελετού

²² Βλ. ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013.363, ΑΠ 1910/2009, ΕφΑΔ 2010.913, ΕφΠειρ 961/2005, ΕΕμπΔ 2005.799, ΕφΠειρ 961/2005, ΕΕμπΔ 2005.799, ΕφΠειρ 901/2005, ΕΝαυτΔ 33.265, ΕφΠειρ 940/2003, ΕπισκΕμπΔικ 2004.931, ΕφΠειρ 512/2003, ΔΕΕ 2003.953.

²³ Λ. Γεωργακόπουλος, ό.π. 113 επ.

²⁴ Ν. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, εκδ. 2^η (1979), παρ. 193 σελ. 308 επ., Φ. Ποταμιάνος, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, παρ 82 σελ. 136 επ., ΕφΠειρ. 191/1990 ΕΝΔ 1991 158.

²⁵ Η υποχρέωση αυτή αποτελεί υποχρέωση και του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων. Προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και διατυπώνεται ως υποχρέωση του μεταφορέα να επιδείξει την προσήκουσα επιμέλεια διαθέτοντας πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοία.

²⁶ ΕφΠειρ 735/2005, ΕΝαυτΔ 2005.409, ΑΠ 537/2016, ΤΝΠ Νόμος.

²⁷ ΕφΠειρ 387/2012, Δ/νη 2014.493.

²⁸ ΕφΠειρ 387/12, Δ/νη 2014.493, ΠΠρΠειρ 954/90, ΕΕμπΔ 1991.307, ΕφΠειρ 425/07, ΠειρΝομ 2008.77, ΕφΠειρ 151/06, ΠειρΝομ 2007.76, ΕφΠειρ 735/05, ΕΝαυτ 2005.409.

και στεγανότητα περιβλήματος, γ) Η στεγανή υποδιαίρεση, δ) Η ικανοποιητική ευστάθεια, ε) Τα επαρκή σωστικά, πυροσβεστικά τηλεπικοινωνιακά και λοιπά μέσα ικανά να συμβάλλουν στη διάσωση του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου και στ) Η καλή κατάσταση κυρίων μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων και δικτύων. Οι πιο πάνω πράξεις και παραλείψεις από την πλοιοκτήτρια εταιρεία συνιστούν υπαίτια συμπεριφορά, η οποία δύναται να έχει ως άμεση συνέπεια την άμεση ή έμμεση ζημία των επιβατών, πληρώματος ή τρίτων προσώπων.

Διεθνούς εφαρμογής είναι και η «MaritimeLabourConvention» Σύμβαση, η οποία και ενσωματώνει όλα τα σύγχρονα πρότυπα των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων και συστάσεων για τη ναυτική εργασία, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που περιλαμβάνονται σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας. Από τις γενικές υποχρεώσεις οι οποίες αφορούν την υλική καταλληλότητα του πλοίου, εκείνες οι οποίες εφαρμόζονται στην MLC είναι πρωτίστως η σωστή κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, ώστε να αποφευχθούν τυχόν ναυτεργατικά ατυχήματα και ο κατάλληλος εξοπλισμός και εφοδιασμός με όλα τα απαραίτητα για το ναυτικό αντικείμενα.²⁹

Από τις πιο θεμελιώδεις και βασικές έννοιες της ναυτιλίας (η οποία και συνοψίζει πολλούς από τους περιγραφόμενους κανόνες στην ΔΣ S.O.L.A.S.) είναι η αξιοπλοΐα και η θαλασσοπλοΐα³⁰ του συγκεκριμένου πλοίου προς μεταφορά και, συνεπώς, η εν γένει υλική ναυτική καταλληλότητά του.

Συγκεκριμένα, στην διάταξη παρ. 1 του άρθρου 111 ΚΙΝΔ προβλέπεται ότι «Ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατατάλληλο προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει προς την αντίστοιχον προς τον σκοπόν της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν και επάνδρωσιν».³¹ Κατά την συγκεκριμένη διάταξη, πρωταρχική υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις συνθήκες του θαλάσσιου ταξιδιού, όπως προδιαγράφονται από τους φυσικούς νόμους.³²

Η καταλληλότητα για θαλασσοπλοΐα, όπως αναλύεται στο άρθρο 111 παρ. 1 ΚΙΝΔ, εξειδικεύεται σε: α) Καταλληλότητα του σκάφους από άποψη κατασκευής, αντοχής και ευστάθειας. Η τελευταία είναι συνάρτηση της καλής φορτώσεως και στοιβασίας, β) καταλληλότητα εξοπλισμού του πλοίου από άποψη τεχνικής πληρότητας (κινητήριων μηχανών, οργάνων πλεύσεως, μέσων τηλεπικοινωνίας, χαρτών), γ) καταλληλότητα από άποψη εφοδιασμού του πλοίου με τα απαραίτητα αναλώσιμα που απαιτούνται για την λειτουργία του: τόσο για την κίνηση του πλοίου (καύσιμα, νερό), όσο και για την διαβίωση όσων επιβαίνουν σε αυτό (του πληρώματος και των επιβατών), δ) καταλληλότητα επανδρώσεως του πλοίου, από άποψη επαρκώς, αριθμητικά και ποιοτικά συγκροτήσεως του πληρώματος.³³

Η υποχρέωση του εκναυλωτή, αντίστοιχα, να διαθέτει πλοίο κατάλληλο για την διατήρηση και μεταφορά του φορτίου (μεταφορική καταλληλότητα) προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 111 ΚΙΝΔ. Η διάταξη αυτή ορίζει ότι ο εκναυλωτής οφείλει να διαθέσει για την μεταφορά πλοίο κατάλληλα εξοπλισμένο και διαρρυθμισμένο, με βάση τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά, για να δεχθεί το συγκεκριμένο φορτίο, αλλά και για να μπορέσει αυτό να ταξιδέψει αναλλοίωτο, και να μην εκτεθεί σε άλλους κινδύνους, εκτός τους θαλάσσιους. Έτσι, πρέπει να χρησιμοποιηθεί πλοίο το οποίο να διαθέτει λ.χ. καταψύκτες ή ψυγεία (αν πρόκειται να μεταφερθούν κατεψυγμένα είδη ή ευπαθή εμπορεύματα), δεξαμενές (αν πρόκειται να μεταφερθούν καύσιμα ή υγρά φορτία), καθαριότητα, εξαερισμό κ.α.³⁴

Αν παραβιάσει την προκείμενη υποχρέωση, υπέχει ευθύνη, η οποία και αναφέρεται στο άρθρο ΚΙΝΔ 135.

²⁹ΕφΠειρ 855/05,ΕΝαυτΔ 2005.439, ΕφΠειρ 662/04,ΕΝαυτΔ 2005.38, ΕφΠειρ 718/03,ΕΝαυτΔ 2003.356, ΕφΠειρ 50/2010 ΤΝΠΙΝόμος, ΕφΠειρ 725/2010 ΤΝΠΙΝόμος, ΕφΠειρ 138/2014 ΤΝΠΙΝόμος.

³⁰ΕφΠειρ 835/2010, 516/2009 ΕΝΔ 39. 181 και ΕλλΔνη 51. 814, ΕφΠειρ 425/2007, ΠειρΝομ 2008.77.

³¹ ΜΠρΘες 2089/1981 ΕΕΔ 1981.427.

³²Φ. Ποταμιάνος, .ο.π., παρ. 38, Ι, σελ. 70.

³³ΕφΑθ 8186/1979 ό.π., ΠΠρΠειρ 954/1990 ό.π.,ΠΠρΠειρ 1220/1986, ό.π.

³⁴Φ. Ποταμιάνος, ό.π., παρ. 38 σελ. 70.

³⁴Ν. Δελούκας, ό.π., παρ. 174, σελ. 268, Σ. Σταυρόπουλος, Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, εκδ. 2^η (1980), άρθρο 111 αριθ. 2 σελ. 383

Η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή, να χρησιμοποιεί κατάλληλο πλοίο, δεν εξαντλείται με την έναρξη του πλου, αλλά διαρκεί μέχρι να περατωθεί η μεταφορά (ή εκφόρτωση). Αυτό συνάγεται από το άρθρο 111 ΚΙΝΔ, στο οποίο αναφέρεται ότι ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα και να διατηρεί τους χώρους του πλοίου σε κατάλληλη κατάσταση για την διατήρηση του φορτίου.³⁵ Αν όμως κάποια ακαταλληλότητα δημιουργηθεί μετά την έναρξη του πλου, η ευθύνη του εκναυλωτή διαμορφώνεται διαφορετικά (άρθρα 135 και 138 ΚΙΝΔ).

Συνεπώς, σε περίπτωση ελαττωμάτων τα οποία δημιουργήθηκαν μετά την έναρξη του πλου και θίγουν την καταλληλότητα του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 135 παρ. 2 ΚΙΝΔ το οποίο παραπέμπει σε εφαρμογή του άρθρου 138, ο εκναυλωτής δεν θα ευθύνεται αν το ελάττωμα προκλήθηκε από ναυτικό πταίσμα του πλοιαρχου ή του πληρώματος (ανεύθυνο εκναυλωτή), ενώ θα ευθύνεται αν το ελάττωμα προκλήθηκε από εμπορικό τους πταίσμα ή από προσωπικό δικό του πταίσμα, ναυτικό ή εμπορικό.³⁶ Σε περίπτωση κατά την οποία το ελάττωμα υπήρχε ήδη κατά την έναρξη του πλου υπάρχει επίσης ανεύθυνο του εκναυλωτή βάσει τις 135 παρ. 1 ΚΙΝΔ. Το συγκεκριμένο ελάττωμα πρέπει να ήταν κρυμμένο και να μην το γνώριζε ο εκναυλωτής. Μάλιστα, πρέπει όχι μόνο να μην το γνώριζε, αλλά και να μην μπορούσε να το ανακαλύψει ακόμα και αν είχε καταβάλει κάθε δυνατή «εν ταις συναλλαγαίς απαιτούμενη επιμέλειαν».

Κατά την διάταξη 111 παρ. 1 ΚΙΝΔ πρωταρχική υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να διαθέσει το πλοίο κατάλληλο για να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις συνθήκες του θαλάσσιου ταξιδιού, όπως προδιαγράφονται από τους φυσικούς νόμους.³⁷ Αυτή η υποχρέωση αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την διεξαγωγή του ταξιδιού και βάση για την οιαδήποτε παράβαση ναυτικής νομοθεσίας περαιτέρω, εφόσον δεν φέρει ευθύνη για ακραίες καιρικές συνθήκες όπου ούτε ένα αξιόπλοο πλοίο θα μπορούσε να ανταπεξέλθει.

Ο εκναυλωτής έχει πάντοτε εις βάρος του το τεκμήριο του πταίσματος, όμως αν υπάρχει πιστοποιητικό ασφαλείας ή πλοϊμότητας, το οποίο εξέδωσε η αρμόδια αρχή, αυτό αποτελεί τεκμήριο υπέρ του εκναυλωτή για την καλή κατάσταση του πλοίου κατά τον απόπλου. Ωστόσο, ο ναυλωτής μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο αυτό αποδεικνύοντας ότι ο ναυλωτής γνώριζε το ελάττωμα.

Στο ίδιο πλαίσιο, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ο Μεταφορέας κατά την εκπλήρωση της υποχρέωσής του να διαθέσει για την μεταφορά πλοίο κατάλληλο προς πλεύση και προς διατήρηση του φορτίου, πρέπει να επιδείξει την «προσηκουσα επιμέλεια» πριν και κατά την έναρξη του πλου. Συνεπώς, ειδοποιός διαφορά με την αντίστοιχη υποχρέωση από τον ΚΙΝΔ είναι ότι τα χρονικά όρια εδώ είναι στενότερα. Η ρύθμιση του άρθρου 3 παρ. 1 συνδέεται με την ρύθμιση του άρθρου 4 των ΚΧΒ. Κατά το εδ. 1 της διάταξης αυτής, ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αξιοπλοΐας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοΐας από κάθε άποψη, κατά το άρθρο 3 παρ. 1 ΚΧΒ. Η συγκεκριμένη ευθύνη του μεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική.

Όπως προαναφέρθηκε, η τήρηση της ναυτικής καταλληλότητας του πλοίου προς μεταφορά πραγμάτων είναι από τις πλέον βασικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση κατά την οποία παραβιαστεί η υποχρέωση αυτή, είναι πολύ πιθανό να επέλθουν ζημιές εξ αιτίας της ελλείψεως βασικών χαρακτηριστικών τα οποία οφείλεται να έχει ένα ασφαλές πλοίο και οι οποίες ενδέχεται να είναι αδικοπρακτικές και να βασίζονται στην εξωσυμβατική ευθύνη η οποία ορίζεται κατά την ΑΚ 914 (αδικοπρακτική).³⁸

3. Ναυτικά Ατυχήματα Για τα ναυτικά ατυχήματα δεν υπάρχουν γενικές διατάξεις ιδιωτικού δικαίου. Υπάρχουν ευρείες διατάξεις δημοσίου ναυτικού δικαίου, ιδίως το ΝΔ 712/70 «περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος». Τα βασικότερα είδη ναυτικών ατυχημάτων είναι: α) Σύγκρουση πλοίου, β) Κατάχρηση δικαιώματος ναυσιπλοΐας, γ) Πετρελαιορρύπανση και δ) Ναυτεργατικά Ατυχήματα. Ευρεία εφαρμογή έχει και εδώ η αδικοπρακτική ευθύνη.

³⁵ ΠΠρΑθ. 22069/1964, ΕΕΔ 1965.509, ΕφΑθ. 4240/1973, ΕΕΔ 1974.568, ΑΠ 1716/1980, ΕΕΔ 1982.105, ΜΠρΘες. 1517/1982, ΕΝΔ 1982.228.Ι. Κοροτζής, Η καταλληλότητα του πλοίου στη ναύλωση ή την μεταφορά πραγμάτων και η ευθύνη του μεταφορέα από την έλλειψη της, ΠειρΝομ 1988, 5 επομ.

³⁶ ΠΠρΠειρ. 954/1990, ΕΕΔ 1991.307, ΠΠρΠειρ 1220/1986, ΕΝΔ 1988.14.

³⁷ Φ. Ποταμιάνος, ό.π., παρ. 38 σελ. 70.

³⁸ ΕφΠειρ 387/2012, Δ/ΝΗ 2014.493, ΠΠρΠειρ 954/1990, ΕΕμπΔ 91. 307.

Σύγκρουση Πλοίου. Η ειδική ρύθμιση συνίσταται στον κανόνα ότι ο υπαίτιος παράνομος χειρισμός του πλοίου, όταν προκαλεί σύγκρουση (ή πρόσκρουση), αποτελεί λόγο ευθύνης προς τους αλλότριους ενδιαφερόμενους. Οι κανόνες χειρισμού είναι προστατευτικοί κανόνες (ΔΣ των Βρυξελλών του 1910 καθώς και ΔΣ του 1952 περί απονομής δικαιοδοσίας σε αστικές και ποινικές υποθέσεις),³⁹ των οποίων η υπαίτιος παράβαση δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης ως αδικοπραξία. Το ύψος των κανόνων αυτών επιβεβαιώνει την ύπαρξη κατά τα συναλλακτικά ήθη υποχρέωσης μέριμνας για τα αλλότρια πλοία, τους επιβάτες και τα φορτία τους. Η ευθύνη για σύγκρουση είναι ηπιότερη από την αδικοπρακτική κατά το ότι τα συνυπαίτια για υλικές ζημιές συγκρουσθέντα πλοία ευθύνονται διαιρετά, ανάλογα με το πταίσμα εκάστου (ενώ οι συνυπαίτιοι πλείονες αδικήσαντες ευθύνονται εις ολόκληρον).

Κατάχρηση του δικαιώματος ναυσιπλοΐας. Η κατάχρηση του δικαιώματος ελεύθερης χρήσης της θάλασσας, η οποία μπορεί κατά περίπτωση να αποτελεί αδικοπραξία κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 58, 914) υπάγεται: α) στην γενική απαγόρευση της κατάχρησης οποιουδήποτε δικαιώματος (ΑΚ 281, άρθρο 25 παρ. 3 του Συντάγματος, άρθρο 17 Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και β) σε ειδική νομοθετική ρύθμιση. Η τελευταία περιλαμβάνει: i) την υποχρέωση απελευθέρωσης θαλάσσιων λιμένων και οδών από ναυάγια,⁴⁰ ii) την απαγόρευση ρύπανσης με πετρέλαιο από ορισμένα πλοία και iii) την απαγόρευση μόλυνσης με επικίνδυνες και τοξικές ουσίες.

Πετρελαιορρύπανση. Η γενική υποχρέωση αποφυγής πετρελαιορρύπανσης της θάλασσας από οποιοδήποτε πλοίο ή πλωτό ναυπηγήμα μπορεί να έχει και ποινικές προεκτάσεις (ΠΚ 420). Ειδικά για την περίπτωση μεταφοράς πετρελαίου από δεξαμενόπλοια, σημαντική είναι η Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών του έτους 1969 «περί αστικής ευθύνης συνέπειας ζημιών εκ ρυπάνσεως δια πετρελαίου»⁴¹ (Civil Liability for Oil Pollution Damage-CLC),⁴² για ζημιές από πετρελαιορρύπανση στο έδαφος, στα χωρικά ύδατα ή στην οικονομική ζώνη των συμβαλλόμενων κρατών (άρθρο 1 αρ. 6 της ΔΣ), η Bunkers 2001 η οποία ρυθμίζει τις περιπτώσεις ρύπανσης από την διαρροή των καυσίμων των πλοίων και η HNS 1996 η οποία ρυθμίζει την διαρροή γενικότερα επικίνδυνων και τοξικών ουσιών από το πλοίο όπως λ.χ. χημικά απόβλητα.

Γενικότερα, ο πλοιοκτήτης κάθε πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος υπέχει αστική ευθύνη για τις ζημιές (βλάβες, δαπάνες αποκατάστασης και δαπάνες πρόληψης) από ρύπανση της θάλασσας (ΑΚ 914)⁴³ με πετρέλαιο προερχόμενο από μεταφερόμενο φορτίο ή από τα καύσιμα του πλοίου. Η κύρια αιτία ευθύνης του είναι το γεγονός ότι λόγω ναυτικής ακαταλληλότητας του συγκεκριμένου πλοίου και ελλιπούς πρόληψης από τον πλοιοκτήτη, προκλήθηκε η ζημία εκ της πετρελαιο ρυπάνσεως της θάλασσας. Χαρακτηριστική περίπτωση μαζικών απαιτήσεων λόγω ζημιών αδικοπραξίας από πετρελαιορρύπανση είναι η υπόθεση Amoco Cadiz⁴⁴ όπου έγινε και άρση της νομικής αυτοτέλει του νομικού προσώπου των μονοβάπορων θυγατρικών οι οποίες ευθύνονταν για το συμβάν.

Σύμβαση μεταφοράς επιβατών και αποσκευών και Ναύλωση. Η ανώμαλη εξέλιξη της ναύλωσης ως αμοτεροβαρής σύμβαση συμπληρώνεται από τις ρυθμίσεις του Αστικού Κώδικα. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση κατά την οποία ζημιωθεί το εμπόρευμα από υλική ναυτική ακαταλληλότητα του πλοίου, τότε η ευθύνη του εκναυλωτή αλλά και η αποκατάσταση της ζημίας του ναυλωτή εκπορεύεται από τις διατάξεις περί αδικοπρακτικής ευθύνης (ΑΚ 914).⁴⁵

Όσον αφορά την συμβατική ευθύνη του ναυλωτή για την μεταφορά επιβατών, υποχρέωσή του είναι να διαθέσει το πλοίο κατάλληλο για την συμφωνούμενη μεταφορά επιβατών και να τηρήσει τους όρους της σύμβασης. Για δε την εξωσυμβατική ευθύνη του εκναυλωτή, υπάρχει ευθεία ευθύνη του έναντι των

³⁹ ΕφΠειρ 592/2015 ΤΝΠ Νόμος, ΕφΠειρ 102/2014 ΤΝΠ Νόμος, ΕφΠειρ 145/2014 ΤΝΠ Νόμος.

⁴⁰ ΑΠ 96/2018, ΤΝΠ Νόμος, ΣτΕ 611/2018, ΤΝΠ Νόμος, ΜΠρΠειρ 2421/2002 ΕΝαυτΔ 92/495.

⁴¹ Κυρώθηκε με το Ν.314/76.

⁴² Συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 197/95 και προβλέπει απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη πλοίου ικανού να μεταφέρει πετρέλαιο και τροποποιήθηκε το 1992 και 2000,

⁴³ ΑΠ 537/2016, ΤΝΠ Νόμος.

⁴⁴ Re Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16, 1978, 1984 AMC 2123 (N.D.111. Eas.Div. 1984).

⁴⁵ ΕφΠειρ 141/2015 ΤΝΠ Νόμος, ΕφΠειρ 387/2012 ΤΝΠ Νόμος

επιβατών εφόσον συντρέχει λόγος αδικοπρακτικής ευθύνης (ΑΚ 914)⁴⁶ και της ΔΣ Αθηνών 1974 μαζί με το Πρωτόκολλο του 2002. Αυτή μπορεί να βασίζεται σε προσβολή της προσωπικότητάς τους, εμπράγματων ή άλλων δικαιωμάτων και παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα επίσχεσης και άμυνας, ασκήσιμο κατά παντός προσβάλλοντος (απόλυτο δικαίωμα - ΑΚ 284).

Ναυτεργατικά Ατυχήματα. Από τις γενικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη οι οποίες αφορούν την υλική καταλληλότητα του πλοίου είναι πρωτίστως η σωστή κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, ώστε να αποφευχθούν τυχόν ναυτεργατικά ατυχήματα και ο κατάλληλος εξοπλισμός και εφοδιασμός με όλα τα απαραίτητα για το ναυτικό αντικείμενα.⁴⁷ Σε περίπτωση κατά την οποία παραβιαστεί κάποια από τις αντίστοιχες διατάξεις, τότε εκτός της ενδοσυμβατικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, θα υπάρχει και αδικοπρακτική (ΑΚ 914) για την ζημία (σωματική ή υλική) την οποία θα υποστεί ο ναυτικός. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ζημίας από αδικοπραξία (ΑΚ 914) εξαιτίας ελλείψεως της ναυτικής καταλληλότητας του πλοίου, αλλά και των προεκτάσεων σε ναυτικό ατύχημα (όπως αναλύθηκε ανωθεν) που μπορεί να πάρει μία τέτοια ζημία αποτελεί η **απόφαση 537 του 2016 του Αρείου Πάγου**.⁴⁸

4. Σκοπός-Θέμα-Δομή Παρούσας Εργασίας. Παρατηρούμε ότι η δομή και η λειτουργία ενός ομίλου εταιρειών (και κατ' επέκταση ενός ομίλου ναυτιλιακών επιχειρήσεων) είναι σύνθετη, ενώ τα όρια ευθύνης και αρμοδιοτήτων μεταξύ των μονοβάθρων θυγατρικών και της holding company είναι αρκετές φορές «θολά» και δυσδιάκριτα, σε σημείο που να είναι αποδεκτή η επέκταση της ευθύνης στην μητρική εταιρεία για πράξεις ή παραλείψεις άλλης (θυγατρικής της) εταιρείας. Αυτή η δυνατότητα επέκτασης της ευθύνης μεταξύ των εταιρειών θυγατρικής - μητρικής θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα στην παρούσα εργασία, όπως και οι διάφοροι μηχανισμοί με τους οποίους η τελευταία καθίσταται υπεύθυνη, με βασικότερο εκείνον της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής. Για την αρτιότερη και πιο πλήρη απεικόνιση των νομικών βάσεων της επέκτασης της ευθύνης αυτής, η παρούσα εργασία θα επικεντρωθεί αποκλειστικά στις περιπτώσεις εκείνες όπου η ναυτική νομοθεσία παραβιάζεται από την θυγατρική εταιρεία του ομίλου λόγω υλικής ναυτικής ακαταλληλότητας των πλοίων της και παραβίασης των καθεστώτων της ΔΣ SOLAS, του ISM Code και της MLC. Για τον σκοπό αυτό, θα ακολουθηθεί ένα συγκριτικό μοντέλο ανάμεσα στις διάφορες νομικές βάσεις της επέκτασης της ευθύνης λόγω αναξιοπλοΐας, ενώ σε κάθε μία από τις βάσεις αυτές θα επιχειρηθεί μία διεθνής σύγκριση δικαιών. Η επιλογή του δικαιοσυγκριτικού μοντέλου όσον αφορά τις νομικές βάσεις γίνεται για δύο λόγους: πρώτον διότι σε αρκετές περιπτώσεις οι προϋποθέσεις τους εμπλέκονται (όπως λ.χ. στην περίπτωση του καταλογισμού, της ευθύνης λόγω προστήσεως και της ΑΚ 926) και δεύτερον διότι θα είναι ένα χρήσιμο εργαλείο ανευρέσεως της κατάλληλης νομικής βάσης για τις εκάστοτε προϋποθέσεις.

Στο πρώτο μέρος του Κεφαλαίου ΙΙΙ, θα αναλυθούν οι περιπτώσεις όπου η μητρική ευθύνεται αδικοπρακτικά (λόγω παράνομης συμπεριφοράς) για παραβίαση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας εκ μέρους της θυγατρικής εταιρείας. Επιπλέον, θα γίνει διερεύνηση κατά πόσον υπάρχει σχέση πρόσκτησης μεταξύ της μητρικής και θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά και ευθύνη εξ αδικοπραξίας (ΑΚ 922) της πρώτης λόγω της μεταξύ τους σχέσης. Την καταγραφή και ανάλυση αυτών των περιπτώσεων θα ακολουθηθεί μία δικαιο-συγκριτική προσέγγιση μεταξύ των κυριότερων διεθνών έννομων τάξεων, όσον αφορά την απήχηση και την έκταση εφαρμογής του φαινομένου. Η προσέγγιση αυτή κρίνεται αναγκαία για να αντιληφθεί κανείς πλήρως την επέκταση του φαινομένου σε πλείονες (και όχι αποκλειστικά μία) έννομες τάξεις. Ωστόσο, θα εστιάσουμε περισσότερο στο ελληνικό νομοθετικό και νομολογιακό πλαίσιο.

⁴⁶ΑΠ 1269/2006, Ποιν. Δ/ΝΗ 2006.829, ΕφΠειρ 161/2004, ΕΝαυτΔ 2004.3, ΕφΠειρ 1016/2004 ΤΝΠΝόμος, ΑΠ 1153/2000, Ποιν. Δ/ΝΗ 2001.19.

⁴⁷ΕφΠειρ 855/05, ΕΝαυτΔ 2005.439, ΕφΠειρ 662/04, ΕΝαυτΔ 2005.38, ΕφΠειρ 718/03, ΕΝαυτΔ 2003.356, ΕφΠειρ 50/2010 ΤΝΠΝόμος, ΕφΠειρ 725/2010 ΤΝΠΝόμος, ΕφΠειρ 138/2014 ΤΝΠΝόμος.

⁴⁸Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα «ότι η επίκληση της νομικής προσωπικότητας των ανωτέρω εταιρειών ενέχει προφανή υπέρβαση των αξιολογικών ορίων της καλής πίστεως, των χρηστών ηθών και του οικονομικού και κοινωνικού σκοπού του αντιστοίχου δικαιώματος και είναι, ως εκ τούτου, καταχρηστική, έτσι ώστε να δικαιολογείται η άρση της νομικής προσωπικότητας και περιουσιακής αυτοτέλειας των εταιρειών αυτών και η αναγνώριση της υποχρεώσεως του πράγματι συμβληθέντος μετά της εναγούσης».

Στο δεύτερο μέρος του Κεφαλαίου III, θα αναλυθούν οι περιπτώσεις όπου η μητρική ευθύνεται συμβατικά για παραβίαση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας εκ μέρους της θυγατρικής εταιρείας. Η πρώτη περίπτωση η οποία και θα αναλυθεί είναι η περίπτωση της κατάχρησης του δικαιώματος και του θεσμού της νομικής αυτοτέλειας της θυγατρικής της εταιρείας. Εφόσον γίνει πρώτα μία δικαιο-συγκριτική προσέγγιση μεταξύ των κυριότερων διεθνών έννομων τάξεων, όσον αφορά την απήχηση και την έκταση εφαρμογής του φαινομένου αυτού, θα πραγματοποιηθεί η εξέταση του σε δύο στάδια. Στο πρώτο μέρος, θα διερευνηθεί υπό ποιες προϋποθέσεις κρίνεται σκόπιμο να εφαρμοστεί η εν λόγω άρση (και κατ' επέκταση η επίρριψη ευθύνης στην μητρική) για αλλότρια πράξη ή παράλειψη παραβίασης της τήρησης της ασφαλούς ναυσιπλοΐας βάσει του μηχανισμού της άρσης της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας λόγω καταχρήσεως του δικαιώματος της οργανωτικής ελευθερίας, ίδρυσης εταιρειών και αυτοτέλειας της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής εταιρείας (εν στενή εννοία άρση) ώστε, υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις και ενδείξεις, τυχόν συνέπειες και κυρώσεις λόγω πράξης ή παράλειψης της θυγατρικής εταιρείας να επέρχονται στο πρόσωπο της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας. Παράλληλα με την ως άνω περίπτωση της κατάχρησης του δικαιώματος της νομικής αυτοτέλειας, υφίστανται και άλλες νομικές βάσεις στις οποίες δύναται να βασίζεται η άρση του εταιρικού πέλους της θυγατρικής. Πρόκειται για περιπτώσεις όπου υπάρχει κατάχρηση της αυτοτέλειας της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας ως θεσμού (εν ευρεία εννοία άρση) και θα αναλυθούν στο δεύτερο μέρος του III Κεφαλαίου. Θα ακολουθήσει η ανάλυση ενός ακόμα λόγου συμβατικής ευθύνης της μητρικής εταιρείας, ο καταλογισμός της εφοπλιστικής ιδιότητας πλοίων της θυγατρικής στην μητρική της εταιρεία.

Στο τελευταίο μέρος (Κεφάλαιο IV), επιχειρείται η αντιμετώπιση θεμάτων τα οποία προκύπτουν από την δυνατότητα της μητρικής εταιρείας να ελέγχει απόλυτα την θυγατρική της και να έχει «δεσπόζουσα» επιρροή επάνω της. Εφόσον αναλυθούν οι έννοιες αυτές (αλλά και οι προϋποθέσεις ισχύος τους), θα αναπτυχθεί μία περιπτωσιολογία όπου ερμηνεύοντας αυτήν την δυνατότητα της μητρικής, εξάγεται το συμπέρασμα ότι προκύπτει ευθύνη της για ίδιες ενέργειες της. Αυτές δύναται να περιλαμβάνουν περιπτώσεις όπου εκείνη είτε δεν έλαβε κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι η θυγατρική της τηρεί τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, είτε με πιο άμεσο τρόπο επέβαλλε, προέτρεψε ή και εξανάγκασε την θυγατρική της να προβεί στην συγκεκριμένη συμπεριφορά. Τέλος, θα αναλυθούν κάποιαιδικότερα ζητήματα του φαινομένου της ευθύνης της μητρικής λόγω παραβιάσεων της θυγατρικής της, ενώ στα τελικά συμπεράσματα, θα γίνει μία προσπάθεια αξιολόγησης της συνολικής προσπάθειας επέκτασης της ευθύνης στη μητρική εταιρεία λόγω παραβιάσεων της θυγατρικής της στη ναυτική νομοθεσία.

B.ΚΥΡΙΩΣ ΜΕΡΟΣ

III. ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Α Μέρος: Αδικοπρακτική Ευθύνη

1. Το ζήτημα της ευθύνης στους Ομίλους Επιχειρήσεων. Το βασικό ζήτημα που προκύπτει κατά την λειτουργία ενός ομίλου επιχειρήσεων είναι εάν λόγω της διοικητικής εξάρτησης των θυγατρικών εταιρειών του από την μητρική, μπορεί να θεωρηθεί ως ενιαία συνολική οντότητα για τις πράξεις και παραλείψεις των μελών του έτσι ώστε να δημιουργηθεί ενιαία ευθύνη του ομίλου. Η ενιαία ευθύνη προϋποθέτει δημιουργία μίας ξεχωριστής νομικής προσωπικότητας, η οποία και θα ευθύνεται για τις πράξεις και

παραλείψεις των μελών του. Όμως, ο όμιλος δεν έχει ξεχωριστή νομική προσωπικότητα, ούτε ξεχωριστή περιουσία για την ικανοποίηση αξιώσεων τρίτου. Πρέπει να θεωρείται ως σύνολο επί μέρους επιχειρήσεων, καθεμία εκ των οποίων αποτελεί αυτοτελή νομική οντότητα και ενώ διατηρεί τη νομική της ανεξαρτησία, υπόκειται λόγω του ελέγχου που ασκείται από την μητρική επιχείρηση σε ενιαία διεύθυνση. Γι' αυτόν τον σκοπό, είναι δυνατή η επέκταση της ευθύνης μίας εταιρείας στα περισσότερα μέλη του ομίλου, με διάφορες τεχνικές μεθόδους και μηχανισμούς του δικαίου, έτσι ώστε οι δανειστές αλλά και η μειοψηφία (εκτός του κυρίαρχου εταίρου) της θυγατρικής εταιρείας να μπορούν να εξασφαλίσουν την ευθύνη ολόκληρου του ομίλου ή επιλεκτικά του κυρίαρχου εταίρου μέσω του οποίου είναι πιο πιθανή η ικανοποίηση της αξίωσης για αποκατάσταση των ζημιών τους.

2. Ο Καταλογισμός της Ευθύνης για Παραβίαση κανόνων Ανταγωνισμού

Καταλογισμό συμπεριφοράς συνιστά η ευθύνη ενός προσώπου για πράξη την οποία τέλεσε άλλο πρόσωπο. Με ανάλογη εφαρμογή είναι δυνατός ο καταλογισμός της ευθύνης σε ένα νομικό πρόσωπο για πράξη άλλου και δικαιολογείται μόνο όταν ο υπεύθυνος (μητρική εταιρεία) για την ξένη πράξη είναι είτε φορέας των ωφελειών από την εν λόγω πράξη, είτε υπόχρεος για την εποπτεία και τον έλεγχο του προσώπου το οποίο προκάλεσε την ζημία.⁴⁹

Αναλογική εφαρμογή της προαναφερθείσας θεωρίας του ελέγχου μπορεί να γίνει και στη μητρική εταιρεία ενός ομίλου διότι η άντληση ωφελειών εκ μέρους της από μία πράξη θυγατρικής της είναι ιδιαίτερα συγχήπρακτική. Τούτο διότι, από την στιγμή όπου η μητρική εταιρεία έχει το σύνολο του κεφαλαίου θυγατρικής της εταιρείας και είναι υπεύθυνη για την διοίκηση της, απολαμβάνει -έστω και έμμεσα- τους καρπούς και τις ωφέλειες από την συμπεριφορά της τελευταίας. Η πολιτική της αυτή έμμεσα εξυπηρετεί τα δικά της συμφέροντα και υπομονεύει τα συμφέροντα της θυγατρικής της. Η δυσαναλογία αυτή κόστους και οφέλους μεταξύ μητρικής και θυγατρικής εταιρείας καθιστά την συμπεριφορά της μητρικής της ενάντια στις αρχές του ανταγωνισμού. Όσο εντονότερη είναι η παρέμβαση της αυτή στην διοίκηση της θυγατρικής της τόσο περισσότερο αίρεται το ανεύθυνο της ίδιας.

Επομένως, λογικό είναι να δύναται να επεκταθεί η ευθύνη εξ αδικοπραξίας και σε εκείνη. Για να υπάρχει αυτή η ευθύνη της μητρικής πρέπει επίσης να συντρέχει αιτιώδης συνάφεια ανάμεσα στην «λειτουργία» που έχει αναθέσει εκείνη στην θυγατρική και στην πράξη ή παράλειψη της τελευταίας η οποία να επιφέρει το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Πρέπει δηλαδή να εντάσσεται η εν λόγω πράξη ή παράλειψη στο πεδίο των προκαθορισμένων δραστηριοτήτων οι οποίες να τις έχουν ανατεθεί από την μητρική της. Συνεπώς, μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι εφόσον συντρέχουν στο πρόσωπο της θυγατρικής οι ανωτέρω προϋποθέσεις του νόμιμου λόγου ευθύνης, η ευθύνη θα βαρύνει την μητρική εταιρεία ως προστήσασα⁵⁰.

Όσον αφορά την δικαιολογητική βάση της εποπτείας ως καταλογισμού ευθύνης στην μητρική ναυτιλιακή εταιρεία, είναι εξαιρετικά αμφισβητούμενο (στο ελληνικό δίκαιο) κατά πόσον ο κυρίαρχος μέτοχος ανώνυμης εταιρείας είναι «υπόχρεος εποπτείας», έχει δηλαδή υποχρέωση να προνοήσει, ώστε κατά τις ενέργειες στις οποίες προβαίνει δια μέσου των εταιρικών οργάνων να αποτρέψει ενεργά κάποια παραβίαση κανόνων. Αυτό γιατί τέτοιας φύσης υποχρέωση υπέχουν αποκλειστικά τα φυσικά πρόσωπα τα οποία στελεχώνουν την διοίκηση της θυγατρικής εταιρείας και είναι υπεύθυνα για τις καθημερινές λειτουργίες της.⁵¹ Συνεπώς, στις υποχρεώσεις με τις οποίες είναι επιφορτισμένος ο κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος δεν εντάσσεται και η αντίστοιχη της μέριμνας προκειμένου η θυγατρική να συμμορφώνεται με την εκάστοτε νομοθεσία. Η θεωρία αυτή κρίνεται ορθή αν αναλογιστεί κανείς ότι ιδίως όταν πρόκειται για πολυβαθμικό όμιλο, όπου υπάρχει μεγάλη αλυσίδα εταιρειών, η απώτατη μητρική εταιρεία δύναται να ελέγχει έμμεσα

⁴⁹ Μ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, (4^η έκδοση, 2004), σελ. 353 επ., Η έννοια της ευθύνης από πρόσηψη προσομοιάζει με αυτήν της vicarious liability του αγγλοσαξονικού δικαίου (Black's Law Dictionary, 1990).

⁵⁰ Αντίθετος ο Δ. Λιάπης, Η γνώση στα νομικά πρόσωπα: προς μία θεωρία του καταλογισμού για τις ανάγκες της πράξης (2009), σελ. 176 επ., για τις περιπτώσεις όπου συντρέχει υπαίτια άγνοια του προστήσαντος, οπότε και δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για καταλογισμό της γνώσης του προστηθέντος.

⁵¹ Λ. Αθανασίου, Ε. Μαστρομανώλης, ό.π., Καταλογισμός σε μητρική εταιρία παράβασης κανόνων ανταγωνισμού θυγατρικής της, Σύγχρονες τάσεις και συγκριτικές προσεγγίσεις, ΔΕΕ 2009, σελ. 1302 επ.

εγγονή της, άρα η δυνατότητας εποπτείας σε αυτήν εξασθενεί.

Υπό μία άποψη,⁵² ο καταλογισμός συμπεριφοράς και ευθύνης δεν μπορεί να εκληφθεί ως εκδήλωση της κάμψης της αυτοτέλειας της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής ναυτιλιακής. Στην ελληνική θεωρία και νομολογία παρόμοια κάμψη γίνεται δεκτή με ιδιαίτερη φειδώ και σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως λ.χ. όταν υπάρχει σύγχυση ή αδυναμία διαχωρισμού των περιουσιών των δύο εταιριών και ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η ικανοποίηση των τρίτων δανειστών αυτής.⁵³ Βάσει της συγκεκριμένης θεωρίας, η κάμψη της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου φαίνεται απρόσφορη, διότι έννομη συνέπεια της συγκεκριμένης άρσης θα ήταν η γενικευμένη επίρριψη ευθυνών στη μητρική εταιρεία έναντι αντισυμβαλλομένων και εξωσυμβατικών προσώπων από την συμπεριφορά της θυγατρικής της. Αντίθετα, η πιο εξειδικευμένη έκθεση της μητρικής σε ευθύνες ως έννομη συνέπεια της σχέσης πρόσκτησης (ΑΚ 922) όταν η θυγατρική εντάσσεται στο πεδίο δραστηριότητας της μητρικής της είναι βάσει της συγκεκριμένης θεωρίας ορθότερη.

Αμερικανική προσέγγιση. Όσον αφορά την αμερικανική νομολογία, δέχεται σαν δεδομένο ότι ο καταλογισμός της ευθύνης της θυγατρικής στην μητρική μπορεί να επέλθει εφόσον ο όμιλος τον οποίο απαρτίζουν είναι μία ενιαία οικονομική οντότητα. Κατά την απόφαση Copperweld,⁵⁴ η οποία και αποτέλεσε σταθμό για τις μετέπειτα αποφάσεις των κατώτερων αμερικανικών δικαστηρίων,⁵⁵ κριτήρια για την εφαρμογή της σκέψης αυτής είναι: (α) η σύνδεση δύο εταιρειών όπως τέτοιες είναι η μητρική και η θυγατρική της (όταν το μετοχικό κεφάλαιο της ανήκει κατά 100% στην πρώτη) η οποία υποδηλώνει ότι συνιστούν μία «ενιαία επιχείρηση» για τους σκοπούς του άρθρου 1 της ShermanAct⁵⁶ και άρα οι από κοινού δραστηριότητες τους δεν εμπίπτουν στο πεδίο της τελευταίας, (β) η εξέταση της συμβατότητας δραστηριοτήτων των διαφορετικών νομικών οντοτήτων, η οποία κατά την ShermanAct πρέπει να λαμβάνει υπόψη πρωτίστως τις πραγματικές επιχειρηματικές ενέργειες στις οποίες προβαίνουν οι δύο εταιρείες και όχι την τυπικότητα της εταιρικής τους διάρθρωσης, και τέλος (γ) ότι τυχόν εφαρμογή της εν λόγω διάταξης θα αποθάρρυνε τον σχηματισμό πιο αποδοτικών δομών επιχειρηματικής οργάνωσης, όπως λ.χ. την αποκέντρωση της διοίκησης, λόγω της προσκόλλησης στο γεγονός της ύπαρξης και λειτουργίας εταιρειών με διαφορετική νομική προσωπικότητα. Τούτο διότι θα αποτελούσε ανάμιξη σε ενδοομιλικά ζητήματα χωρίς κάποιον σοβαρό λόγο.⁵⁷

Συνεπώς, η απόφαση Copperweld κατέστησε σαφές ότι για την εφαρμογή της αρχής της «ενιαίας επιχείρησης» δεν απαιτείται η προσαγωγή αποδείξεων, αλλά αντιθέτως δημιουργείται μαχητό τεκμήριο υπέρ της, ανατροπή του οποίου υπάρχει μόνο εφόσον αποδειχθεί η ύπαρξη και λειτουργία διαφορετικών κέντρων εξουσίας με διαφορετικά επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία δεν μπορούν να συνυπάρξουν αρμονικά εντός ενός μοναδικού ομίλου. Τούτο διότι από την στιγμή όπου υπάρχει ένα μοναδικό κέντρο εξουσίας (η μητρική η οποία ελέγχει το 100% των θυγατρικών της) τότε τα αιώτερα συμφέροντα όλων των εταιρειών του ομίλου θα είναι ίδια. Ωστόσο, απαιτείται ειδική μνεία στις περιπτώσεις όπου το ποσοστό του ελέγχου στην θυγατρική από την μητρική της είναι κατώτερο του 100%. Σε αυτές τις περιπτώσεις, υπάρχει ανάγκη για συνδρομή επιπλέον ενδείξεων όπως ο καθημερινός έλεγχος της θυγατρικής από την μητρική, η ταυτότητα των προσώπων θυγατρικής-μητρικής και η λειτουργία των δύο εταιρειών υπό κοινή εγκατάσταση.⁵⁸

⁵² Λ. Αθανασίου, Μ. Μαστρομανώλης, ό.π. σελ. 1303 επ.

⁵³ Αθ. Λιακόπουλος, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία (1993), σελ. 124 επ.

⁵⁴ CopperweldCopr.Et al. v. Independence Tube Corp. 467 U.S. 752, 104 S. Ct. 2731 (1984).

⁵⁵ Αντίθετα, ανέτρεψε παλαιότερες αποφάσεις και κυρίως την Kiefer-StewartCo. V. JosephE. Seagram&Sons.Inc., 340 U.S. 211, 71 S. Ct. 259, 95 L. Ed. 219.(1951) του Ανώτατου Δικαστηρίου.

⁵⁶ Το άρθρο 1 έχει ρυθμιστικό περιεχόμενο αντίστοιχο αυτού της διάταξη του άρθρου 81 ΣυνθΕΚ.

⁵⁷ Λ. Αθανασίου – Ε. Μαστρομανώλης, ό.π., σελ. 1306.

⁵⁸ Αυτή ήταν και ηερμηνεία που έδωσαν στηνCopperweldκαι κατοπινές αποφάσεις, ακόμη και όταν επρόκειτο για συμμετοχή σε μετοχικό κεφάλαιο θυγατρικής εταιρείας που ανερχόταν αντίστοιχα σε 91,9%, 86%, 80% και 51%. Βλ. ΑποφάσειςαμερικανικώνπρωτοδικείωνLeacoEnters, Inc. v. GeneralElec. Co, 737 F. Supp. 605 (D. Or 1990), Total Benefit Servs., Inc. v. Group Ins. Admin., Inc, 1993-1 Trade Cas. (CCH) 70, 148, (E.D. La 1993), ViacomInt'l, Incv. TimeInc., 785 F. Supp. 371, 374, 384 (S.D.N.Y.

Συνεπώς, στο ερώτημα πότε συμπεριφορά ναυτιλιακής θυγατρικής είναι δυνατόν να καταλογιστεί στην μητρική της, τα αμερικανικά δικαστήρια φαίνεται να απαιτούν, σε αντίθεση με τα κοινοτικά, ένα μεγαλύτερο βαθμό «συμβιωτικής σχέσης» μεταξύ των δύο εταιρειών. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι το ΔΕΚ και το ΠΕΚ καταλογίζουν την ευθύνη στην μητρική ακόμη και σε γενικότερες ενδείξεις όπως τέτοιες αποτελούν κάποιες καταστάσεις οι οποίες συνηγορούν υπέρ της ύπαρξης συμφέροντος ελέγχου, σε αντίθεση με την πλειοψηφία των περιφερειακών δικαστηρίων των ΗΠΑ η οποία απαιτεί μία μεγαλύτερης εντάσεως απόδειξη σχετικά με την παρέμβαση της μητρικής στην διαδικασία λήψης αποφάσεων της θυγατρικής της η οποία δεν σχετίζεται με την γενικότερη χάραξη στρατηγικής της θυγατρικής από την πρώτη.

Επηρεασμένα από την θεωρία του «alterego», η οποία αποτελεί νομική βάση της άρσης της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής,⁵⁹ τα αμερικανικά δικαστήρια εξαρτούν τον καταλογισμό από την συνεχή παρέμβαση της μητρικής στα πράγματα της θυγατρικής.⁶⁰ Ανακεφαλαιώνοντας, πολλά αμερικανικά δικαστήρια υιοθετούν μία πιο ενιαία στάση προκειμένου για τον καταλογισμό, απέναντι σε θυγατρικές οι οποίες ανήκουν καθ' ολοκληρία στις μητρικές τους.⁶¹ Βάσει του σκεπτικού των αποφάσεων αυτών, εφόσον υπάρχει ένα μοναδικό κέντρο εξουσίας και οι εν λόγω θυγατρικές δεν έχουν αποκλίνοντα συμφέροντα, οι αποφάσεις τις οποίες παίρνουν για την διακυβέρνηση και λειτουργία τους ταυτίζονται με τις αντίστοιχες της μητρικής και για την απόλυτη εξυπηρέτηση των συμφερόντων της τελευταίας. Στις προκείμενες περιπτώσεις, λόγω της εμφανούς παρέμβασης και χειραφέτησης των θυγατρικών από την μητρική εταιρεία, δεν απαιτείται η συνδρομή των (μη επακριβώς προσδιορισμένων) ενδείξεων που είναι απαραίτητες για την επέλευση του καταλογισμού της ευθύνης στην μητρική σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, όπου δεν της ανήκει καθ' ολοκληρία η θυγατρική της.

Κοινοτική προσέγγιση. Σύμφωνα με την κοινοτική προσέγγιση, δεν υπάρχει στο δίκαιο της Ε.Κ. σχετική διάταξη για τον καταλογισμό της ευθύνης της θυγατρικής στην μητρική της, όμως υπάρχουν κάποιες πραγματικές προϋποθέσεις, οι οποίες όταν πληρούνται διαζευκτικά, τότε συντρέχει λόγος καταλογισμού. Εναρκτήρια νομική βάση είναι η αρχή της ενιαίας οικονομικής οντότητας όπως επιβεβαιώθηκε στην απόφαση Viho.⁶² Επιπλέον, η κοινοτική νομολογία αποδέχθηκε την άσκηση πραγματικού ελέγχου μεταξύ μητρικής και θυγατρικής ενός ομίλου βάσει της ενιαίας οικονομικής οντότητας.⁶³ Μία πρόσφατη

1993). Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι, σε οριακές περιπτώσεις, δεν νοείται εξυπηρέτηση από την θυγατρική ακόμη και των συμφερόντων των μετόχων μειοψηφίας.

⁵⁹ «Συμπεριφορά θυγατρικής εταιρείας δεν είναι δυνατόν να καταλογιστεί στην μητρική της, εκτός αν η θυγατρική θεωρείται απλώς παρένθετο πρόσωπο της μητρικής». *Federated Title Insurers' Inc. v. Ward*, 538 So.2d 890, 891 (Fla. 4th DCA 1989). «Η διακριτικότητα των νομικών οντοτήτων πρέπει να γίνει σεβαστή, εκτός αν συντρέχουν ιδιαίτερες περιστάσεις στις οποίες μία δίκαιη στάθμιση θα επέτασσε αντίθετη λύση». *In re Owens Corning*, 419 F.3d 195, 211 (3rd Cir. 2005), *Birbara v. Locke*, 99 F.3d 1233, 1239 (1st Cir. 1996).

⁶⁰ *Λ.χ. Climax Molybdenum Co. v. Molychem, L.L.C.*, 414 F. Supp. 2d 1007, 1012 (D. Colo., 2005), *Nobody in Particular Presents v. Clear Channel Communications*, 311 F. Supp. 2d 1048, 1071, 1072 (D. Colo. 2004) («όταν μητρική ελέγχει, υπαγορεύει ή ενθαρρύνει την αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά της θυγατρικής της, αναπτύσσει επαρκώς ανεξάρτητη συμπεριφορά στεναγμένης ενιαίας επιχείρησης»).

⁶¹ *Trenwick Am. Litig. Trust v. Ernst & Young, L.L.P.*, 906 A.2d 168, 192 (Del. Ch. 2006), *In re Teleglobe Communications Corp.*, 493 F.3d 345, 366, 367 (2007).

⁶² Απόφαση ΔΕΚ C-73/1995, *Viho Europe BV* κατά Επιτροπής Συλλ. 1996, I-5457, έφεση κατά απόφασης Πρωτοδικείου T-102/1992 *Viho Europe BV* κατά Επιτροπής Συλλ. 1995, II-17, και απόφασης Επιτροπής 92/46/EK ΕΕΕΕ L 233/27. Επίσης T. Feaster, P. Treacy, *Case comment Viho Europe BV* κατά Επιτροπής E.L.R. 1997, 22 (6), 573.

⁶³ *Viho Europe BV* κατά Επιτροπής Συλλ. 1996, I-5457, ΔΕΚ C-73/1995, έφεση κατά της απόφασης Πρωτοδικείου T-102/1992 *Viho Europe BV* κατά Επιτροπής Συλλ. 1995, II-17, και απόφασης Επιτροπής 92/46/EK ΕΕΕΕ L 233/27. σκέψη 15, όπου το δικαστήριο έλαβε σαν δεδομένο ότι στην πραγματικότητα ασκείτο έλεγχος από την μητρική στην θυγατρική της σε θέματα χρηματοοικονομικών και I. Van Bael, F. Bellis, *EC Competition Law Reporter* 2009, 10-350. Στο ίδιο σκεπτικό και η αγγλική νομολογία με την απόφαση του Αγγλικού *Competition Appeal Tribunal* *Sepia Logistics* κατά *Officer of Fair Trading* της 9^{ης}

προσπάθεια οριοθέτησης κάποιων κανόνων μεταξύ συνδεδεμένων επιχειρήσεων ομίλου ήταν η Οδηγία 2017/828.

Η μητρική εταιρεία δύναται να ευθύνεται όταν διαζευκτικά: (α) η ίδια έχει παραβιάσει τους κανόνες, με δικές της ενέργειες ή παραλείψεις (θα αναλυθεί περαιτέρω), (β) έχει συνεισφέρει στην σύλληψη, στην οργάνωση ή στην υλοποίηση της παράνομης συμπεριφοράς της θυγατρικής (ανεξάρτητα αν η συμπεριφορά αυτή εξωτερικεύεται ως δική της συμπεριφορά ή της θυγατρικής της) και (γ) έχει όφελος το οποίο διασφαλίζει μέσω της άσκησης πραγματικού (και όχι απλής δυνατότητας) ελέγχου στις δραστηριότητες και λειτουργίες της θυγατρικής.

Συνεπώς, συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν αρκεί για τον καταλογισμό ευθύνης στην μητρική εταιρεία να έχει εκείνη απλή δυνατότητα άσκησης ελέγχου επί της θυγατρικής της, αλλά να ασκείται όντως πραγματικός έλεγχος. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο, δεν αρκεί ούτε η απλή ένταξη της μητρικής και της θυγατρικής σε μία ενιαία επιχειρηματική οντότητα για τον καταλογισμό ευθύνης στην μητρική. Η κοινοτική νομολογία, συνεπώς, προχώρησε το νομικό συλλογισμό και αποδέχθηκε πιο ειδικά και εξεζητημένα κριτήρια για τον καταλογισμό της ευθύνης στην μητρική εταιρεία, καθώς δεν της αρκούσε πλέον η αιτιολογία ότι απλώς η μητρική με την θυγατρική εταιρεία ανήκουν στην ίδια επιχειρηματική οντότητα.

Ειδική μνεία αξίζει να γίνει για την ειδική περίπτωση της θυγατρικής η οποία ελέγχεται κατά 100% από την μητρική της. Η κοινοτική νομολογία αντιμετώπισε την περίπτωση αυτή με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Σύμφωνα με την απόφαση Stora,⁶⁴ εγκαθιδρύεται μαχητό τεκμήριο υπέρ της τήρησης των οδηγιών της μητρικής από την καθ' ολοκληρία ελεγχόμενη θυγατρική, ώστε ο καταλογισμός να προκύπτει αυτομάτως με μόνη την διαπίστωση του ποσοστού της συμμετοχής της πρώτης στην δεύτερη. Βέβαια, σύμφωνα με τις προτάσεις του δικαστή AGMischo, εκτός του ποσοστού συμμετοχής της θυγατρικής, απαιτούνται περαιτέρω αποδείξεις για την άσκηση ελέγχου στην πράξη. Το ΔΕΚ, παρότι δεν ενστερνίστηκε την άποψη αυτή ρητά, φάνηκε να την συνεκτιμά και να την συσχετίζει με την ανάγκη συνδρομής των επιπρόσθετων αποδείξεων ότι γίνεται πραγματικός έλεγχος από την μητρική.

Σε αντίθεση με το γερμανικό δίκαιο,⁶⁵ το ελληνικό δεν περιλαμβάνει ειδικές νομοθετικές διατάξεις για το εάν δύναται και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να θεμελιωθεί ευθύνη της μητρικής για τα χρέη της θυγατρικής της. Όμως, βάσει ειδικών μηχανισμών του δικαίου είναι δυνατό να θεμελιωθεί μία τέτοια ευθύνη της μητρικής για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής. Ο τρόπος μεταφοράς της ευθύνης από την θυγατρική εταιρεία στην μητρική της είναι (α) είτε λόγω δικαιοπρακτικού θεμελίου είτε (β) λόγω συμβάσεως.

Όσον αφορά την προσέγγιση του κοινοτικού δικαίου, το κριτήριο της «ενιαίας οικονομικής οντότητας» λειτουργεί ως η κυριότερη μέθοδος για τον καταλογισμό ευθύνης από παράβαση εν γένει κανόνων (άρα και εκείνων της ασφαλούς ναυσιπλοΐας) σε ιεραρχικά ανώτερες συνδεδεμένες εταιρείες του ομίλου.⁶⁶

Οι δανειστές κατά των οποίων προσπαθούν οι μονοβάπορες θυγατρικές ναυτικές εταιρείες (εν προκειμένω) να περιορίσουν την ευθύνη τους χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες: (α) τους δανειστές από σύμβαση και (β) τους εξωσυμβατικούς (αδικοπρακτικούς) δανειστές. Οι πρώτοι είναι συνήθως είτε δανειστές από δανειακή σύμβαση (συνήθως Τράπεζες) η οποία συνάπτεται μεταξύ εκείνων και των ναυτιλιακών εταιρειών, είτε φορτωτές οι οποίοι έχουν συνάψει σύμβαση μεταφοράς, η οποία και διέπεται από ειδικές, προκαθορισμένες ρήτρες με τις ναυτιλιακές εταιρείες. Τις περισσότερες φορές αυτοί έχουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη σε σχέση με τους εξωσυμβατικούς δανειστές, διότι οι δεύτεροι δεν έχουν εκ των προτέρων ορίσει μέσω προκαθορισμένων ρητρών και συμβατικών όρων την έκταση της ευθύνης του μεταφορέα. Επιπλέον, δεν έχουν εκ των προτέρων ασφαλίσει τυχόν ζημιές τους από ενέργειες του μεταφορέα και ούτε είναι καλυμμένοι σε περίπτωση πτώχευσης της εταιρείας. Συνήθως, στην κατηγορία

Μαρτίου 2007, (2007) Comp. A.R. 247 η οποία έλαβε σαν δεδομένο την ροή εμπορικών πληροφοριών μεταξύ των συνδεδεμένων εταιρειών, η οποία υποδεικνύει την πραγματική οικονομική.

⁶⁴Απόφαση ΔΕΚC-286/1998 StoraKopparbegsBerglagsκατά Επιτροπής, Συλλ. 2000, I-9925.

⁶⁵Kubler, Gesellschaftrecht, 1986, σελ. 315 επ., Altmeppen, ZIP2002, σελ. 961 επ.

⁶⁶Λ. Αθανασίου, Ε. Μαστρομανώλης, ό.π., ΔΕΕ 2009, σελ. 1301.

αυτή εμπίπτουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα (λ.χ. λιμενικές αρχές εγκαταστάσεων ή αλλότρια πλοία, επιβάτες/πλήρωμα ή ιδιοκτήτης φορτίου άλλου πλοίου) τα οποία επλήγησαν από λανθασμένους χειρισμούς πλοίου της μονοβάπορης εταιρείας.

Στην δεύτερη περίπτωση γεννάται -υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις- πρωτογενής ευθύνη της μητρικής εταιρείας να αποζημιώσει τον αντισυμβαλλόμενο ή ζημιωθέντα (από την θυγατρική της) τρίτο λόγω αδικοπραξίας (AK 914), πρόκλησης ανήθικης βλάβης (AK 919) και τέλος λόγω ευθύνης του προστήσαντος (AK 922), όπου προστήσας είναι η θυγατρική εταιρεία και προστηθείς η μητρική της και για αυτόν τον λόγο ευθύνονται εις ολόκληρον και οι δύο (AK 926). Οι λόγοι αυτοί της ευθύνης της μητρικής εταιρείας εξ αδικοπραξίας θα αναλυθούν στο παρόν κεφάλαιο. Βασική αρχή για να επέλθει η συγκεκριμένη ευθύνη στην μητρική είναι η κυριαρχία της επί της θυγατρικής της.

Αντιθέτως, αρνητική προϋπόθεση ευθύνης της μητρικής είναι ότι δεν επιτρέπεται η αντίστοιχη ευθύνη της θυγατρικής της να μεταβιβάζεται στην πρώτη αποκλειστικά και μόνο επειδή η θυγατρική είναι αφερέγγυα και δεν υπάρχει άλλος τρόπος να εκπληρωθεί η σύμβαση της με τον τρίτο ή να αποκατασταθούν οι ζημιές τις οποίες προξένησε σε αυτόν.

3. Η Θεμελίωση της Αδικοπρακτικής Ευθύνης

Στην παρούσα εργασία, θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα η υπαγωγή της ευθύνης της μητρικής εταιρείας ενός ναυτιλιακού ομίλου στις περιπτώσεις όπου υπάρχει ζημία σε τρίτο πρόσωπο, το οποίο έχει πληγεί λόγω της ναυτικής ακαταλληλότητας ενός πλοίου της θυγατρικής της και είναι επιτακτική η ανάγκη θεμελίωσης της ευθύνης του πραγματικά ευθυνόμενου μεταφορέα ή ναυλωτή. Όμως, υπάρχει νομικό κενό μεταξύ του πραγματικού δράστη και του τρίτου -ζημιωθέντος- μέρους. Το κενό αυτό της ανυπαρξίας του συμβατικού δεσμού ανάμεσα στον δράστη και τον ζημιωθέντα γεφυρώνει η αδικοπρακτική (AK 914) νομική βάση της ευθύνης του ναυτιλιακού επιχειρηματία. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και σε περιπτώσεις προφανούς ύπαρξης υφιστάμενης συμβατικής σχέσης του μεταφορέα ή ναυλωτή με τον ζημιωθέντα (λ.χ. όταν ο ζημιωθείς είναι ο παραλήπτης ή ο ναυλωτής των μεταφερόμενων πραγμάτων και τα μεταφερόμενα προϊόντα καταστρέφονται λόγω της ακαταλληλότητας του πλοίου), πολλές φορές είναι πιο ελκυστικός λόγος επιλογής, η αδικοπρακτική ευθύνη του δράστη.⁶⁷ Τούτο διότι είναι πιο εύκολο για τον φορτωτή/παραλήπτη να παρακάμψει τις νόμιμες άμυνες και τους περιορισμούς ευθύνης, οι οποίοι καθορίζονται από τους KXB (σε περίπτωση κατά την οποία η συμβατική σχέση διέπεται από αυτούς) αλλά και από τυχόν συμβατικές ρήτρες,⁶⁸ για τον λόγο ότι προβλέπονται μόνο για συμβατικές παραβάσεις.

4. Προϋποθέσεις για την θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης

Για την θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης (AK 914) λόγω των ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν από έλλειψη ναυτικής καταλληλότητας του πλοίου, απαιτούνται σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις: α) Πράξη εν ευρεία έννοια (αντικειμενική υπόσταση), β) Παράνομος χαρακτήρας της πράξης (ο οποίος μπορεί να συνίσταται σε θετική πράξη ή παράλειψη), γ) υπαιτιότητα (υποκειμενική υπόσταση), δ) Ζημία και ε) Αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα σε όλα τα προηγούμενα.

Ειδικά για την υπαιτιότητα, ως υποκειμενική προϋπόθεση εφαρμογής της αδικοπρακτικής ευθύνης λόγω ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν από έλλειψη της ναυτικής καταλληλότητας, σημαντικό ρόλο έχει η ένταση του βουλητικού στοιχείου όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 134 ΚΙΝΔ και στα άρθρα 3 παρ. 1 και 2 των Κανόνων ΧΒ. Στο άρθρο 134 παρ. 1 και 3 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι «ο μεταφορέας ευθύνεται για κάθε πταίσμα».⁶⁹ Αυτό σημαίνει ότι οφείλει να καταβάλει κάθε επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αρχικά αξιόπλοο αλλά και να μεταχειριστεί το φορτίο. Ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν και στο καθεστώς ΧΒ (άρθρο 3 παρ. 1). Υποχρεούται επιπλέον να δείξει δέουσα επιμέλεια (duty of care) όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 2 ΚΧΒ. Ελλείψη δέουσας επιμέλειας για την εξασφάλιση αξιόπλου σκάφους πρέπει να συνδέεται

⁶⁷Γ. Θεοχαρίδης, Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, 2000, σελ. 34 επ.

⁶⁸De Wit, Multimodal Transport, Lloyds' of London Press, 1995, 50. Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, Article IVbis, 1996, 454. Davies J.W., «Actions in tort for damaged cargo» LMCLQ 1985 1.

⁶⁹N. Δελούκας, ό.π., σελ. 297 επ., Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 338 επ.

με γνώση ή τουλάχιστον πρόβλεψη (στα πλαίσια της επαγγελματικής πείρας⁷⁰ του ναυλωτή ή μεταφορέα), ότι η παραβίαση αυτής της υποχρέωσης δημιουργεί κίνδυνο για βλάβη ή απώλεια του φορτίου ή τρίτου (εξωσυμβατικού) ζημιωθέντος.

Η αδιοπρακτική ευθύνη του ναυλωτή ή μεταφορέα η οποία πηγάζει από την παραβίαση της διατήρησης της υλικής ναυτικής καταλληλότητας του πλοίου για την μεταφορά των εμπορευμάτων (ή και επιβατών) έχει εφαρμογή σε διάφορα καθεστώτα τα οποία ρυθμίζουν ειδικότερα τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία δύναται να προκύψουν από την πλημμελή εκπλήρωση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη.

5.Ευθύνη λόγω αντίθεσης στα χρηστά ήθη⁷¹

Τα χρηστά ήθη είναι αόριστη νομική έννοια, της οποίας το περιεχόμενο διαμορφώνεται περισσότερο ανάλογα την εκάστοτε περίπτωση παρά από αφηρημένους κανόνες. Ωστόσο, η κρατούσα γνώμη σαν γενικό ορισμό των χρηστών ηθών δέχεται ότι είναι «οι ιδέες του εκάστοτε κατά την γενική αντίληψη χρηστών και εμφορώνως σκεπτόμενου κοινωνικού ανθρώπου», δηλαδή η κοινωνική ηθική και για την κρίση της συνεκτιμά το σύνολο των συνθηκών και περιστάσεων που συνοδεύουν την επιλήψιμη συμπεριφορά και όχι μεμονωμένα κριτήρια. Η παραβίασή τους συνεπάγεται την στοιχειοθέτηση ευθύνης προς αποκατάσταση των ζημιωθέντων. Αντίστοιχη ευθύνη της μητρικής εταιρείας προς αποζημίωση των ζημιωθέντων της θυγατρικής της θεμελιώνεται και όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις τις οποίες επιτάσσει το άρθρο 919 του ΑΚ. Αυτές είναι: α) πράξη, η οποία να αντιβαίνει στα χρηστά ήθη, β) πρόθεση του ζημιούντος, γ) ζημία, δ) αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στα στοιχεία α και β από την μία πλευρά και το στοιχείο γ από την άλλη και ε) ικανότητα του δράστη προς καταλογισμό.

Ως αντιβαίνουσα στα χρηστά ήθη πρέπει να θεωρηθεί η περίπτωση της δόλιας επέμβασης τρίτου σε ξένη ενοχική σχέση και της παρακίνησης του ενός συμβαλλόμενου να αθετήσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις.⁷² Συνεπώς, όταν η μητρική εταιρεία επεμβαίνει δόλια στην ενοχική σχέση μεταξύ της θυγατρικής της και ενός τρίτου ζημιωθέντα (λ.χ. στην σύμβαση μεταφοράς προϊόντων δια θαλάσσης η οποία έχει συναφθεί με κάποιον φορτωτή ως τρίτο), θα γεννάται σε βάρος της υποχρέωση προς αποζημίωση του τρίτου (βάσει του άρθρου 919 του ΑΚ). Ενδεχομένως, θα ήταν δυνατό να συμπεράνουμε στην συγκεκριμένη περίπτωση ότι πρόκειται εν ευρεία έννοια για περίπτωση ηθικής αυτουργίας (Π.Κ. 46 παρ. 1) από μέρους της μητρικής εταιρείας, ώστε να προκαλέσει ο «φυσικός αυτουργός» (η θυγατρική της) ζημία εν γνώσει της σε τρίτους, μέσω της πλημμελούς φροντίδας και επιμέλειας των πλοίων της.

Άλλη περίπτωση η οποία αντιβαίνει στα χρηστά ήθη είναι και η συμπεριφορά της μητρικής, η οποία, ενώ γνωρίζει ότι η θυγατρική της έχει περιέλθει σε κατάσταση αδυναμίας να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, δεν προβαίνει στην εξυγίανσή της ή την κήρυξή της σε πτώχευση, αλλά συνεχίζει την χρηματοδότησή της με δάνεια, προκειμένου να την κρατήσει προσωρινά σε λειτουργία για την εξυπηρέτηση των δικών της, «κρυφών» συμφερόντων. Σε περίπτωση κατά την οποία συντρέχουν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις τις οποίες προβλέπει το άρθρο 919 του ΑΚ, δηλαδή η χρηματοδότηση από την μητρική να συνεχίστηκε δολίως και σκοπίμως, ώστε να κρατηθεί «εν ζωή» μία εταιρεία-«αχυράνθρωπος» και να υποστούν ζημία οι δανειστές της (αφού δεν θα αποζημιωθούν), η μητρική θα υποχρεούται να αποζημιώσει τους ζημιωθέντες δανειστές της θυγατρικής εταιρείας.

Επιπλέον, άλλη μορφή αδιοπρακτικής συμπεριφοράς της μητρικής έναντι τρίτων είναι και όταν εκείνη αποψιλώνει την εταιρεία από περιουσιακά στοιχεία με άμεσο ή ενδεχόμενο δόλο βλάβης των εταιρικών δανειστών. Τέτοια περίπτωση μπορεί να είναι και η ικανοποίηση των απαιτήσεων της μητρικής εταιρείας, εκ μέρους της θυγατρικής, πριν από την αντίστοιχη ικανοποίηση των δανειστών της θυγατρικής. Σε περίπτωση όπου η θυγατρική είναι ναυτιλιακή εταιρεία, μέρος τέτοιων απαιτήσεων αποτελούν και τυχόν

⁷⁰ ΕφΠειρ 767/2009, ΕΝΔ 37. 372, ΕφΠειρ 835/2010 ό.π., 194/2009, ΕΝΔ 37. 417.

⁷¹ Α. Λιακόπουλος, ό.π., 1993, σελ. 73 επ. Κ. Αλεπάκος, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας (θεωρητική και νομολογική αντιμετώπιση), 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικόλογων, πρακτικά 1994, σελ. 259 υποσημείωση 18.

⁷² Μ. Σταθόπουλος, ό.π., σελ. 309, όπου αναφορά και άλλων χαρακτηριστικών περιπτώσεων εφαρμογής του άρθρου 919 του ΑΚ, όπως είναι λ.χ. αυτές των παραπλανητικών χειρισμών, των αποσιωπήσεων και της ψευδής πληροφόρησης.

αποζημιώσεις από πλημμελή εκτέλεση των όρων του ναυλοσυμφώνου ή αποκατάσταση βλαβών λόγω πρόκλησης ατυχήματος. Η παράβαση της ΑΚ 919 θα είναι ιδιαίτερος εμφανής εφόσον το ενεργητικό της ναυτιλιακής θυγατρικής ούτε επαρκεί για την εξόφληση των απαιτήσεων των δανειστών της ούτε υπάρχει η προοπτική να καταστεί αυτό δυνατό στο μέλλον, ενώ ακόμα και στην περίπτωση που επαρκούσε οριακά, πρώτα θα ικανοποιούσε τυχόν αξιώσεις της μητρικής της και μετά την αποκατάσταση των ζημιωθέντων τρίτων.

Η ευθύνη του ή των κυρίαρχων μετόχων (ο οποίος μπορεί να είναι η μητρική ναυτιλιακή εταιρεία) θεμελιώνεται λοιπόν στη διάταξη του άρθρου 919 του ΑΚ ή σε αυτήν του άρθρου 914 του ΑΚ.

Μία από τις πλέον συνήθεις περιπτώσεις αδικοπρακτικής ευθύνης της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας είναι και η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής εταιρείας εκ μέρους της μητρικής. Ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση μίας εταιρείας υπάρχει όταν το κεφάλαιό της δεν βρίσκεται σε εύλογη με τις υποχρεώσεις της, κατά τους κανόνες της οικονομικής επιστήμης, τα διδάγματα της κοινής πείρας και τα συναλλακτικά ήθη, σχέση. Αξίζει να σημειωθεί ότι, πλείονες φορές από την στιγμή κατά την οποία η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση προκαλείται λόγω της λειτουργία της εταιρείας, η ευθύνη κυρίως θα βαρύνει τα πρόσωπα που συνδέονται με την λειτουργία αυτή, δηλαδή την διοίκηση και διαχείριση της θυγατρικής. Αρά, τα πρόσωπα αυτά (και τα οποία ενδέχεται να προέρχονται από την μητρική-διαχειρίστρια της εταιρεία) ευθύνονται έναντι μεν της εταιρείας κατά τους κανόνες που διέπουν τη μεταξύ τους σχέση, ενώ έναντι τρίτων κατά τις διατάξεις των άρθρων 914 καθώς και 919 του ΑΚ.⁷³

Όσον αφορά την παραβίαση της νομοθεσίας περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας και την ζημία έναντι τρίτων εξ αιτίας αυτής της παραβίασης, αναφέρθηκε ήδη ότι το παράνομό της θεμελιώνεται στο άρθρο ΑΚ 914 περί αδικοπραξιών. Συνεπώς, η θυγατρική ναυτιλιακή εταιρεία όχι μόνο ευθύνεται λόγω παραβίασης της αρχής της ναυτικής καταλληλότητας πλοίου της, αλλά και διότι επωμίστηκε μία υποχρέωση (αποζημίωσης και αποκατάστασης της ζημίας του τρίτου ζημιωθέντα) στην οποία δεν μπορεί να ανταπεξέλθει με τα ίδια κεφάλαιά της. Η ίδια υποχρέωση, ωστόσο, βαρύνει και την μητρική της εταιρεία, η οποία αποτελεί τον μοναδικό ή κυρίαρχο μέτοχο και διαχειριστή της και σαν αποτέλεσμα ασκεί άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή στην διοίκησή της.

Η γενικότερη αυτή υποχρέωση θεμελιώνει με την σειρά της το παράνομο κατά την διάταξη του άρθρου 914 και 919⁷⁴ του ΑΚ, με συνέπεια εφόσον συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις της εν λόγω διάταξης (υπαιτιότητα, ζημία, αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παράνομης και υπαίτιας πράξης και της ζημίας και ικανότητα του δράστη προς καταλογισμό) να γεννιέται υποχρέωση αποζημίωσης αυτών που υπέστησαν ζημία από την παράβαση. Η υποχρέωση αυτή δεν θίγεται από εκτιμήσεις οικονομικής σκοπιμότητας όπως λ.χ. όταν περιστασιακά επιτάσσεται η οικονομική ανάληψη αυξημένων ευθυνών.

Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι σε περίπτωση ανεπαρκούς κεφαλαιοδότησης της θυγατρικής η μητρική ευθύνεται απέναντι στους δανειστές της πρώτης, εφόσον η υποκεφαλαιοδότηση είναι προφανής και: α) συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 919 του ΑΚ, δηλαδή κυρίως στην περίπτωση που η μητρική χρησιμοποίησε αντίθετα προς τα χρηστά ήθη την υποχρηματοδότηση της θυγατρικής με πρόθεση να ζημιώσει τους δανειστές της τελευταίας ή β) συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 914 του ΑΚ, δηλαδή κυρίως όταν η μητρική παραβίασε την εκπορευόμενη από την καλή πίστη (ΑΚ 288) υποχρέωση να μην αναλαμβάνονται στο όνομα της θυγατρικής υποχρεώσεις στις οποίες δεν μπορεί να ανταπεξέλθει ή γ) η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής υποκρύπτει την επιδίωξη από την μητρική αθέμιτων σκοπών, δηλαδή κατά κύριο λόγο της πρόκλησης βλάβης στους δανειστές της πρώτης. Στις δύο πρώτες περιπτώσεις, η μητρική θα υπέχει ευθύνη προς αποζημίωση των δανειστών της θυγατρικής, ενώ στην τρίτη θα φέρει η ίδια προσωπική ευθύνη για τα χρέη της τελευταίας στους συμβατικούς ή εξωσυμβατικούς δανειστές της.

⁷³ Βλ. απόφαση του BGH 30.11.1978, NJW 1979, σελ. 2104 επ. με εφαρμογή της αντίστοιχης του άρθρου 919 του ΑΚ διάταξης της παρ. 826 BGB.

⁷⁴Προς τούτο απαιτείται η συνδρομή των προϋποθέσεων της πράξης η οποία να αντιβαίνει στα χρηστά ήθη, πρόθεση του ζημιούντος, ζημία, αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στα προαναφερθέντα στοιχεία και τέλος ικανότητα του δράστη προς καταλογισμό.

Η προστασία των τελευταίων, απορρέει από τα συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα, και πιο συγκεκριμένα τους περιορισμούς της οικονομικής ελευθερίας οι οποίοι θεσπίζονται από το ίδιο το Σύνταγμα, βάσει των οποίων δεν δύναται να υπάρχει αδικαιολόγητος καταλογισμός ευθυνών από την επιχειρηματική δράση μίας εταιρείας έναντι τρίτων. Συμπερασματικά, ακόμα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν προβλέπεται ειδική διάταξη από το νόμο, η οποία να επιβάλλει την επαρκή προμήθεια εκ μέρους των μετόχων με κεφάλαια προς την εταιρεία, πρέπει εντούτοις το ρυθμιστικό αυτό κενό να καλυφθεί ερμηνευτικά με τελολογική διαστολή των σχετικών συνταγματικών ρυθμίσεων ή και με αναλογία δικαίου.⁷⁵

Ενδεικτική υπόθεση της υποκεφαλαιοδότησης της θυγατρικής εταιρείας, όσον αφορά την καταχρηστικότητα της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, είναι η υπ' αριθμόν 2/2013 της Ολομελείας του Αρείου Πάγου.⁷⁶ Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η αναιρεσείουσα εταιρεία είχε ασκήσει αγωγή με βάση την οποία ζητούσε να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι υποχρεούνται εις ολόκληρον (προχωρώντας σε αίτημα άρσης αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της μονοβάτορης θυγατρικής) να της καταβάλουν το τίμημα που είχε προσυμφωνηθεί για την πώληση καύσιμων στην δεύτερη αναιρεσίβλητη πλοιοκτήτρια εταιρεία για την ικανοποίηση των αναγκών του μοναδικού της πλοίου, ενώ ισχυριζόταν ότι ο πρώτος αναιρεσίβλητος είχε ευθύνη ως ο κυρίαρχος μέτοχος της μονοβάτορης εταιρείας.

6. Αδικοπρακτική ευθύνη της μητρικής εταιρείας έναντι της θυγατρικής εταιρείας του ομίλου. Κατ' αρχήν πρέπει να προσδιοριστεί η αδικοπρακτική ευθύνη της εκάστοτε μητρικής ναυτιλιακής ως κυρίαρχου εταίρου σε κάθε θυγατρική του ομίλου. Αυτή διακρίνεται σε εσωτερική έναντι των μετόχων της μειοψηφίας της εκάστοτε θυγατρικής (σε συνδυασμό με το Ν. 4538/2018, άρθρο 102 παρ. 1) -εφόσον φυσικά δεν καλύπτει ο κυρίαρχος μέτοχος το 100%- και σε εξωτερική ευθύνη έναντι των ζημιωθέντων τρίτων. Η ευθύνη έναντι των μικρομετόχων της θυγατρικής συνίσταται στο ότι πολλές φορές η μητρική ως κυρίαρχος μέτοχος προβαίνει σε αποφάσεις οι οποίες στην ουσία είναι ενάντια στα συμφέροντα της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας και αποφέρουν την ζημία των περιουσιακών της στοιχείων.

Η ζημία αυτή των περιουσιακών της στοιχείων της θυγατρικής μονοβάτορης εταιρείας έχει την μορφή της αφαίρεσης περιουσιακών της στοιχείων είτε κεφαλαίων χρήματος (υποχρηματοδότηση) είτε υλικότεχνικού εξοπλισμού από το πλοίο της. Τα δύο αυτά στοιχεία αποτελούν απαραίτητα συστατικά για την υγιή και εύρωστη λειτουργία της εταιρείας ώστε αυτή να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις συμβατικές υποχρεώσεις της και να επέλθει βλάβη των συμφερόντων της (ΑΚ 914). Τα συμφέροντα αυτά ενδέχεται να βλάπτουν είτε λόγω καταστροφής του ίδιου του πλοίου της εταιρείας ή των μηχανημάτων και εξαρτημάτων του σε πιθανή εμπλοκή του σε ναυτικό ατύχημα είτε λόγω υποχρεωτικής αποζημίωσης του ζημιωθέντος τρίτου από την περιουσία της θυγατρικής. Συμπερασματικά, οι αποφάσεις της μητρικής εταιρείας έχουν αρνητικό αντίκτυπο και βλάβη των συμφερόντων όχι μόνο του ζημιωθέντος τρίτου αλλά και της ίδιας της θυγατρικής της.

7. Ευθύνη Πρόστησης κατά την ΑΚ 922⁷⁷

Όπως ορίζεται από το Αστικό Δίκαιο, βάσει της ΑΚ 922, «ο κύριος ή ο προστήσας κάποιον άλλο σε μία υπηρεσία ευθύνεται για τη ζημία που ο υπηρέτης ή ο προστήσας προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του». Ο προστηθείς μάλιστα μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο.⁷⁸

Η συσχέτιση του καταλογισμού συμπεριφοράς της θυγατρικής, η οποία παραβιάζει τη νομοθεσία, στην ευθύνη την οποία υπέχει η μητρική της ως ευθύνη του προστήσαντος θεμελιώνεται άμεσα ή έμμεσα σε εσωτερικές της διεργασίες λήψης αποφάσεων. Μία από τις πλέον συνήθεις περιπτώσεις εμπλοκής της

⁷⁵ Φ. Δερμιτζάκη, ό.π., 2001, σελ. 234.

⁷⁶ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363.

⁷⁷ Αθ. Λιακόπουλος, ό.π., σελ. 146 επ. Κ. Αλεπάκος, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας (θεωρητική και νομολογιακή αντιμετώπιση), 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικόλογων, πρακτικά 1994,, σελ. 267.

⁷⁸ ΕφΑθ 5367/2003, ΕλλΔνη 2004, σελ. 1477 επ.

μητρικής εταιρείας στην παραβίασης νομοθεσίας από μέρους της θυγατρικής είναι και όταν η δεύτερη κατά την διάρκεια εκτελέσεως των εντολών της μητρικής της, ζημιώνει παράνομα με οποιονδήποτε τρόπο κάποιον τρίτο. Η ζημία μπορεί να σχετίζεται με κάποιο ναυτικό γεγονός ως συνέπεια της μη παροχής υλικά ναυτικού κατάλληλου πλοίου για την μεταφορά και η οποία έλαβε χώρα στα πλαίσια ολοκλήρωσης κάποιας συμβατικής υποχρεώσεως.

Μία από τις προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για την εφαρμογή της διάταξης της ΑΚ 922 είναι και η ανάμιξη του ενδιάμεσου προσώπου με την βούληση του κυρίου της υπόθεσης. Εν προκειμένω, αυτή συντρέχει μέσω της ένταξης της δραστηριότητας της θυγατρικής εταιρείας στο πεδίο δραστηριότητας και «στην υπηρεσία» της μητρικής και διαχειρίστριάς της, καθώς η ίδρυση θυγατρικής εταιρείας αποβλέπει κατά κύριο λόγο στην επιρροή της από την μητρική που την ιδρύει. Δεύτερη προϋπόθεση για την ευθύνη κατά ΑΚ 922 της μητρικής είναι η εξάρτηση την οποία πρέπει να έχει σε αυτήν η θυγατρική της εταιρεία. Εξάρτηση της θυγατρικής από την μητρική υπάρχει, όταν η τελευταία ασκεί δεσπόζουσα επιρροή στην διοίκηση και λειτουργία της πρώτης. Επομένως, μόνη η κεφαλαιουχική συμμετοχή της μητρικής στην θυγατρική δεν αρκεί, προκειμένου να γίνει δεκτή η εξάρτηση της δεύτερης από την πρώτη, αλλά πρέπει να υπόκειται η δεύτερη στον έλεγχο και τις γενιές οδηγιές της πρώτης. Αυτό κρίνεται κάθε φορά *in concreto*. Απαραίτητη προϋπόθεση για να υπάρξει ευθύνη της μητρικής-προσθήσας είναι να συνδέεται αιτιωδώς η «υπηρεσία» την οποία φέρνει εις πέρας η θυγατρική-προσθηθείς και η πράξη ή παράλειψή της η οποία επιφέρει το ζημιογόνο για τον τρίτο αποτέλεσμα.

Επιπλέον, ενδέχεται η θυγατρική να αποτελεί βοηθό εκπλήρωσης της μητρικής δηλαδή η μητρική να χρησιμοποιεί την θυγατρική της για την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεών της. Στην περίπτωση αυτή, η μητρική (οφειλέτης) θα ευθύνεται, κατά την διάταξη του άρθρου 334 παρ. 1 του ΑΚ, για το πταίσμα της θυγατρικής όπως για το δικό της πταίσμα. Οι προϋποθέσεις ευθύνης της μητρικής είναι παρόμοιες με εκείνες του άρθρου 922 του ΑΚ, με την διαφορά ότι νόμιμος λόγος ευθύνης σε αυτή την περίπτωση δεν είναι η αδικοπραξία αλλά η αθέτηση ήδη υπάρχουσας ενοχικής υποχρέωσης και κατά την ορθότερη άποψη δεν απαιτείται σχέση εξάρτησης μεταξύ του οφειλέτη και του βοηθού εκπλήρωσης.

Να σημειωθεί ότι ο προσθηθείς ο οποίος εμπλέκεται στην παραβίαση της χρήσης κατάλληλου πλοίου μπορεί να είναι είτε σε σχέση εξάρτησης από τον πλοιοκτήτη (λ.χ. πλήρωμα) είτε ανεξάρτητος συμβαλλόμενος (όπου ο μεταφορέας ευθύνεται με την βαριά ευθύνη του ασφαλιστή των πραγμάτων).⁷⁹ Αν υποθέσουμε για παράδειγμα, ότι προκειμένου να εκπληρώσει την υποχρέωση της παροχής ενός αξιόπλου σκάφους (άρθρο 3(1) ΚΧΒ) ο προσθηθείς αναθέσει το συγκεκριμένο καθήκον σε μία κατασκευαστική εταιρεία, η οποία αποτελεί ανεξάρτητο συμβαλλόμενο, εκείνος θα συνεχίσει να ευθύνεται, ανεξάρτητα από την καταβολή δέουσας επιμέλειας για την επιλογή αυτής της εταιρείας.⁸⁰

Στην ουσία, από λειτουργική και οικονομική άποψη, η πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική μίας διαχειρίστριας εταιρείας δεν διαφέρει από το (μη διαθέτον νομική προσωπικότητα) τμήμα ή υποκατάστημα εταιρείας: η επιλογή των μελών του οργάνου διοίκησης της θυγατρικής γίνεται χωρίς κανένα πρόσκομμα από τον μοναδικό μέτοχο της, ενώ η ροή πληροφορίας προς την μητρική είναι ανεμπόδιστη. Επιπλέον, τα οφέλη από την ολοκλήρωση κάθε εμπορικής συμφωνίας εκμετάλλευσης του πλοίου (με την μορφή μερισμάτων, που καθορίζει η μητρική) καρπύονται εξ ολοκλήρου η μητρική της χωρίς έλεγχο από μέτοχο μειοψηφίας, ενώ χρηματοοικονομικές ροές προς την μητρική δεν αποκλείονται. Συνεπώς, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η θυγατρική βρίσκεται «στην υπηρεσία» της μητρικής, γεγονός το οποίο κατατείνει στην θεμελίωση προσωπικής (από πρόσκτηση, ΑΚ 922) ευθύνης της μητρικής ναυτικής εταιρείας για οιαδήποτε παραβίαση ναυτικής νομοθεσίας εκ μέρους της θυγατρικής της (με πιο χαρακτηριστική την παραβίαση της διασφάλισης της ναυτικής καταλληλότητας).

Όσον αφορά την ελληνική νομολογία (η οποία είναι αρκετά περιορισμένη στο εν λόγω ζήτημα) φαίνεται

⁷⁹Βλ. LordRaymond'sReports, King'sBenchandCommonPleas, 909, Palmer, Bailment 2ndEdition, (1991), 2 επ. ΣταθόπουλοςσεΓεωργιάδη/Σταθόπουλο, ΑΚ, άρθρο922, αρ. 37.

⁸⁰Βλ. RiverstonevsLancashireShipping (TheMuncasterCastle) (1961) AC 807 όπουοδικαστήςViscountSimondsυποστήριξεότιομεταφορέαςπρέπει να είναι υπεύθυνος για τη παραβίαση της υποχρέωσης καταβολής δέουσας επιμέλειας, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι δεν ήταν αμελής ως προς την επιλογή της ανάθεσης της υποχρέωσης σε φερέγγυα εταιρεία.

μάλλον να αρκείται στην οικονομική ενότητα θυγατρικής και μητρικής προκειμένου να συμπεράνει τον καταλογισμό συμπεριφοράς της πρώτης στην δεύτερη βάσει της διάταξης της ΑΚ 922, όπως επίσης και να διαπιστώσει την δεσπόζουσα θέση της θυγατρικής στην ελληνική αγορά, με βάση την αντίστοιχη θέση της μητρικής.⁸¹

8. Καταδολίευση Δανειστών.

Εναλλακτική μορφή νομικής βάσης σε περίπτωση ζημιολόγου κατά τρίτων επέμβασης της μητρικής στην εταιρική περιουσία της θυγατρικής είναι και η θεωρία της καταδολίευσης δανειστών. Σε αυτή την περίπτωση προκειμένου η μητρική να αποφύγει την εκπλήρωση έναντι των οφειλών της σε τρίτους μεταβιβάζει ή εκποιεί στην θυγατρική της δικά της περιουσιακά στοιχεία ώστε εκείνα να μην αναζητηθούν από τους δανειστές της. Για την εφαρμογή του άρθρου ΑΚ 939 περί διάρρηξης καταδολιευτικών απαλλοτριώσεων, πρέπει οι απαλλοτριωτικές αυτές πράξεις να έχουν ως σκοπό της πρόκληση βλάβης εις βάρος του δανειστή της μητρικής εταιρείας. Στην πράξη δεν ακολουθείται συχνά αυτή η νομική βάση, καθώς η ελληνική νομολογία προστρέχει στην εφαρμογή των προϋποθέσεων της κάμψης της νομικής προσωπικότητας.⁸² Η καταδολιευτική απαλλοτρίωση (ΑΚ 939 επ.) στην οποία προβαίνει η θυγατρική ναυτιλιακή εταιρεία προς την μητρική της, με σκοπό να ζημιώσει τους δανειστές της, ενώ η τελευταία έχει πλήρη γνώση του δόλου της θυγατρικής της. Κρίσιμη σε αυτή την περίπτωση είναι η σκόπιμη πρόκληση από την θυγατρική ναυτιλιακή εταιρεία της ανεπάρκειας της περιουσίας της να καλύψει την αποκατάσταση των ζημιών τις οποίες υπαίτια προξένησε. Τούτο δύναται να γίνει με μεταβίβαση των πλοίων της και άλλων περιουσιακών στοιχείων στην μητρική εταιρεία του ναυτιλιακού ομίλου. Ως αποτέλεσμα, οι ζημιωθέντες τρίτοι έχουν το δικαίωμα της διάρρηξης των καταδολιευτικών απαλλοτριώσεων και την απαίτηση από την μητρική ναυτιλιακή εταιρεία να αποκαταστήσει η ίδια τα πράγματα στην πρότερη της ζημιολόγου συμπεριφορά της θυγατρικής της κατάσταση. Συνεπώς, η μητρική οφείλει να αναμεταβιβάσει τα πράγματα στην θυγατρική της (ΑΚ 943 παρ. 1 εδ. α).

9. Εις ολόκληρον ευθύνη της μητρικής εταιρείας για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της.

Στις παραπάνω περιπτώσεις θεμελιώνεται και δική του ευθύνη του νομικού προσώπου (θυγατρική εταιρεία) εκτός από εκείνη του κυρίαρχου μετόχου του (μητρική εταιρεία). Όταν οι περιπτώσεις αυτές εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή πρακτική, τότε μαζί με την μητρική ναυτιλιακή εταιρεία του ομίλου ευθύνεται και η θυγατρική της εις ολόκληρον.

Όπως προαναφέρθηκε ο κυρίαρχος μέτοχος, εφόσον ασκήσει την επιρροή του και προκαλέσει την λήψη ορισμένης απόφασης ή την τέλεση ή παράλειψη κάποιας πράξης από το ΔΣ της θυγατρικής εταιρείας, επέχει κατά κάποιο τρόπο θέση ηθικού αυτουργού (κατ' άρθρο 46 παρ. 1 ΠΚ αναλογικά εφαρμοζόμενο) για την πρόκληση αυτής της πράξης/παράλειψης, ενώ τα στελέχη της θυγατρικής εταιρείας τα οποία υπάκουσαν στις εντολές του επέχουν θέση φυσικού αυτουργού. Η εν λόγω θέση λαμβάνει υπόψη την άρρηκτη σύνδεση της αποδείξεως της ζημίας την οποία προκάλεσαν τα στελέχη της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας και της υποκίνησης τους από τον κυρίαρχο μέτοχο, δηλαδή την μητρική της εταιρεία. Στην προκειμένη περίπτωση, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι εφαρμόζεται αναλογικά η ευθύνη του μηχανισμού πρόσκτησης (ΑΚ 922) και να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ευθύνονται και οι δύο.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, εάν αποδειχθεί ότι στελέχη της θυγατρικής εταιρείας ζημίωσαν τρίτα πρόσωπα, ύστερα από προτροπή του κυρίαρχου μετόχου, τότε ο τελευταίος ευθύνεται σε αποζημίωση προκειμένου να αποκαταστήσει την ζημία εξ αδικοπραξίας την οποία και προκάλεσε (εφόσον συντρέχουν και οι υπόλοιποι όροι του άρθρου ΑΚ 914), ευθυνόμενος παράλληλα και ως ηθικός αυτουργός της τελεσθείσας αδικοπραξίας. Η ευθύνη του κυρίαρχου μετόχου, όσο και της θυγατρικής εταιρείας είναι εις ολόκληρον, δεδομένου ότι πρόκειται περί ζημίας σε βάρος της εταιρικής περιουσίας που προκλήθηκε «εκ κοινής πράξεως πλειόνων».⁸³ Η ηθική αυτουργία, βάσει του ΑΚ 926, καταλαμβάνει ένα ευρύτερο πεδίο εννοιών από την ποινική έννοια του ποινικού δικαίου. Συνεπώς, εκτός της δόλιας συμπεριφοράς (η κατευθυνόμενη

⁸¹ Βλ. απόφαση ΕπΑνταγΟλ. 193/III/2001, ΔΕΕ 10/2001, 995=ΕΕμπΔ 2001, 807 (με παρατηρήσεις από Λ. Αθανασίου), ΠΠρΑθ 609/2003 ΕΕμπΔ 2003, 419.

⁸² Βλ. ΑΠ 309/2009, ΔΕΕ 2009, 1009 με παρατηρήσεις Κωστόπουλου.

⁸³ Βλ. άρθρο 922 του Αστικού Κώδικα.

δηλαδή μετά από πνευματική επικοινωνία των αυτουργών για την συντέλεση της πράξης ή παράλειψης), και η απλώς υπαίτια συμπεριφορά μπορεί να θεωρηθεί ως ηθική αυτουργία.⁸⁴ Ως απλώς υπαίτια μπορεί να ορισθεί μία συμπεριφορά η οποία προκαλεί αιτιωδώς στα μέλη του ΔΣ της θυγατρικής εταιρείας (ως φυσικούς αυτουργούς) την απόφαση για διάπραξη της επιζήμιας για την εταιρεία πράξης (όπως την αμέλεια των διατάξεων της ΔΣ SOLAS) ή την δημιουργία μίας κατάστασης η οποία αποτελεί κίνητρο για τα μέλη του ΔΣ να δράσουν ευνοϊκά για τα συμφέροντα του κυρίαρχου μετόχου από τον οποίο εξαρτάται και η θέση τους, και επιζήμια για την εταιρεία και τους τρίτους.

Συνηθέστερη περίπτωση εις ολόκληρον οφειλής από το νόμο είναι η ενοχή προς αποζημίωση από αδικοπραξία, αν οι δράστες και γενικότερα οι υπεύθυνοι είναι περισσότεροι από έναν (ΑΚ 926). Αντίστοιχο είδος ευθύνης μπορεί να συνδυαστεί με ζημία τρίτου η οποία προκλήθηκε λόγω λανθασμένου χειρισμού του πλοίου εκ μέρους του εκναυλωτή ή ναυτικής ακαταλληλότητας του πλοίου όπως λ.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων ή πρόσκρουσης σε προβλήτα λιμένος και καταστροφής της.

Β' Μέρος: Η άρση της αυτοτέλειας στο ναυτιλιακό όμιλο

Ευθύνη με βάση το άρθρο 281 του Αστικού Δικαίου

1. Θεωρία της Άρσης της Αυτοτέλειας των Νομικών Προσώπων

Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να αναλυθεί ο ορισμός, η έννοια και η εφαρμογή της έννοιας της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου. Ως άρση ή κάμψη της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου γενικά ορίζεται η μεταφορά ευθύνης στον μοναδικό εταίρο ή στον κυρίαρχο μέτοχο του νομικού προσώπου και ο καταλογισμός στα πρόσωπα αυτά της υποχρέωσης να εκπληρώσουν τις οφειλές και γενικώς τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει το νομικό πρόσωπο έναντι τρίτων. Με αυτόν τρόπο, γίνεται διείσδυση στο υπόστρωμα του νομικού προσώπου (*piercing the veil of corporate entity*) και αφαίρεση του μανδύα του νομικού προσώπου, μαζί με την προστασία προς τον μοναδικό εταίρο την οποία αυτός συνεπάγεται.⁸⁵ Ως εχθρική ή εξωτερική χαρακτηρίζεται η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου προς όφελος τρίτων, δηλαδή των δανειστών (ενδοσυμβατικών ή εξωσυμβατικών) του νομικού προσώπου με αποτέλεσμα την ευθύνη των ιδίων των μελών του νομικού προσώπου για τα χρέη του τελευταίου.⁸⁶ Ως άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου χαρακτηρίζεται συχνά και η αντίστροφη περίπτωση, αυτή δηλαδή της μεταφοράς ευθύνης (ή δεσμεύσεως) από τον μοναδικό εταίρο ή από τον διαχειριστή στο νομικό πρόσωπο, όπως όταν κάποιος δημιουργεί στον αντισυμβαλλόμενο του την εύλογη πεποίθηση ότι συμβάλλεται ως εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, ενώ δεν έχει καμία τέτοια εξουσία. Σε αυτήν την περίπτωση, δεν πρόκειται κατ' ακριβείαν για άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, αλλά για καταλογισμό σε αυτό υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν πρόσωπα συνδεδεμένα με αυτό κατά εφαρμογή των γενικών διατάξεων περί ερμηνείας των δικαιωπραξιών.

Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου διακρίνεται σε εν στενή και εν ευρεία έννοια.

Η εν στενή έννοια άρση του εταιρικού πέλους της θυγατρικής βρίσκει εφαρμογή στην περίπτωση όπου υπάρχει καταχρηστική (ΑΚ 281) επίκληση από τη μητρική της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της

⁸⁴ Γ. Τριανταφυλλάκης, Ευθύνη μετόχου ασκούντος επιρροή στη διοίκηση ανωνύμου εταιρίας, 12^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ελλήνων Εμπορικών Επιστημολόγων, 2003, σελ. 306.

⁸⁵ ΕφΑθ 4717/2004, ΔΕΕ 2004. 1161. ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝαυτΔ 30. 108. ΜΠρΑθ 469/2005, ΔΕΝ 2005. 823. ΠΠρΘ 15920/1999, Αρμ 2000. 954. Αθ. Λιακόπουλος, ό.π. , σελ. 11. Α. Γεωργιάδης, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2002, σ. 271. Ε. Περάκης, Θέματα θεωρίας και πράξης του εμπορικού δικαίου, 2004, σελ. 279 επ. (=η κάμψη της νομικής προσωπικότητας και η νομολογιακή τυποποίηση, ΔΕΕ 1996. 374 επ.) (280). ΟΛΑΠ 5/1996, ΕΕμπΔ 1996. 760 επ. (766). Sim, Casebook on Company Law, 1971, σ. 3 επ., όπου παρατίθεται η θεμελιώδης απόφαση του House of Lords στην υπόθεση *Salomon v. Salomon and Co Ltd* (1987).

⁸⁶ ΜΠρΑθ 469/2005, ΔΕΝ 2005, σελ. 823 επ. (823), ΠΠρΘες 15920/1999, Αρμ 2000, σελ. 954 επ. (955). Αθ. Λιακόπουλος, ό.π. , 1993, σελ. 9.

θυγατρικής της. Γίνεται, δηλαδή, χρήση της θυγατρικής προκειμένου να καταστρατηγηθεί⁸⁷ ο νόμος, να προκληθεί δολίως ζημία σε τρίτους και να αποφευχθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεων των μελών του νομικού προσώπου (της μητρικής εν προκειμένω), λόγω του περιορισμού της ευθύνης στο πρόσωπο και την περιουσία του (της μονοβάπορης θυγατρικής εν προκειμένω).⁸⁸ Το νομικό θεμέλιο της απόψεως, σύμφωνα με την οποία η κάμψη της νομικής προσωπικότητας χωρεί επί καταχρηστικής επικλήσεως της αρχής του χωρισμού του νομικού προσώπου από τα μέλη του συνίσταται στην ρύθμιση του άρθρου ΑΚ 281,⁸⁹ ενώ εκείνης περί της καταχρήσεως της νομικής προσωπικότητας⁹⁰ ως θεσμού στην αναλογική εφαρμογή του ίδιου άρθρου (άρση της νομικής προσωπικότητας εν ευρεία εννοία). Στην δεύτερη περίπτωση υπάρχει κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας η οποία προκύπτει λόγω κάποιων ειδικότερων διατάξεων και συμβατικών παραβάσεων και όχι λόγω ΑΚ 281. Η εντοπιζόμενη στο πλαίσιο της απολύτως κρατούσας τόσο στην θεωρία,⁹¹ όσο και στη νομολογία (και ορθότερης ως προς την ερευνώμενη προβληματική) γνώμης διαφορά των προεκτεθεισών εκδοχών της άρσης αποδίδεται στο διαφορετικό σημείο αναφοράς τους και στερείται ιδιαίτερης πρακτικής σημασίας. Την δεύτερη περίπτωση (της εν ευρεία εννοία άρσης της νομικής προσωπικότητας λόγω κατάχρησης της ως θεσμού) υποστηρίζει σημαντικό μέρος της θεωρίας.⁹²

Το μεγάλο πλεονέκτημα του θεσμού της άρσης του εταιρικού πέπλου είναι ότι, αφ' ενός αποφεύγεται ο κίνδυνος της κατάλυσης του θεσμού της νομικής προσωπικότητας καθεαυτής, εφόσον η κάμψη της νομικής προσωπικότητας επέρχεται μόνο εφόσον συντρέχουν οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις (άρα προστατεύεται έμμεσα στις περισσότερες περιπτώσεις η νομική προσωπικότητα) και αφετέρου αποτρέπεται η αθέμιτη χρησιμοποίηση της νομικής προσωπικότητας για υποκρυπτόμενους σκοπούς των μελών του νομικού προσώπου.

Κατά μία άποψη,⁹³ η ευθύνη της μητρικής εταιρείας του ομίλου λόγω άρσης της αυτοτέλειας της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής της μπορεί να αποκλειστεί, εφόσον η ελευθερία των συμβάσεων επιτρέπει στους συμβαλλόμενους να δίνουν λύσεις διαφορετικές από αυτές που θα έδινε η εφαρμογή της ΑΚ 288, αν δεν υπήρχε ρητή συμφωνία.

2. Ευθύνη μητρικής εταιρείας έναντι της θυγατρικής εταιρείας του ομίλου. Κατ' αρχήν πρέπει να προσδιοριστεί η ευθύνη της εκάστοτε μητρικής ναυτιλιακής ως κυρίαρχου εταίρου σε κάθε θυγατρική του ομίλου. Αυτή διακρίνεται σε εσωτερική έναντι των μετόχων της μειοψηφίας της εκάστοτε θυγατρικής (Ν. 4538/2018, άρθρο 102 παρ. 1) -εφόσον φυσικά δεν καλύπτει ο κυρίαρχος μέτοχος το 100%- και σε εξωτερική ευθύνη έναντι των ζημιωθέντων τρίτων. Η ευθύνη έναντι των μικρομετόχων της θυγατρικής συνίσταται στο ότι πολλές φορές η μητρική ως κυρίαρχος μέτοχος προβαίνει σε αποφάσεις οι οποίες στην ουσία είναι ενάντια στα συμφέροντα της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Με την αφαίρεση του μανδύα του νομικού προσώπου της ναυτιλιακής μονοβάπορης θυγατρικής, αναζητούνται οι υπεύθυνοι όταν η εξουσιάζουσα (Holding Company) εταιρεία προβαίνει σε καταχρηστικές πράξεις ή πράξεις καταστράτηγησης νόμου, με καθοριστικό ρόλο «στα παρασκήνια» του νομικού

⁸⁷ Καταστράτηγηση δικαίου υφίσταται, όταν τηρείται το γράμμα της επίμαχης διάταξης, αλλά όχι το πνεύμα της. Κρίνεται με αντικειμενικά κριτήρια και δεν απαιτείται δόλος προσώπου, το οποίο προβαίνει σε αυτήν. Η καταστράτηγηση πάσχει από ακυρότητα (ΑΚ 3, 174 και 180). Κ. Ρήγας, ό.π., 2008, σελ. 215.

⁸⁸ ΕφΠειρ 473/2011, ΔΕΕ 2012. 661, ΕφΠειρ 468/2011, ΕΕμπΔ 2012. 681, ΕφΠειρ 225/2010, ΔΕΕ 2011. 685, ΠΠρΠειρ 2400/2010, ΔΕΕ 2011. 56.

⁸⁹ Π.χ. ΑΠ 1910/2009, ΕφΑΔ 2010. 913 με παρατηρήσεις Κ. Ρήγα. ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝαυτΔ 35. 57. ΕφΠειρ 1021/2005, ΔΕΕ 2006. 391, ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΕΕμπΔ 2004. 80 και ΔΕΕ 2003. 791, ΠΠρΠειρ 490/2003, ΝαυτΔικ 2003. 193, ΜΠρΠειρ 4117/2002, ΝαυτΔικ 2002.281.

⁹⁰ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013. 363, ΕφΠειρ 473/2011, ΔΕΕ 2012. 663, ΕφΠειρ 567/2008, ΔΕΕ. 792.

⁹¹ Κ. Ρήγας, ό.π. , 2008, σελ. 68-69.

⁹² Κ. Παμπούκης, Οικονομική ενότητα του ομίλου εταιρειών και νομικές συνέπειές της, ΕπισκΕμπΔ 1999, σελ. 910, Ν. Ρόκας, Παρατηρήσεις σε ΕφΑθ 1734/1995, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 210 επ., 214-215, Α. Γεωργιάδης, ό.π., 1997, σελ. 203 επ.

⁹³ Α. Γεωργακόπουλος, Εταιρείες, σελ. 441, 451.

προσώπου της πρώτης και ελέγχοντας τα πρόσωπα τα οποία βρίσκονται στην διοίκηση της.⁹⁴ Για την επέκταση της ευθύνης από την θυγατρική στη μητρική της εταιρεία κύριο κριτήριο αποτελεί η κατάχρηση της εταιρικής εξουσίας από την δεύτερη στην διαχείριση της θυγατρικής κατά παράβαση της αρχής της ορθής διαχείρισης των ομίλων με πρόθεση ζημίας σε τρίτους και δεν αρκεί το κριτήριο μόνο της κατοχής του συνόλου ή της πλειοψηφίας των μετοχών της θυγατρικής εταιρείας ή της δράσης της μέσω της θυγατρικής της.

3. Απόψεις Κριτηρίων για την άρση της νομικής προσωπικότητας

Κατά τον Γεωργακόπουλο,⁹⁵ η κάμψη ή άρση της αυτοτέλει του νομικού προσώπου αντιμετωπίζεται ως πρόβλημα κατάχρησης της νομικής προσωπικότητας ή ερμηνείας της εκάστοτε εφαρμοστέας διάταξης το οποίο στηρίζεται σε πολλές νομικές βάσεις,⁹⁶ δηλαδή είτε εφαρμογή των γενικών διατάξεων (όπως ΑΚ 178, 179, 281 και 919), διακρίνοντας ως προς το άρθρο ΑΚ 281 υποκειμενική και αντικειμενική κατάχρηση, αρχή του φαινομένου δικαίου και απαγόρευση της καταστρατήγησης κανόνων δικαίου, είτε κατάλληλη ερμηνεία των συμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτών των ερμηνευτικών δυνατοτήτων θεωρεί νομικά δυνατή την άρση είτε προς την κατεύθυνση της ευθύνης από σύμβαση, αδικοπραξία του μετόχου έναντι τρίτου για υποχρεώσεις της εταιρείας.

Κατά τον Κοτσίρη,⁹⁷ η αρχή της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου γενικά μπορεί να έχει δύο λειτουργίες. Πρώτον, την περίπτωση όπου τα εταιρικά συμφέροντα και η περιουσία της ιδιοκτησίας της εταιρείας (της μητρικής ναυτιλιακής εν προκειμένω) είναι σε τέτοιο σημείο συνδεδεμένα μεταξύ τους, ώστε πλέον οι αυτόνομες προσωπικότητές τους να μην διαχωρίζονται. Δεύτερον, τις περιπτώσεις αυτές όπου οι πράξεις και παραλείψεις οι οποίες έγιναν από το νομικό πρόσωπο της θυγατρικής και χρεώνονταν αποκλειστικά σε εκείνη, είχαν σαν αναπόφευκτο αποτέλεσμα την παραβίαση γενικών αρχών του δικαίου όπως της καλής πίστης, των χρηστών ηθών, της καταχρήσεως δικαιωμάτων και της δημόσιας τάξης.

Κατά τον Λιακόπουλο,⁹⁸ οι προϋποθέσεις της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου ανευρίσκονται, απουσίας ειδικής διάταξης, στις γενικές διατάξεις ΑΚ (281, 288, 919 κ.α.) ή (όταν πρόκειται για ζήτημα ερμηνείας) στην ερμηνεία των εκάστοτε εφαρμοστέων διατάξεων νόμου ή συμβάσεως. Δηλαδή, με βάση τον σκοπό του κανόνα δικαίου ή την ερμηνεία της σύμβασης (ΑΚ 173, 200) είναι δυνατός ο καταλογισμός νομικών συνεπειών είτε στο νομικό πρόσωπο (διατήρηση της αυτοτέλει) είτε στα μέλη του (άρση της αυτοτέλει). Κατά παραδοχή της συγκεκριμένης θεωρίας, ο μηχανισμός της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου δεν έχει την ίδια αξία και υπόσταση με έναν κανόνα δικαίου. Απλώς για την συγκεκριμένη περίπτωση δημιουργείται ευθύνη των μελών του νομικού προσώπου είτε με βάση τις ΑΚ 914 επ. ή την σύμβαση είτε με βάση την ΑΚ 281. Τυχόν επίκληση της αυτοτέλει του νομικού προσώπου από το μέλος αποκρούεται ως καταχρηστική, με αποτέλεσμα οι συνέπειες να καταλογίζονται στο μέλος, ενώ υπό άλλες περιστάσεις θα καταλογίζονταν στο νομικό πρόσωπο.

Κατά την άποψη του Ν. Ρόκα,⁹⁹ νομική βάση του μηχανισμού της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου αποτελούν οι διατάξεις για τις αδικοπραξίες, κυρίως όσον αφορά την δημιουργία ευθύνης απέναντι στους μετόχους. Και σε αυτήν την άποψη, το θέμα συνδέεται με την κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας και την αρχή της καλής πίστης (ΑΚ 288).

Τέλος, όσον αφορά την άποψη του Τέλλη,¹⁰⁰ η προσφυγή στον θεσμό της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου γενικά θα πρέπει να αντιμετωπίζεται όχι απλώς μεμεγάλη περίσκεψη, ως η έσχατη λύση (*ultimumrefugium*). Αυτό σημαίνει ότι μόνο όταν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της άρσης είναι σημαντικότερο από την άρση αυτή καθεαυτή θα πρέπει να χρησιμοποιείται το εν λόγω μέσο και

⁹⁴Βλ. Κ. Ρήγα, ό.π., σελ. 7 επ.

⁹⁵Λ. Γεωργακόπουλος, Το δίκαιον των εταιρειών, ΙΙΙ, σελ. 551-552. Του ίδιου, Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, τόμος 1 τεύχος 2, Εταιρείες και συνδεδεμένες επιχειρήσεις, 1996, σελ. 305.

⁹⁶ΕφΑθ 8734/1986,ΕΕΜπΔ, 1986, ΕφΘράκ 104/1992, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

⁹⁷Λ.. Κοτσίρης, Πτωχευτικό Δίκαιο, 1985, σελ. 92 επ. (93).

⁹⁸Αθ. Λιακόπουλο, ό.π, σελ. 80-81.

⁹⁹ Ν. Ρόκας, Εμπορικές Εταιρείες, 1996, σελ. 241-242 και 384.

¹⁰⁰Ν. Τέλλης, Το δίκαιο της επε σήμερα, Αρμ. 1995, σελ. 726 επ. (729).

αποκλειστικά σε περιπτώσεις όπου δεν μπορεί να ελεγχθεί η δραστηριότητα των εταιρικών οργάνων με πιο «παραδοσιακά» μέσα.

Περαιτέρω, υπάρχουν απόψεις οι οποίες όχι μόνο δεν αποδέχονται τον συνδυασμό κριτηρίων για την άρση της αυτοτέλειας ενός νομικού προσώπου, αλλά απορρίπτουν αυτόν καθ' εαυτόν τον μηχανισμό. Σύμφωνα με την άποψη του Λεβαντή¹⁰¹ αλλά και του Μάρκου¹⁰² η θεωρία της κάμψης της νομικής προσωπικότητας δεν έχει σοβαρά νομικά ερείσματα στο ελληνικό δίκαιο και η ευρεία αποδοχή της θα αμφισβητούσε την ίδια την υπόσταση του θεσμού του νομικού προσώπου και θα ήταν αντίθετη με την ασφάλεια των συναλλαγών. Βάσει αυτών των θεωριών, η ευθύνη των μετόχων ενός νομικού προσώπου έναντι τρίτων μπορεί απλώς να θεμελιωθεί στις διατάξεις για την περιουσιακή εταιρική τάξη και την ευθύνη των ασκούντων διοίκηση.

Ενδείκτες. Η πλήρωση των ως άνω πραγματικών της άρσεως της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου διαπιστώνεται περαιτέρω μέσω της συνδρομής των αποκαλούμενων ενδεικτών καταχρήσεως της νομικής προσωπικότητας. Τέτοιους συνιστούν ιδίως:¹⁰³ α) το μέγεθος της οικονομικής συμμετοχής του εταίρου (π.χ. μονομετοχική εταιρεία), β) η υποκεφαλαιοδότηση ή εν γένει ανεπαρκής χρηματοδότηση της εταιρείας, γ) η σύγχυση ατομικής περιουσίας του κυρίαρχου μετόχου και εταιρικής περιουσίας του νομικού προσώπου, δ) η παράλληλη διεξαγωγή συναφών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μεταξύ των δύο εταιρειών, ε) η έλλειψη ξεχωριστής εσωτερικής οργανώσεως της θυγατρικής (λ.χ. ανυπαρξία Δ.Σ. και Γ.Σ.) και η ίδια επαγγελματική εγκατάσταση των δύο εταιρειών, στ) η συνολική συμπεριφορά του κυρίαρχου εταίρου (μητρική), όταν δρα προς τα έξω, αγνοώντας την ύπαρξη της εταιρείας, δηλώνοντας ατομικά την εφοπλιστική ιδιότητα (φαινόμενος εφοπλιστής) και παρέχοντας προσωπικές εγγυήσεις¹⁰⁴ για λογαριασμό της εταιρείας και ζ) η «εικονικότητα» του νομικού προσώπου.¹⁰⁵ Επομένως, λ.χ. στην περίπτωση μίας εταιρείας της ναυτιλίας δεν αρκεί προς την κατεύθυνση της αφαίρεσεως του μανδύα του νομικού προσώπου της ο χαρακτηρισμός της ως μονοβάτορης οι οποία εκ φύσεως κυριαρχείται από μία εταιρεία διοίκησης χαρτοφυλακίου (holding).¹⁰⁶ Διαφορετικά, δεν θα είχε νόημα ο ίδιος ο θεσμός της νομικής προσωπικότητας. Πρέπει, παράλληλα, να συντρέχουν οι προαναφερθείσες περιπτώσεις.

Υπάρχουν όμως και μηχανισμοί οι οποίοι οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα, δηλαδή στην ευθύνη της μητρικής για τα χρέη της θυγατρικής της, χωρίς ωστόσο να αποβλέπουν κατ' ανάγκην στην άρση της αυτοτέλειας ή του χωρισμού του νομικού προσώπου της θυγατρικής από την μητρική, παρά στην ευθεία θεμελίωση ευθύνης της τελευταίας, στις περιπτώσεις που συντρέχουν οι προϋποθέσεις τους. Οι μηχανισμοί αυτοί οδηγούν στην εν ευρεία εννοία άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου κι εφαρμόζονται *mutatis mutandis* και στο ζήτημα της ευθύνης του μοναδικού ή του κυρίαρχου μετόχου ή εταίρου για τα χρέη της κεφαλαιουχικής εταιρείας (της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας εν προκειμένω).

Οι «μηχανισμοί» αυτοί βάσει των οποίων δύναται να θεμελιώνεται η ευθύνη του μετόχου ή εταίρου για τις εταιρικές υποχρεώσεις βάσει της εν ευρεία εννοία άρσης της νομικής προσωπικότητας βρίσκουν νομικές βάσεις ως επί το πλείστον στις διατάξεις των άρθρων 197-198, 334, 477, 723, 914 επ. (σε συνδυασμό ιδίως με τα άρθρα 147 και 149, 281 και 288 ΑΚ ή ποινικές ρυθμίσεις), 919, 922, 939 επ. και 904 επ. ΑΚ, στη θεωρία του *defacto* οργάνου (αναλογία από τα άρθρ. 70 και 71 ΑΚ), στις αρχές της σιωπηρής ή φαινόμενης πληρεξουσιότητας (άρθρ. 281 ΑΚ), στην ευθύνη ένεκα οργανωτικού πταίσματος, όπως επίσης

¹⁰¹ Ε. Λεβαντής, Δίκαιο των Εταιρειών, 1988, σελ. 468 επ. όπως και του ίδιου, Ανώνυμες Εταιρείες, τ. Ι, 1994, σελ. 51 επ.

¹⁰² Ι. Μάρκου, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου ως πηγή ανασφάλειας δικαίου, ΕΕμπΔ 2003, σελ. 257 επ.

¹⁰³ Κ. Ρήγας, ό.π., ΝοΒ 2014, σελ. 12.

¹⁰⁴ Ν. 4548/2018, άρ. 99, παρ. 3 στ.

¹⁰⁵ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363, ΑΠ 330/2010, ΧρΙδΔ 2011, σελ. 207, ΕφΠειρ 473/2011, ΔΕΕ 2012, σελ. 663, ΕφΠειρ 225/2010, ΔΕΕ 2011, σελ. 685.

¹⁰⁶ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363, ΟΛΑΠ 5/1996, ΔΕΕ 1996, σελ. 934, ΟΛΑΠ 17/1994, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 589.

ως συνέπεια της διαψεύσεως της εμπιστοσύνης τρίτου¹⁰⁷.

Η χρησιμοποίηση του νομικού προσώπου της θυγατρικής εκ μέρους του κυρίαρχου μετόχου της για την ανάπτυξη επιχειρηματικής ή άλλης δραστηριότητας μπορεί να είναι καταχρηστική σε τρεις κυρίως περιπτώσεις: α) όταν γίνεται για να καταστρατηγηθούν διατάξεις του νόμου, β) με σκοπό να προκληθεί ζημία σε τρίτον και γ) για να αποφευχθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεων, οι οποίες διαφορετικά θα βάρυναν τον ίδιο τον μέτοχο του νομικού προσώπου. Η κατηγοριοποίηση αυτή είναι αρκετά γενική βεβαίως. Συνεπώς, κάθε μία από τις κατηγορίες αυτές της ευθύνης της μητρικής εταιρείας θα αναλυθεί και θα εξειδικευθούν οι επιπτώσεις τις οποίες μπορεί να έχει.¹⁰⁸

Συμπερασματικά, η άρση της νομικής προσωπικότητας είναι δυνατή όταν, εφαρμόζοντας μία ερμηνευτική διεύρυνση, καταλαμβάνονται περισσότερα υποκείμενα από την ευθύνη των πράξεων ή παραλείψεων της θυγατρικής εταιρείας. Τούτέστιν, από την σύμβαση η οποία καταρτίστηκε μεταξύ της θυγατρικής και ενός τρίτου είναι δυνατό να δεσμεύεται και η μητρική της, όταν διαφορετικά θα ματαιώνονταν ο σκοπός της σύμβασης. Η καταρτισθείσα αυτή σύμβαση ερμηνεύεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται η έμμεση παραβίασή της, ενώ το ίδιο ισχύει και όταν δεν έχουμε κατηρητισμένη σύμβαση αλλά απευθείας παραβιασθέντα κανόνα δικαίου. Εξίσου σημαντικό ρόλο στην σκοπιμότητα της διεύρυνσης των υποκειμενικών ορίων της σύμβασης διαδραματίζει και η δυνατότητα στάθμισης από την πλευρά των δανειστών των ενδεχόμενων κινδύνων οι οποίοι απορρέουν από την οικονομική κατάσταση της θυγατρικής αλλά και γενικότερα την δομή και λειτουργία του ομίλου, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν επαρκή πληροφόρηση για μία τέτοια εκτίμηση.

Αντίθετα, κάμψη της προσωπικότητας της θυγατρικής δεν επιτρέπεται όταν τα όργανα του νομικού προσώπου ενεργούν σύμφωνα με το νόμο και την καλή πίστη, απλώς και μόνον επειδή η μητρική εταιρεία ασκεί κυρίαρχη επιρροή στην θυγατρική της. Επιπλέον, τα όρια της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής δεν επιτρέπεται να κάμπτονται αποκλειστικά επειδή η θυγατρική εταιρεία είναι αφερέγγυα και δεν υπάρχει άλλος τρόπος να ολοκληρωθεί η σύμβαση ή να αποζημιωθεί ο ζημιωθείς τρίτος. Τούτο διότι δεν δύνανται οι εταιρικοί δανειστές να αξιώνουν μεγαλύτερη ικανοποίηση των απαιτήσεών τους από εκείνη που η ίδια η έννομη τάξη παρέχει και μάλιστα εις βάρος ενός τόσο σημαντικού θεσμού όπως το νομικό πρόσωπο. Για τον ίδιο λόγο, στις περιπτώσεις ενδοσυμβατικής ευθύνης λόγω ζημίας, πρέπει να αντιμετωπισθεί με επιφύλαξη η επέλευση της ευθύνης αυτής στη μητρική εταιρεία. Αυτή μπορεί να επέλθει σε περίπτωση όπου παρά το ότι η μητρική δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη συγκεκριμένη σύμβαση την οποία κατήρτισε η θυγατρική της, παρενέβαλε σκόπιμα την θυγατρική της προκειμένου να καρπωθεί τα πλεονεκτήματα, περιορίζοντας παράλληλα της συμβατικές της υποχρεώσεις. Για τον σκοπό αυτόν δεν αρκεί οποιαδήποτε αμελής ή επιχειρηματικά ατυχής περιουσιακή διαχείριση, αλλά απαιτείται συμπεριφορά με δόλο βλάβης των δανειστών.

5. Δεσμευτικές Εντολές Μητρικής. Δικαιο-συγκριτική Θεώρηση. Η χρησιμοποίηση του νομικού προσώπου της θυγατρικής εταιρείας από την μητρική της ώστε να αποκομίσει η τελευταία πολλαπλά οφέλη, αλλά και άλλοι μηχανισμοί οι οποίοι υποδηλώνουν την εξάρτηση της θυγατρικής από την μητρική - όπως η διαχείριση χρηματοδότησης (cashflow) της θυγατρικής από την μητρική της- διαμορφώνονται από το δικαίωμα χορήγησης εντολών από την μητρική στην θυγατρική. Για να διαπιστωθεί η πλήρης έκταση αυτού του δικαιώματος της μητρικής κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθούν τα όρια μέσα στα οποία υπόκειται η ενάσκηση αυτού του δικαιώματος.

Σε μία προσπάθεια δικαιο-συγκριτικής προσέγγισης ρυθμίσεων σε άλλες έννομες τάξεις, μπορούμε να

¹⁰⁷ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, 363, σύμφωνα με την οποία, επί δόλιας προκλήσεως εκ μέρους του εταίρου ζημίας σε τρίτους, θεμελιώνεται αιδικοπρακτική του ευθύνη δυνάμει των ρυθμίσεων των άρθρων 914 επ. ΑΚ, σωρευτικά προς την επερχόμενη συνέπεια της (εν στενή εννοία) εχθρικής κάμψης της νομικής προσωπικότητας, (σε συνδυασμό προφανώς κυρίως με τα άρθρ. 147 και 149, 281 και 288 ΑΚ ή ποινικές διατάξεις).

¹⁰⁸ Τέτοια περιστατικά δύνανται να είναι λ.χ. η επιχειρηματική δράση με παρένθετο το νομικό πρόσωπο, η σύγχυση της περιουσίας της θυγατρικής με αυτήν της μητρικής, η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής, η εικονικότητα του νομικού προσώπου της θυγατρικής, η συμπεριφορά της μητρικής η οποία προκαλεί την εντύπωση και προσωπικής της ευθύνης.

παρατηρήσουμε ότι η γαλλική νομολογία ήδη από το 1985 δέχθηκε ότι η θυγατρική νομίμως λαμβάνει βραχυπρόθεσμα επιζήμιες για αυτήν αποφάσεις στο μέτρο που με αυτές εξυπηρετείται το ευρύτερο συμφέρον του ομίλου και μέσω αυτού και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα της θυγατρικής, στο μέτρο που δεν θίγεται η υπόσταση της ίδιας της θυγατρικής. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση του γαλλικού Εφετειακού Δικαστηρίου της Aix-en-Provence της 19.12.1988.¹⁰⁹ Στην εν λόγω απόφαση, το Εφετείο, αναφερόμενο σε ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, χαρακτήρισε το σύνολο των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες εκμεταλλεύονταν το ίδιο πλοίο, ως *montagejuridique* (νομική συναρμολόγηση). Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε, αφότου αφαίρεσε το μανδύα του νομικού προσώπου των εν λόγω εταιρειών και διαπίστωσε ότι αυτές διοικούνταν από τα ίδια πρόσωπα. Συνεπώς, στο γαλλικό δίκαιο, το ζήτημα της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της κατάχρησης της νομικής προσωπικότητας. Στο ελβετικό δίκαιο, το ζήτημα της επέκτασης της ευθύνης στη μητρική εταιρεία αντιμετωπίζεται είτε στο πλαίσιο του άρθρου 2 του ελβΑΚ είτε ως πρόβλημα ερμηνείας

Στην Γερμανία, υπάρχουν πολλά παραδείγματα ομίλων επιχειρήσεων οι οποίοι δεν συνδέονται μεταξύ τους με σύμβαση εξουσίωσης και ονομάζονται «*de facto* όμιλοι». Αυτό συμβαίνει όταν η μητρική, κατά άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ασκεί δεσμευτική επιρροή στις εταιρείες του ομίλου. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 1 εδ. 3 του AktG, το οποίο εφαρμόζεται αναλογικά και στην γερμανική ΕΠΕ, η εξαρτώμενη και η εξουσιάζουσα επιχείρηση αποτελούν όμιλο λόγω της ενιαίας διεύθυνσης της εξουσιάζουσας επιχείρησης.¹¹⁰ Όρια της εξουσίας εντολών της μητρικής αποτελούν τόσο το γενικό δημόσιο συμφέρον όσο και το συμφέρον των δανειστών. Η μητρική ευθύνεται για επεμβάσεις στην περιουσία της θυγατρικής, οι οποίες οδηγούν σε αφερεγγυότητα ή σε επιδείνωσή της. Ευθύνη λόγω άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου για παράβαση του 13 παρ. 2 GmbHG είναι δυνατή σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν προβλέπεται νομοθετικά δικαίωμα της μητρικής να χορηγεί εντολές στην θυγατρική. Τέτοιες εντολές είναι νοητές στο Ηνωμένο Βασίλειο, δυνάμει εταιρικής σύμβασης ή έξω-εταιρικής. Ακόμα όμως και όταν το καταστατικό προβλέπει τις δεσμευτικές εντολές, αυτές δεν είναι χωρίς όρια. Η εταιρεία πρέπει πάντα να λαμβάνει υπόψη της τα συμφέροντα των δανειστών. Θα είναι συνεπώς παράνομη η εντολή του εταίρου να υλοποιηθεί μία απόφαση που θα οδηγήσει την εταιρεία σε αφερεγγυότητα ή σε επαπειλούμενη αφερεγγυότητα. Επιπλέον, κανένα Δικαστήριο δεν θα κρίνει ως ισχυρή εντολή που είναι παράνομη ή μη επιτρεπτή ή σκοπεί στην εξαπάτηση των δανειστών.

Σε ότι αφορά τη νομολογία, τα αγγλικά δικαστήρια είναι επιφυλακτικά ως προς την αποδοχή της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου. Αιτία αυτής της στάσης της αγγλικής νομολογίας είναι η ιδιαίτερη επίδραση την οποία άσκησε η απόφαση του House of Lords στην υπόθεση *Salomon*¹¹¹ που αναγνώρισε την πλήρη αυτοτέλεια του νομικού προσώπου έναντι των μελών του και τον αυστηρό ανάμεσα τους διαχωρισμό, ενώ απέρριψε την άρση του εταιρικού πέπλου. Το δόγμα *Salomon* επαναδιατυπώθηκε από το House of Lords στην υπόθεση *J.H. Rayner*¹¹² όπου κρίθηκε ότι τα μέλη δεν μπορούν να έχουν ευθύνη για τις υποχρεώσεις του νομικού προσώπου. Η επιβίωση του δόγματος *Salomon* μέχρι σήμερα, δηλαδή πάνω από εκατό χρόνια, δικαιολογεί απόλυτα το χαρακτηρισμό του ως «Ακαμπτου βράχου». Αυτό όμως, δεν σημαίνει ότι η νομολογία απορρίπτει γενικώς και *a priori* το ενδεχόμενο της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου.

Άλλη σημαντική απόφαση είναι η *Atlas Maritime*,¹¹³ όπου μία αγγλική ναυτιλιακή εταιρεία (εφεσίβλητη) ήταν θυγατρική ελβετικής εταιρείας με εμπορική δραστηριότητα, η οποία είχε το 100% επί αυτής. Η τελευταία αγόρασε ένα κατεστραμμένο πλοίο, προκειμένου να ασκήσει τη ναυτιλιακή της δραστηριότητα, και ξεκίνησε την διαδικασία της επιδιόρθωσής του με την χρηματοδότηση της μητρικής της. Ωστόσο, προς το τέλος των επιδιορθώσεων η αγγλική εταιρεία άρχισε να διαπραγματεύεται την πώληση του πλοίου σε άλλη ναυτιλιακή εταιρεία (εκκαλούσα), η οποία σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή θεώρησε ότι είχε καταρτιστεί η σύμβαση για την μεταβίβαση του πλοίου. Λόγω της άρνησης της εφεσίβλητης να αποδεχτεί

¹⁰⁹B. Αθανασοπούλου, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρείες, ΠειρΝ 2005, σελ. 389 επ. (404).

¹¹⁰Φ.Δ. Δερμιτζάκη, ό.π., σελ. 76 επ.

¹¹¹*Salomon v. Salomon and Co Ltd* (1897).

¹¹²*J.H. Rayner (Mincing Lane) Ltd v. Department of Trade and Industry* (1990) (2 AC 1998).

¹¹³ *Atlas Maritime Co S.A. v. Avalon Maritime Ltd., The Coral Rose* (No 3) (4 All E.R. 1991, σ. 783),

την σύναψη σύμβασης, η εκκαλούσα στράφηκε δικαστικά εναντίον της για παράνομη αποκήρυξη συμβατικής σχέσης (η οποία αντιστοιχεί στην άκυρη υπαναχώρηση του ελληνικού δικαίου) και πέτυχε να εκδοθεί κατά της εφεσίβλητης διαταγή για απαγόρευση μετακίνησης και διάθεσης των περιουσιακών της στοιχείων εκτός της δικαιοδοσίας των αγγλικών δικαστηρίων. Κατόπιν, η εφεσίβλητη άσκησε αίτηση για άρση ή μετριασμό της απαγόρευσης, με σκοπό να καταβάλει τα δικαστικά έξοδα που απαιτήθηκαν για την διεξαγωγή του δικαστικού αγώνα. Το Εφετείο απέρριψε την αίτηση εφαρμόζοντας την θεωρία της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου λόγω του απόλυτου και καταχρηστικού οικονομικού και διαχειριστικού έλεγχου της μητρικής επί της θυγατρικής της, λαμβάνοντας υπόψη το δικό της συμφέρον για την έκβαση του δικαστικού αγώνα υπέρ της θυγατρικής, ως καταχρηστικό.¹¹⁴

Αξιοσημείωτη είναι και η υπόθεση Roberta.¹¹⁵ Η υπόθεση αυτή αφορούσε αξίωση αποζημίωσης των κυρίων του φορτίου ενός πλοίου λόγω καταστροφής του εξ αιτίας της ναυτικής ακαταλληλότητας του πλοίου. Την αξίωση αυτή άσκησαν οι κύριοι του φορτίου κατά των πλοιοκτητών και της ναυλώτριας εταιρείας. Τέθηκε, λοιπόν, το ζήτημα της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής ναυτιλιακής, έτσι ώστε να θεωρηθεί υπεύθυνη η μητρική της για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τις οποίες είχε αναλάβει η πρώτη μέσω των εκδοθεισών από εκείνη φορτωτικών. Το δικαστήριο, στηριζόμενο στην κατοχή του συνόλου των μετοχών της θυγατρικής από την μητρική της καθώς και στο δικαίωμα της μητρικής να διορίζει δύο από τρία μέλη του διοικητικού συμβουλίου της θυγατρικής και να διαχειρίζεται τα κέρδη της τελευταίας ως δικά της, έκρινε ότι η θυγατρική δεν μπορούσε να θεωρηθεί αυτοτελές νομικό πρόσωπο σε σχέση με την μητρική παρά μόνο επιφανειακά και ενδεχομένως για φορολογικούς σκοπούς. Συνεπώς, η μητρική έπρεπε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις από τις μεταφορικές, λόγω της παραβίασης του καθήκοντος αξιοπλοΐας.

Καταλήγοντας σε ένα πρώτο συμπέρασμα, διαπιστώνουμε ότι εντολές της μητρικής προς την θυγατρική επιτρέπονται βάσει νόμου ή δυνάμει ρήτρας στις εταιρικές συμβάσεις. Αυτό επιτρέπει στην μητρική, ακόμα και χωρίς την ύπαρξη συμφωνίας εξουσίασης, να ασκεί σημαντική επιρροή στην διοίκηση της θυγατρικής. Το δικαίωμα χορήγησης δεσμευτικών συμφωνιών, ωστόσο, υπόκειται σε όρια. Έτσι, οι συνέπειες εντολών από την μητρική που δεν είναι επιτρεπτές, δεν είναι ίδιες σε κάθε περίπτωση.

6. Άρση αυτοτέλειας νομικού προσώπου ειδικά στο αστικό δικονομικό δίκαιο.

Δικονομικά, και ειδικότερα για το πεδίο του Ελληνικού Αστικού Δικαίου, ισχύει η διάταξη του άρθρου 329 του ΚΠολΔ η οποία ορίζει ότι «η απόφαση που εκδόθηκε μεταξύ νομικού προσώπου και τρίτου και αφορά δικαιώματα ή υποχρεώσεις του νομικού προσώπου αποτελεί δεδικασμένο και απέναντι στα μέλη του ως προς τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του νομικού προσώπου».

Η εν λόγω διάταξη εφαρμόζεται και στους ομίλους εταιρειών, στην περίπτωση όπου η σύνδεση των επιμέρους εταιρειών θεμελιώνεται σε κεφαλαιουχική συμμετοχή της μίας (μητρική) στην άλλη (θυγατρική) και η δίκη διεξάγεται μεταξύ του νομικού προσώπου της θυγατρικής εταιρείας και ενός τρίτου ζημιωθέντα. Σε αυτήν την περίπτωση, η τελεσίδικη απόφαση (ΚΠολΔ 321), που θα εκδοθεί, θα δεσμεύει όχι μόνο την θυγατρική, η οποία και είναι ο διάδικος και θα δεσμεύεται από το δεδικασμένο λόγω της διάταξης του άρθρου 325 περ.1 του ΚΠολΔ, αλλά και την μητρική εταιρεία ως μέλος του νομικού προσώπου της θυγατρικής.

Σε περίπτωση κατά την οποία η μητρική εταιρεία δεν συμμετέχει άμεσα, δηλαδή με κεφαλαιουχική συμμετοχή, στην θυγατρική της αλλά έμμεσα, δηλαδή διαμέσου άλλης θυγατρικής της την οποία ελέγχει απόλυτα, θα μπορούσε βάσιμα να υποστηριχθεί ότι το δεδικασμένο καλύπτει και την μητρική, βάσει της αρχής της καλής πίστης (ΑΚ 288).

7. Άρση αυτοτέλειας εν στενήννοια: Κατάχρηση του δικαιώματος της ελευθερίας οργάνωσης.

¹¹⁴Κ. Ρήγας, ό.π., 2008, σελ. 22

¹¹⁵Roberta, (1937), 58 Lloyd'slawReport, σ. 159.

Καταρχάς, όπως έχει ήδη αναφερθεί, γίνεται ευρέως αποδεκτό ότι κάθε νομικό πρόσωπο έχει την δική του αυτοτέλεια και προσωπικότητα. Συνεπώς, υπέγγυος στους εταιρικούς δανειστές είναι μόνο η περιουσία του νομικού προσώπου και όχι η περιουσία των μελών του.¹¹⁶

Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις όπου η μητρική, ως ο κυρίαρχος εταίρος, εκμεταλλεύεται το χωρισμό ανάμεσα στην θυγατρική¹¹⁷ εταιρεία και τα μέλη της για σκοπούς που αποδοκιμάζει το δίκαιο.¹¹⁸ Ειδικά στην περίπτωση ναυτικών ομίλων με προεξέχουσα την διαχειρίστρια (holding) εταιρεία του ομίλου η οποία ως μητρική όλων των θυγατρικών μονοβάθρων εταιρειών οι οποίες είναι συνδεδεμένες μαζί της έχει τον τελευταίο λόγο για την γενική διαχείριση και λειτουργία τους. Πολλώ δε μάλλον όταν η διαχειρίστρια εταιρεία είναι υπεύθυνη για την κατανομή του κεφαλαίου της εκάστοτε μονοβάθρου και επιλέγει αυτό να κατανέμεται όχι με βάση την ασφάλεια και αξιοπλοΐα του εκάστοτε πλοίου της, αλλά με βάση δικά της αποκλειστικά συμφέροντα. Αυτή η πολιτική έχει σαν αποτέλεσμα την πρόκληση ζημιών εξ αδικοπραξίας, όμοιες με εκείνες που εκτάθηκαν στο κεφάλαιο II της παρούσας εργασίας.

Σε αυτήν την περίπτωση, άρση της νομικής προσωπικότητας επιτρέπεται (και επιβάλλεται) αναμφισβήτητα, διότι η επίκληση της νομικής προσωπικότητας και του χωρισμού συνεπάγεται κατάχρηση δικαιώματος κατ' άρθρο ΑΚ 281.¹¹⁹ Η ευθύνη της μητρικής holding εταιρείας μπορεί να θεμελιώνεται στην εκ μέρους της καταχρηστική χρήση της ευχέρειας συναλλακτικής οργάνωσης και δράσης διαμέσου νομικών προσώπων ώστε να περιορίσει την ευθύνη της. Πρόκειται για κατάχρηση της οργανωτικής ελευθερίας, η οποία εκδηλώνεται με την ίδρυση περισσότερων θυγατρικών εταιρειών που τις εξασφαλίζουν τον περιορισμό της απεριόριστης υπό άλλες προϋποθέσεις ευθύνης της για την συναλλακτική της δράση. Ο τρόπος επίτευξης του συγκεκριμένου στόχου είναι μέσω της καταστρατήγησης του δικαίου.

Ως καταστρατήγηση¹²⁰ του δικαίου ορίζεται η περίπτωση εκείνη κατά την οποία τηρείται μεν το γράμμα της σχετικής διάταξης του νόμου, όχι όμως και το πνεύμα της. Συνεπώς, υπάρχει συμφωνία με το γράμμα του δικαίου, αλλά γίνεται υπέρβαση του σκοπού του.¹²¹ Η καταστρατήγηση κρίνεται με αντικειμενικά κριτήρια και δεν απαιτείται απαραίτητα δόλος του προσώπου ως υποκειμενικό στοιχείο συστάσεώς της, το οποίο προβαίνει σε αυτήν. Ιδιαίτερα συνήθης είναι η περίπτωση συστάσεως εικονικού νομικού προσώπου το οποίο θα καταρτίζει εικονικές δικαιοπραξίες οι οποίες ως σκοπό θα έχουν την ικανοποίηση αθέμιτων σκοπών της μητρικής εταιρείας και την αποφυγή ανάληψης του βάρους της ευθύνης των δικαιοπρασιών αυτών.

Όσον αφορά τους προαναφερόμενους ενδείκτες οι οποίοι υποδεικνύουν πότε πρέπει να εφαρμοστεί η άρση του εταιρικού πέπλου της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας, σύμφωνα με την απόφαση υπ' αρ. 5/1996 της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου αποφασίστηκε ότι δεν μπορούν από μόνα τους το ποσοστό συμμετοχής της διαχειρίστριας μητρικής εταιρείας στο εταιρικό κεφάλαιο της πρώτης ή η άσκηση διαχειριστικού ελέγχου

¹¹⁶ ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝΔ 35, σελ. 57 επ., ΕφΠειρ 1021/2005, ΔΕΕ 2006, σελ. 391 επ.

¹¹⁷ Κ. Παμπούκης, Δίκαιον Εμπορικών Εταιρειών, 1975-1979, σελ. 378 επ. του ίδιου, Νομική φύση της κοινοπραξίας (γνμ.), Αρμ 1976, σελ. 368 επ. (371). Του ίδιου, ζητήματα από την ευθύνη για την διοίκηση της Α.Ε., ΕΕμπΔ 1985, σελ. 365 επ. (380).

¹¹⁸ Αθ. Λιακόπουλος, ό.π., 1993, σελ. 13.

¹¹⁹ ενδεικτικά ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΕΕμπΔ 2004, σελ. 80 επ και ΔΕΕ 2003, σελ. 791 επ. ΕφΑθ 4717/2004, ΔΕΕ 2004, σελ. 1161 επ. ΕφΑθ 5367/2003, ΕλλΔνη 2004, σελ. 1477 επ. ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΔ 30, σελ. 108 επ.

¹²⁰ Βλ. γνωμοδότηση του ΜΣΚ 499/1991, ΔΕΕ 1996, σελ. 1108 επ., κατά την οποία «η καταστρατήγηση και κατάχρηση των διατάξεων περί της νομικής προσωπικότητας των εταιρειών είναι ανεπίτρεπτη. Εφόσον προκύπτει ότι συστηματικώς η καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός και οικονομικός σκοπός του δικαιώματος, καθίσταται άκυρη η εταιρική σύμβαση σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων ΑΚ 281, 174, 178 και 179.» Ωστόσο, η άποψη αυτή, μολονότι εκκινεί από ορθή αφετηρία, καταλήγει σε εσφαλμένο συμπέρασμα, διότι η εν λόγω ακυρότητα είναι δυσανάλογο μέτρο για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων της κατάχρησης της νομικής προσωπικότητας (αρχή της αναλογικότητας, αρθρ. 25 παρ. 1 εδ. δ του Συντάγματος). Για την αντιμετώπιση των εν λόγω περιπτώσεων αρκεί η ad hoc άρση της αυτοτέλει του νομικού προσώπου.

¹²¹ Η σκέψη αυτή βασίστηκε στα άρθρα 25 παρ. 3 του Συντάγματος.

(Ν. 4548/2018, αρ. 102, παρ. 5) να αποτελούν κριτήρια μεταφοράς ευθύνης. Έτσι, η νομιμότητα των αγωγών οι οποίες ασκήθηκαν κατά την τελευταία εικοσαετία κατά των ιδίων των κυρίαρχων εταιρών για χρέη του νομικού προσώπου της θυγατρικής ελέγχθηκε και κρίθηκε με τα κριτήρια τα οποία το άρθρο ΑΚ 281 προβλέπει.

Στο ίδιο πνεύμα, στο πεδίο των ναυτικών εταιρειών, όπως προκύπτει και από την απόφαση υπ' αριθμ. 213/2007 του Εφετείου Πειραιά,¹²² δεν είναι απαραίτητο στοιχείο κατάχρησης της νομικής προσωπικότητας η εγγύηση από μέρους του μεγαλομετόχου(μητρική) προς εξασφάλιση δανείου από τράπεζα προς όφελος συνδεδεμένης θυγατρικής επιχείρησης, αλλά ούτε και η εγγραφή προσημειώσεως σε ακίνητο της μεγαλομετόχου μητρικής εταιρείας χαρτοφυλακίου (leasing). Πρέπει, αντιθέτως, η επίκληση της αυτοτέλειας τους να παρίσταται ως καταχρηστική ή να άγει την κατάχρηση του θεσμού της νομικής προσωπικότητας (αναλογία από το άρθρ. 281 ΑΚ)¹²³ για να ερευνηθεί έπειτα η πιθανή συρροή και των υπολοίπων στοιχείων ως ενδεικτών.

Χαρακτηριστική περίπτωση των ανωτέρω είναι η υπ' αριθμ. 606/2001 του Εφετείου Πειραιά¹²⁴ όπου θεμελιώθηκε ευθύνη του εναγόμενου μοναδικού μετόχου και νόμιμου εκπροσώπου ναυτιλιακής εταιρείας για το ένδικο χρέος της, διότι την είχε συστήσει προκειμένου να αποφύγει την εκπλήρωση υποχρεώσεων προς τους δανειστές της, όπως προέκυπτε από: α) την ατομική εκ μέρους του άσκηση εφοπλιστικών πράξεων εκμετάλλευσης πλοίων, β) την άλλοτε ρητή και άλλοτε έμμεση ομολογία του ότι τυγχάνει εφοπλιστής, γ) την συνεχή ανάμιξή του σε όλες τις υποθέσεις της εταιρείας, με αποτέλεσμα να υπάρχει κυριαρχική εξάρτηση από αυτόν και κατ' επέκταση σύγχυση των περιουσιών τους και(δ) την εκ μέρους του παροχή προσωπικών εγγυήσεων υπέρ της εταιρείας. Συνεπώς, εάν η μητρική εταιρεία έχει συστήσει μία συνδεδεμένη θυγατρική προκειμένου να καταρτίζει «έμμεσα» μέσω της δεύτερης συμβάσεις ναυτικού περιεχομένου και να αποποιείται των ευθυνών της σε περίπτωση που προκληθεί αδικοπραξία λόγω ακαταλληλότητας των πλοίων της θυγατρικής, τότε συντρέχει λόγος άρσης της νομικής αυτοτέλειας της τελευταίας.

Άλλη χαρακτηριστική απόφαση είναι η υπ' αριθμ. 1673/2003 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά,¹²⁵ όπου η ενάγουσα εταιρεία ασχολούταν με τον εφοδιασμό πλοίων με καύσιμα σε λιμένες όλου του κόσμου, ενώ η εναγόμενη εταιρεία (με καταστατική έδρα την Λιβερία αλλά πραγματική έδρα τον Πειραιά) ήταν εφοπλίστρια. Ο δεύτερος εναγόμενος ήταν ο μοναδικός μέτοχος, διευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπος της εναγομένης εταιρείας, ο οποίος καλυπτόμενος πίσω από τον εταιρικό μανδύα αυτής, την χρησιμοποιούσε, κατά κατάχρηση της νομικής προσωπικότητάς της, ως παρένθετο πρόσωπο για την άσκηση των προσωπικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του, ενώ παράλληλα με τη συμπεριφορά του προκαλούσε την εντύπωση της προσωπικής ευθύνης του για τα χρέη της εταιρείας, λόγω της ζημιόγνου προς άλλους συμπεριφορά της. Το Δικαστήριο αποφάσισε την επέκταση της ευθύνης στον εναγόμενο κυρίαρχο μέτοχο.

7.1. Η εικονικότητα, η σύγχυση περιουσιών ναυτιλιακών εταιρειών και η υποκεφαλαιοδότηση της θυγατρικής ως ενδείκτες καταχρήσεως της νομικής τους προσωπικότητας

Εικονικότητα. Εικονική τυγχάνει ορισμένη ναυτιλιακή πλοιοκτήτρια εταιρεία, όταν δεν διαθέτει πραγματική συναλλακτική οργάνωση και δράση, αλλά συστήθηκε για να καλύψει αποδοκιμαζόμενους από το δίκαιο σκοπούς.¹²⁶ Προκειμένου να επέλθει η άρση της αυτοτέλειας της θυγατρικής αυτής ναυτιλιακής εταιρείας, θα πρέπει η εικονικότητά της να καλύπτει κάποια προφανή αθέμιτη επιδίωξη μέλους του νομικού προσώπου (μητρική εν προκειμένω). Θα πρέπει δηλαδή η διαχειρίστρια εταιρεία του ναυτικού ομίλου να χρησιμοποιεί την περιουσία και τις κατηρτισμένες συμβάσεις της θυγατρικής, για δικούς της αθέμιτους σκοπούς. Επομένως η εικονικότητα αποτελεί έναν ενδείκτη, και δεν είναι ικανή από μόνη της να επιφέρει κάμψη της νομικής προσωπικότητας, αλλά ενδεικνύει την ύπαρξη μιας από τις προαναφερθείσες μορφές αθέμιτων επιδιώξεων. Συνιστά, δηλαδή, ένδειξη καταχρηστικής επικλήσεως της αρχής της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της εταιρείας (καταστρατήγηση του νόμου, δόλια πρόκληση

¹²² ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝΔ 35, σελ. 57 επ.

¹²³ Βλ. πιο αναλυτικά Κ. Ρήγα, ό.π., 2008, σελ. 62 επ. και 80 επ.

¹²⁴ ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΑυτΔ 30.108.

¹²⁵ ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΕΕμπΔ 2004, σελ. 80 και ΔΕΕ 2003, σελ. 791.

¹²⁶ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013. 363, Κ. Ρήγα, ό.π., 2008, σ. 77 επ.

ζημίας λ.χ. λόγω ατυχήματος το οποίο προκλήθηκε από αναξιοπλοΐα του πλοίουσε τρίτους ή/και αποφυγή εκπληρώσεως υποχρεώσεων). Ο υπό εξέταση ενδείκτης μπορεί άλλωστε να ερμηνευθεί ως επίταση του αντίστοιχου ενδείκτη της διεξαγωγής ομοειδών επιχειρηματικών (λ.χ. εφοπλιστικών) δραστηριοτήτων σε εταιρική και ατομική βάση, ο οποίος συνοδεύεται συνήθως από την σύγχυση ατομικής και εταιρικής περιουσίας, καθώς και τον αντίστοιχο ενδείκτη της ανεπαρκούς χρηματοδότησης της εταιρείας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάλογης περίπτωσης εικονικότητας είναι η απόφαση υπ' αριθμόν 250/1988 του Εφετείου Πειραιά¹²⁷ σύμφωνα με την οποία «είναι σύνηθες ο επιχειρησιακός πλούτος να διοχετεύεται σε πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, εμφανιζόμενα ως ξένα προς την εκμετάλλευση του πλοίου, ενώ πράγματι αυτά την ασκούν, με αποτέλεσμα έτσι, οι ... απαιτήσεις ... να έχουν ως υπέγγυα μόνο τα πλοία, που όμως όχι σπάνια βαρύνονται με προηγούμενα (ναυτικά) προνόμια και προτιμώμενες υποθήκες που εξαντλούν την αξία αυτών και συνακολούθως ματαιώνουν την ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών».

Αξίζει να σημειωθεί ότι με μία πρώτη σκέψη στην περίπτωση άρσεως του εταιρικού πέπλου, μπορούμε να καταλήξουμε ότι δεν μπορεί να γίνει λόγος για εικονικότητα του νομικού προσώπου, διότι αν γινόταν δεκτή η εικονικότητα, τότε αυτόματα θα συνεπαγόταν και ακυρότητά του νομικού προσώπου εν γένει (άρθρο 138 παρ. 1 ΑΚ), με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατό να ανακύψει ζήτημα άρσης της αυτοτέλειας του, αφού στην πραγματικότητα δεν θα υπήρχε.

Ωστόσο, ορθότερο είναι να συμπεράνουμε ότι η εν λόγω εικονικότητα πρέπει να νοηθεί ως έλλειψη συναλλακτικής οργάνωσης και δράσης του νομικού προσώπου και όχι το περιεχόμενο το οποίο έχει ο όρος αυτός στο άρθρο 138 του ΑΚ. Άρα το εικονικό νομικό πρόσωπο είναι εν τέλει υπαρκτό και όχι άκυρο εξαρχής. Σε αυτή την περίπτωση, η εικονικότητα του νομικού προσώπου συνιστά ένδειξη καταχρήσεως του θεσμού της νομικής προσωπικότητας.

Αν λοιπόν πρόκειται για εικονική ναυτιλιακή εταιρεία και γίνει υπό την προαναφερθείσα προϋπόθεση δεκτή η άρση της αυτοτέλειας του νομικού της προσώπου, ως εφοπλιστές θα θεωρηθούν ο μοναδικός ή ο κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος της (και διαχειριστής της) δυνάμει της ΑΚ 281, ευθέως ή αναλογικός εφαρμοζόμενης. Αν αντίθετα δεν διαταχθεί η άρση, ελλείψει της ως άνω προϋπόθεσης, μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι εφοπλιστικές πράξεις ασκούνται στην πραγματικότητα στο όνομα και για λογαριασμό του ίδιου του κυρίαρχου μετόχου (της μητρικής εταιρείας εν προκειμένω) με αποτέλεσμα αυτός να έχει την ιδιότητα του εφοπλιστή κατά το άρθρο 105 ΚΙΝΔ. Ωστόσο, η απόδειξη της εικονικότητας νομικού προσώπου και δη ναυτιλιακής εταιρείας, για να συναχθεί εκ πρώτης όψεως (prima facie) απόδειξη ως προς το ότι συντρέχει incasu κάποια εκ των προειρημένων αθέμιτων επιδιώξεων και άρα κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας, προσκρούει εντούτοις σε σοβαρές δυσχέρειες.¹²⁸

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι δεν είναι εύκολο να αποδειχθεί η εικονικότητα ενός νομικού προσώπου, και δη μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Αυτό, για τον λόγο ότι εφόσον η ναυτιλιακή δραστηριότητα (ειδικά στην Ελλάδα) ασκείται σχεδόν αποκλειστικά από εξωχώριες (off-shore) εταιρείες, είναι δύσκολο να λειτουργήσουν ως προς αυτές οι κρατικοί μηχανισμοί ελέγχου και να αποδειχθεί η αθέμιτη χρησιμοποίηση αυτών των θυγατρικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Ταύτιση ή σύγχυση υποκειμένων ευθύνης και περιουσιών. Ευθύνη λόγω διάψευσης της εμπιστοσύνης τρίτου ως προς την ενότητα των επιχειρήσεων.

Καταχρηστική θεωρείται και η επίκληση εκ μέρους της μητρικής ότι η θυγατρική της είναι ένα αυτοτελές νομικό πρόσωπο, όταν προκαλείται δικαιολογημένα στους τρίτους η εντύπωση περί ενότητας των δύο επιχειρήσεων. Δηλαδή, οι τρίτοι υπολαμβάνουν λανθασμένα την μητρική και την θυγατρική ως ένα ενιαίο νομικό πρόσωπο, ενώ στη πραγματικότητα δεν είναι. Η πλάνη δημιουργείται συνήθως κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων για την σύναψη συμβάσεως (στην περίπτωση του ναυτικού δικαίου, σύμβαση

¹²⁷ ΕφΠειρ 250/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 100 επ.

¹²⁸ Είναι γνωστό ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα ασκείται στην Ελλάδα σχεδόν αποκλειστικά από εξωχώριες (off-shore) εταιρείες, στις οποίες η ελληνική πολιτεία έχει απονεμίσει ένα προνομιακό καθεστώς. Από τη νομοθετική αυτή ρύθμιση καθίσταται προφανές ότι η αποδεικτική προσπάθεια προσκρούει σε ανυπέρβλητα εμπόδια.

μεταφοράς ή ναύλωσης), αν η μητρική και η θυγατρική εμφανίζονται ως μία εταιρεία. Είναι δύσκολο να διευκρινισθούν εκ των προτέρων οι περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να συμβαίνει αυτό. Δεν αρκεί απλώς να υπάρχει απόλυτη ιδιοκτησιακή ταύτιση και εξάρτηση, αλλά πρέπει επιπροσθέτως η ταύτιση περιουσιών και συμφερόντων να είναι τέτοια που να δημιουργείται σύγχυση ως προς τα ίδια τα νομικά πρόσωπα, όπου μητρική και θυγατρική εμφανίζονται ως μία εταιρία (και όχι απλώς δύο εταιρείες με διασύνδεση μεταξύ τους).

Ένα σημαντικό σημείο το οποίο πρέπει να τονιστεί είναι ότι η ενότητα αυτή μπορεί να εκδηλώνεται είτε με την άσκηση κοινής δραστηριότητας και λειτουργίας μεταξύ της μητρικής και της θυγατρικής οι οποίες και επιδιώκουν κοινούς στόχους, είτε με την κοινή οργάνωση, η οποία μπορεί να επιτυγχάνεται με την ύπαρξη κοινής περιουσίας ή κοινής διοίκησης και οργάνωσης. Πιο συγκεκριμένα, τέτοια ενότητα θα γίνεται δεκτή, όταν δύο εταιρείες έχουν κοινή έδρα, επωνυμία με τόσο προφανή ομοιότητα που μπορεί να προκαλέσει σύγχυση, κοινές εγκαταστάσεις και γραφεία, ίδιο προσωπικό κλπ. Η εμπιστοσύνη του τρίτου εδραιώνεται ακόμα περισσότερο όταν η κυρίαρχη εταιρεία, εκτοπίζοντας τα όργανα της θυγατρικής, ενεργεί με τα δικά της στο όνομα και για λογαριασμό της τελευταίας.

Σε τέτοιες και ανάλογες περιπτώσεις, ενδεχόμενη επίκληση από την μητρική της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής της θα είναι καταχρηστική, καθώς θα έρχεται σε αντίθεση με την προηγούμενη συμπεριφορά της μητρικής, η οποία καθαστά εμφανή στους τρίτους την ενότητα μεταξύ των δύο εταιρειών, και η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την εκμετάλλευση της εμπιστοσύνης που είχαν οι τρίτοι ως προς την ενότητα αυτή (αρχή του *non veni contra factum proprium*, AK 281). Συνεπώς, στη ναυτιλιακή πρακτική, η νομική προσωπικότητα της θυγατρικής κάμπτεται και στην περίπτωση όπου υπάρχουν χρέη της μητρικής προς τρίτους, λόγω της πρόκλησης σε αυτούς της εντύπωσης ότι η ίδια θα διενεργήσει την μεταφορά ενός φορτίου και ότι εγγυάται την ασφαλή μεταφορά του από τον λιμένα παραλαβής μέχρι τον λιμένα εκφόρτωσης, ενώ υπήρξε τελικά απρόοπτη μεταβολή των συνθηκών. Κατ' αυτόν τρόπο, θα είναι δυνατή η προστασία του δανειστή, οποίος εμπιστεύτηκε την συγκεκριμένη θυγατρική λόγω του φαινομένου της ενότητας του ομίλου.

Μεταφορά περιουσιακών στοιχείων μεταξύ των δύο εταιρειών. Ταύτιση ή σύγχυση περιουσιών. Ως σύγχυση περιουσίας¹²⁹ νοείται η μεταφορά περιουσιακών στοιχείων από την θυγατρική στην περιουσία της διαχειρίστριας μητρικής εταιρείας είτε απευθείας είτε μέσω άλλων, παρένθετων προσώπων. Χαρακτηριστικότερα παραδείγματα αποτελούν η χρησιμοποίηση χρημάτων του νομικού προσώπου της μονοβάπορης θυγατρικής για αγορά πλοίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων στο όνομα του κυρίαρχου εταίρου (μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας εν προκειμένω) ή άλλων προσώπων ελεγχόμενων από αυτόν, αντί της άμεσης αποκατάστασης των ζημιών του τρίτου ζημιωθέντα εξ αιτίας της αναξιοπλοΐας πλοίου της. Οι ενέργειες αυτές αποτελούν σε ορισμένες περιπτώσεις και ποινικά αδικήματα όπως λ.χ. υπεξαίρεση ή απιστία εις βάρος της θυγατρικής αλλά και εις βάρος του τρίτου ζημιωθέντα ο οποίος ενδεχομένως να μην ικανοποιηθεί ποτέ. Η έμμεση αυτή ταύτιση της εταιρικής περιουσίας της θυγατρικής με εκείνης του κυρίαρχου εταίρου της (μέσω της μεταφοράς των περιουσιακών της στοιχείων σε εκείνον) αποτελεί μία ακόμα ένδειξη κατάχρησης απ' αυτόν της νομικής προσωπικότητας της εταιρείας ως θεσμού. Μέσω αυτής, ειδικότερα, ο εν λόγω μέτοχος ή εταίρος επιδιώκει την ικανοποίηση αθέμιτων συμφερόντων του, όπως είναι λ.χ. η αποφυγή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του και ο εν γένει περιορισμός της ευθύνης του. Εάν, συνεπώς, αποδειχθεί η σκοπιμότητα αυτή της αποφυγής ευθύνης, θα αρθεί το εταιρικό πέπλο και θα θεμελιωθεί η ευθύνη του κυρίαρχου εταίρου (μητρικής διαχειρίστριας εταιρείας) για τα χρέη της εταιρείας.

Και στην συγκεκριμένη περίπτωση (όπως και στην ταύτιση ή σύγχυση των ίδιων των υποκειμένων), η ευθύνη της μητρικής εταιρείας ως κυρίαρχου μετόχου θεμελιώνεται στην πρόκληση της εντύπωσης της φαινόμενης ενότητας της περιουσίας στους τρίτους, πρόκληση η οποία είναι αντίθετη με την επίκληση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής, η οποία και γίνεται από την πλευρά της μητρικής εταιρείας για να την αποφυγή της δικής της ευθύνης (AK 281).

¹²⁹ Κ. Μπακόπουλος, Ευθύνη της μητρικής εταιρείας έναντι αντισυμβαλλομένων της θυγατρικής της, ΧρΙΔ 2006, σελ. 106 επ. (112). Γ. Μιχαλόπουλος, Η προστασία των δανειστών των θυγατρικών εταιρειών, ΕΕμπΔ 1981, σελ. 356 επ. (360). Γενικά για το φαινόμενο δικαίου και την αρχή της εμπιστοσύνης βλ. Α. Κοτσίρη, Φαινόμενο Δικαίου και η αρχή της εμπιστοσύνης, ΕΕΝ 1967, σελ. 875 επ.

Η σύγχυση περιουσιών (όταν αφορά κεφαλαιουχική εταιρεία) ομοιάζει αρκετά με την υποκεφαλαιοδότηση, υπό την έννοια ότι στερεί πόρους από το νομικό πρόσωπο με πιθανό αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η ανταπόκριση του στις υποχρεώσεις του έναντι τρίτων. Η τελευταία όμως διαφέρει κατά το ότι μπορεί να οφείλεται όχι κατά ανάγκη στην σύγχυση περιουσιών αλλά σε κακή διαχείριση ή σε δυσμενείς συνθήκες ή άλλα οικονομικά και επενδυτικά αίτια.

Η νομολογία φαίνεται ότι θεωρεί την κατηγορία αυτή ως υποπερίπτωση (και ενδείκτη) στο γενικότερο φαινόμενο της καταχρήσεως του νομικού προσώπου της θυγατρικής για την αποφυγή εκπλήρωσης υποχρεώσεως της μητρικής. Συνεπώς, αν η εταιρεία που είναι ο κύριος μέτοχος (διαχειρίστρια μητρική) ναυτιλιακής εταιρείας χρησιμοποιεί την αυτοτέλεια του νομικού προσώπου της μονοβάπορης θυγατρικής προκειμένου να αποφύγει την ευθύνη για τις δικές της εταιρικές υποχρεώσεις προς αποκατάσταση λ.χ. ενός ναυτικού ατυχήματος ή της καταστροφής μεταφερόμενου εμπορεύματος, η ταύτιση αυτή θα κριθεί ως καταχρηστική. Η διαφορά της με την γενικότερη έννοια της αποφυγής προσωπικής ευθύνης είναι ότι η σύγχυση περιουσιών αποτελεί από μόνη της επαρκώς εξειδικευμένο κριτήριο καταχρηστικότητας, με το οποίο μπορούν να αντιμετωπιστούν πρακτικές αθέμιτης χρησιμοποίησης του νομικού προσώπου της θυγατρικής.

Βάσει ενός χαρακτηριστικού παραδείγματος από τη νομολογιακή περιπτωσιολογία, οι μέτοχοι μίας ναυτιλιακής εταιρείας διαχειρίσεως πλοίων, η οποία είχε υπό την διαχείρισή της πλοία άλλων πλοιοκτητριών εταιρειών τα οποία ανήκαν στους ίδιους μετόχους, κρίθηκε ότι ευθύνονται προσωπικώς¹³⁰ έναντι των δανειστών τους. Στην συγκεκριμένη περίπτωση: α) Η προκείμενη ναυτιλιακή εταιρεία εμφανιζόταν ως διαχειρίστρια πλοίων, ενώ δεν ελάμβανε διαχειριστική αμοιβή, β) όλα τα κέρδη από την δραστηριότητά της, κατόπιν και της αφαιρέσεως των εξόδων λειτουργίας της και των δαπανών μισθοδοσίας, μεταφέρονταν στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, ενώ όταν προέκυπτε ανάγκη άλλων δαπανών αυτές καλύπτονταν με χρηματικά ποσά τα οποία διέθεταν οι ίδιοι μέτοχοι. Επομένως, η οικονομική βιωσιμότητά της εξαρτιόταν άμεσα από την οικονομική υποστήριξη των μετόχων της και των πλοιοκτητριών εταιρειών, γ) η ναυτιλιακή εταιρεία στεγαζόταν σε κτίριο ιδιοκτησίας των μετόχων της έναντι καταβολής συμβολικού ενοικίου, δ) οι μέτοχοί της προέβαιναν σε αναλήψεις διαφόρων ποσών χωρίς να τηρείται καμία διαδικασία και τέλος ε) αποδεικνύεται ότι έχουν αγορασθεί οικόπεδα με χρήματα της πρώτης εναγομένης ναυτιλιακής εταιρείας, πράγμα που σημαίνει ότι χρησιμοποιήθηκε περιουσία της για ατομικές δραστηριότητες των μετόχων της, αφού αυτή, όπως αποδείχθηκε, δεν έχει ακίνητη περιουσία.

Σε άλλη παρεμφερή υπόθεση,¹³¹ κρίθηκε από το Δικαστήριο ότι ο κύριος μέτοχος εφοπλιστικής εταιρείας ευθύνεται για τις υποχρεώσεις της εταιρείας έναντι του προμηθευτή της ο οποίος την προμήθευε με καύσιμα. Και σε αυτήν την περίπτωση το διατακτικό του Δικαστηρίου για την κάμψη της αυτοτέλειας στηρίχθηκε στην σύγχυση των δύο περιουσιών (ατομικής και εταιρικής), ενώ λαμβάνονται υπόψη και προσωπικές δεσμεύσεις του μετόχου για την εξόφληση του χρέους. Ειδικότερα αναφέρεται ότι α) «... η εναγόμενη εταιρεία δεν χρηματοδοτούνταν επαρκώς, δεν κεφαλαιοποιούνταν τα κέρδη της αλλά μεταφέρονταν κατ' ουσία στον δεύτερο εναγόμενο μέσω της εταιρείας W. που δεν είχε άλλους πελάτες..., β) ο εναγόμενος (μέτοχος) «... ενεργούσε προς τα έξω δηλώνοντας ότι ουσιαστικά ενεργεί για δικό του λογαριασμό...».

Τέλος, χαρακτηριστική είναι η απόφαση του Γερμανικού Ακυρωτικού Δικαστηρίου της 16.9.1985.¹³² Το BGH αποφάσισε ότι σε περίπτωση σύγχυσης ή ταύτισης των περιουσιών εταιρείας - εταίρου επέρχεται η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της εταιρείας και καταλογίζεται στον εταίρο η ευθύνη της σύγχυσης για τα εταιρικά χρέη. Η σύγχυση πρέπει να είναι μεγάλης έκτασης, όπως λ.χ. να προέρχεται από αταξία στην τήρηση των λογιστικών βιβλίων, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατό να τηρηθεί ο κανονισμός σχετικά με την διατήρηση του κεφαλαίου.

¹³⁰ ΕφΠειρ 473/2011, ΔΕΕ 2012, σελ. 661 επ.

¹³¹ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363.

¹³² BB 1985, σελ. 2065 επ.

Ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής εταιρείας¹³³

Μία από τις πλέον συνήθεις περιπτώσεις καταστρατήγησης του δικαίου (τόσο σημαντική και συνηθισμένη ώστε να αποτελεί μία ειδικότερη κατηγορία ενδείκτη από μόνη της) είναι και η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της θυγατρικής εταιρείας εκ μέρους της μητρικής. Ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση μίας εταιρείας υπάρχει όταν το κεφάλαιό της δεν βρίσκεται σε εύλογη με τις υποχρεώσεις της, κατά τους κανόνες της οικονομικής επιστήμης, τα διδάγματα της κοινής πείρας και τα συναλλακτικά ήθη, σχέση. Η υποκεφαλαιοδότηση αυτή δύναται να έχει εφαρμογή σε όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών, όπου η μητρική διαχειρίστρια εταιρεία απογυμνώνει τα πλοία των θυγατρικών της από τους πόρους, τα εξαρτήματα και το καταρτισμένο προσωπικό της. Καθιστά με αυτόν τον τρόπο πιο πιθανή την πρόκληση ζημίας από τα συγκεκριμένα πλοία λόγω της επελευθέρωσης αναξιοπλοΐας τους.

Οι αιτίες της υποκεφαλαιοδότησης ποικίλουν. Οι κυριότερες, πάντως είναι από την μία η πραγματική και θεμιτή αδυναμία των εταίρων για επένδυση μεγαλύτερων κεφαλαίων, η αύξηση της έκτασης της επιχείρησης, η απώλεια του κεφαλαίου λόγω ζημιών και από την άλλη η επιθυμία τους για περιορισμό του επιχειρηματικού κινδύνου καθώς και η σύγχυση της εταιρικής περιουσίας με την ατομική των εταίρων. Βασική επιδίωξη της ανεπαρκούς χρηματοδότησης είναι η μετακύλιση του επιχειρηματικού κινδύνου από τους εταίρους στους δανειστές της εταιρείας. Με αυτόν τον τρόπο, οι εταίροι, αφού έχουν ελαχιστοποιήσει την δική τους οικονομική ευθύνη της επένδυσής τους, δεν έχουν σοβαρούς ενδοιασμούς ως προς την χρησιμοποίηση του νομικού προσώπου της θυγατρικής σε ριψοκίνδυνες επιχειρηματικές δραστηριότητες (όπως λ.χ. την διέλευση του πλοίου το οποίο εκτελεί την μεταφορά εμπορεύματος από θαλάσσιες ζώνες μηδενικής ασφάλειας) και την αποδοχή της ενδεχόμενης οικονομικής αποτυχίας, η οποία μπορεί να ζημιώσει τους συμβατικούς και εξωσυμβατικούς δανειστές τους.

Στο αμερικανικό δίκαιο ισχύει η άποψη ότι ανεπαρκής είναι η κεφαλαιοδότηση στην περίπτωση όπου το κεφάλαιο δεν είναι εύλογο να καλύψει τις αναμενόμενες λειτουργικές ανάγκες της επιχείρησης αναφορικά με την φύση και την έκταση της ασκούμενης δραστηριότητας και της πιθανότητας επέλευσης των σχετικών κινδύνων.¹³⁴ Αντίθετα, επαρκές, κατά την ίδια θεωρία, θεωρείται το κεφάλαιο, το οποίο είναι εύλογο και σε θέση να καλύψει τις λειτουργικές υποχρεώσεις της εταιρείας είτε αυτές απορρέουν από σύμβαση είτε από αδικοπραξία¹³⁵ (914 ΑΚ).

Στο γερμανικό δίκαιο, το BGH και μεγάλο κομμάτι της θεωρίας¹³⁶ έχουν υιοθετήσει την άποψη ότι υποκεφαλαιοδότηση συντρέχει όταν το εταιρικό κεφάλαιο παρουσιάζεται τόσο χαμηλό, ώστε να μην μπορεί να εξυπηρετήσει τον καταστατικό σκοπό της εταιρείας. Σύμφωνα όμως, με την πλέον κρατούσα στην γερμανική θεωρία άποψη, μία εταιρεία είναι ανεπαρκώς κεφαλαιοδοτημένη,¹³⁷ όταν τα ίδια κεφάλαιά της είναι ανεπαρκή για την κάλυψη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρηματοδοτικών αναγκών της εταιρείας, όπως αυτές προκύπτουν από το είδος και την έκταση της επιδιωκόμενης ή πραγματικής επιχειρηματικής δραστηριότητας και των χρηματικών αναγκών τις οποίες περιλαμβάνει και οι οποίες δεν

¹³³Δ. Τζουγανάτου, Ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση κεφαλαιουχικών εταιρειών, 1994, σελ. 1 επ., 57 επ. και 143 επ., Α. Σινανιώτη-Μαυρούδη, Η διαμόρφωση της ευθύνης στον όμιλο, ΕΕμπΔ, 2003., σελ. 545 επ. Ν. Τέλλη, Το δίκαιο της επε σήμερα: μία κριτική σκιαγράφηση νομοθετικών ρυθμίσεων και νομολογιακών λύσεων, Αρμ. 1995, σελ. 727 επ. Η. Κωνσταντούλας, Εταιρικά δάνεια στην πτώχευση της ΕΠΕ, ΕΕμπΔ 1986, σελ. 589 επ. (591 επ.). Roth, Unterkapitalisierung und persönliche Haftung, ZGR 2/1993, σελ. 176, 187 και 189 επ., Αθ. Λιακόπουλου, ό.π., 2003, σελ. 75 επ.

¹³⁴Βλ. Hackney/Benson, Shareholder Liability for Inadequate Capital, 43 U.PITT.L.REV., σελ. 837, 892 (1982).

¹³⁵Barber, Incorporation Risks: Defective Incorporation and Piercing the Corporate Veil in California, 12 P.A.L., σελ. 829, 854 επ. (1981).

¹³⁶BGHZ 31, 258, 268, BGHZ 68, 312, 318 και Reinhardt, Gedanken zum Identitätsproblem bei der Einmannsgesellschaft, FS H. Lehmann, Bd. 2, 1956, sel. 576, 590-591.

¹³⁷Η υποκεφαλαιοδότηση μίας εταιρείας διακρίνεται σε ονομαστική και πραγματική. Ονομαστική ανεπάρκεια κεφαλαιοδότησης υφίσταται, όταν η ανάγκη ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας καλύπτεται από υποκατάστατα, όπως δάνεια των εταίρων προς την εταιρεία, Πραγματική υποκεφαλαιοδότηση συντρέχει στην περίπτωση που δεν παρέχονται ούτε καν υποκατάστατα ή τουλάχιστον επαρκή υποκατάστατα κεφαλαίου

μπορούν να καλυφθούν με ξένα κεφάλαια.¹³⁸

Πράγματι, όταν οι εταίροι με διαφόρων ειδών μεθοδεύσεις χρησιμοποιούν την εταιρική περιουσία για ατομικές τους δραστηριότητες, ανατρέπεται η αντιστοιχία του κεφαλαίου με την έκταση και την δυναμικότητα της επιχείρησης. Ενδεικτική είναι η απόφαση του Εφετείου Πειραιά 606/2001¹³⁹, κατά την οποία «... το ότι υπήρχε σύγχυση περιουσιών ... συνάγεται από το ότι, όπως αποδείχθηκε, η πρώτη εναγόμενη δεν χρηματοδοτείτο επαρκώς, ειδικότερα δεν είχε έσοδα που να κεφαλαιοποιούνται, να αποτελούν περιουσία της και να βρίσκονται σε αντιστοιχία με την έκταση και την δυναμικότητά της, προσφέροντας τελικά και την αυτοτέλεια αυτής έναντι των μετόχων της». Το Δικαστήριο αποφάσισε να άρει την αυτοτέλεια του νομικού προσώπου.

Στην περίπτωση της πραγματικής υποκεφαλαιοδότησης ανακύπτει το ζήτημα της επέκτασης της ευθύνης της εταιρείας στα πρόσωπα των εταίρων, δηλαδή ζήτημα άρσης του εταιρικού πέπλου. Κατά μία άποψη,¹⁴⁰ στην περίπτωση της πραγματικής ανεπάρκειας κεφαλαιοδότησης πρέπει να εφαρμοστεί ανάλογα η διάταξη του άρθρου 178 ΑΚ.

Ορθότερη¹⁴¹ όμως κρίνεται η άποψη σύμφωνα με την οποία το δικαίωμα χρηματοδότησης μία εταιρείας αποτελεί καταρχήν μία γενικευμένη νομική δυνατότητα την οποία ορθά έχουν οι εταίροι. Ωστόσο, η χρήση της γενικευμένης δυνατότητας αυτής πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο των κανόνων συμπεριφοράς που αποδεικνύουν γενικώς η καλή πίστη και τα χρηστά ήθη, και όχι για αθέμιτους σκοπούς παραπλάνησης των δανειστών και περιορισμού της ευθύνης των εταίρων ή των μετόχων σε βάρος τους. Η ευθύνη του ή των κυρίαρχων μετόχων (ο οποίος μπορεί να είναι η μητρική ναυτιλιακή εταιρεία) θεμελιώνεται λοιπόν στη διάταξη του άρθρου 919 του ΑΚ ή σε αυτήν του άρθρου 914 του ΑΚ (όπως αναλύθηκε ήδη) σε συνδυασμό με την ΑΚ 281, εφόσον βέβαια αποδειχθεί ότι η τελευταία διέπει και την καταχρηστική άσκηση δικαιωμάτων και ευχερειών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, πλείονες φορές από την στιγμή κατά την οποία η ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση προκαλείται λόγω της λειτουργίας της εταιρείας, η ευθύνη κυρίως θα βαρύνει τα πρόσωπα που συνδέονται με την λειτουργία αυτή, δηλαδή την διοίκηση και διαχείριση της θυγατρικής. Αρά, τα πρόσωπα αυτά (και τα οποία ενδέχεται να προέρχονται από την μητρική-διαχειρίστρια της εταιρεία) ευθύνονται έναντι μεν της εταιρείας κατά τους κανόνες που διέπουν τη μεταξύ τους σχέση, ενώ έναντι τρίτων κατά τις διατάξεις των άρθρων 914, 288 καθώς και 919 του ΑΚ.¹⁴²

Σημειωτέον ότι όταν με πρόσχημα την ανεπαρκή κεφαλαιοδότηση της εταιρείας αποκρύπτονται αθέμιτες επιδιώξεις του εν λόγω μετόχου ή εταίρου, ενδεχόμενη επίκληση από αυτόν της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της εταιρείας θα είναι καταχρηστική (ΑΚ 281) όπως έχει αναλυθεί και άνωθεν, οπότε αίρεται το νομικό πέπλο και, συνεπώς, θα θεμελιώνεται ευθύνη του για τα εταιρικά χρέη.¹⁴³ Επειδή ωστόσο δεν υπάρχουν ακριβή και ασφαλή κριτήρια η ανωτέρω περιγραφόμενη ευθύνη πρέπει να γίνεται δεκτή μόνο σε περιπτώσεις προφανούς υποκεφαλαιοδότησης.

Η προστασία των τελευταίων, απορρέει από τα συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα, και πιο συγκεκριμένα τους περιορισμούς της οικονομικής ελευθερίας οι οποίοι θεσπίζονται από το ίδιο το Σύνταγμα, βάσει των οποίων δεν δύναται να υπάρχει αδικαιολόγητος καταλογισμός ευθυνών από την επιχειρηματική δράση μίας εταιρείας έναντι τρίτων. Συμπερασματικά, ακόμα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν προβλέπεται ειδική διάταξη από το νόμο, η οποία να επιβάλλει την επαρκή προμήθεια εκ

¹³⁸ Δ. Τζουγανάτος, ό.π., 1994, σελ. 9.

¹³⁹ ΕΝΔ 30, σελ. 108 επ.

¹⁴⁰ Μ. Μηνούδης, Περιπτώσεις ευθύνης εξ ανεπαρκούς κεφαλαιοδότησεως της ΕΠΕ, ΕΕμπΔ 1967, σελ. 505 επ. (509 επ.)

¹⁴¹ Προς την κατεύθυνση αυτή και οι Λιακόπουλος, ό.π, σελ. 75, Λ. Γεωργακόπουλος, Πτώχευση και εξυγίανση, 1987, σελ. 33-34.

¹⁴² Βλ. απόφαση του BGH 30.11.1978, NJW 1979, σελ. 2104 επ. με εφαρμογή της αντίστοιχης του άρθρου 919 του ΑΚ διάταξης της παρ. 826 BGB.

¹⁴³ Εφόσον, όπως ήδη έχει αναφερθεί, η υποκεφαλαιοδότηση της θυγατρικής εταιρείας είναι ένας από τους ενδείκτες καταχρηστικότητας (ΑΚ 281) της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της εταιρείας.

μέρους των μετόχων με κεφάλαια προς την εταιρεία, πρέπει εντούτοις το ρυθμιστικό αυτό κενό να καλυφθεί ερμηνευτικά με τελεολογική διαστολή των σχετικών συνταγματικών ρυθμίσεων ή και με αναλογία δικαίου.¹⁴⁴

Ενδεικτική υπόθεση της υποκεφαλαιοδότησης της θυγατρικής εταιρείας, όσον αφορά την καταχρηστικότητα της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, είναι η υπ' αριθμόν 2/2013 της Ολομελείας του Αρείου Πάγου.¹⁴⁵ Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η αναιρεσείουσα εταιρεία είχε ασκήσει αγωγή με βάση την οποία ζητούσε να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι υποχρεούνται εις ολόκληρον (προχωρώντας σε αίτημα άρσης αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της μονοβάτορης θυγατρικής) να της καταβάλουν το τίμημα που είχε προσυμφωνηθεί για την πώληση καύσιμων στην δεύτερη αναιρεσίβλητη πλοιοκτήτρια εταιρεία για την ικανοποίηση των αναγκών του μοναδικού της πλοίου, ενώ ισχυριζόταν ότι ο πρώτος αναιρεσίβλητος είχε ευθύνη ως ο κυρίαρχος μέτοχος της μονοβάτορης εταιρείας.

Το Εφετείο αρνήθηκε εντούτοις να άρει το εταιρικό πέπλο της δεύτερης των αναιρεσιβλήτων επί τη βάσει του σκεπτικού ότι ο έλεγχος του ανωτέρω ναυτιλιακού ομίλου από τον πρώτο εξ αυτών και εν γένει η ταύτιση των συμφερόντων του με αυτά τω εταιρειών του ομίλου, δεν αρκούσαν προς την κατεύθυνση της incasu θεμελιώσεως ευθύνης του στη βάση της κάμψεως της νομικής προσωπικότητας της δεύτερης αναιρεσίβλητης. Ωστόσο, ο Άρειος Πάγος δέχθηκε ότι η συναλλαγή που πραγματοποίησε η διαχειρίστρια εταιρεία με την αναιρεσείουσα εταιρεία παροχής καυσίμων έγινε κατά κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας, αφού κατά τον χρόνο της σχετικής συναλλαγής η προκείμενη θυγατρική (όπως και όλες οι εταιρείες του ομίλου) αντιμετώπιζε σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, ήταν δηλαδή ελλειπώς χρηματοδοτημένη (υποκεφαλαιοδοτημένη) και ενώ η κρίσιμη συναλλαγή καταρτίστηκε μόνον ύστερα από τις συνεχείς διαβεβαιώσεις του διευθυντή προμηθειών της διαχειρίστριας εταιρείας ότι το τίμημα της πώλησης θα εξοφλείτο εμπρόθεσμα. Κατά αυτόν τον τρόπο αναίρεσε την εφετειακή απόφαση.

Ενδεικτική επίσης είναι η απόφαση 9291/1993 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών,¹⁴⁶ όπου το δικαστήριο δέχθηκε ότι η σύσταση και η λειτουργία, στον όμιλο επιχειρήσεων μίας εταιρείας, ως θυγατρικής, με αποκλειστικό σχεδόν μέτοχο τη μητρική holding επιχείρηση δεν αντίκειται από μόνη της στην έννομη τάξη ή τα χρηστά ήθη, αλλά αποτελεί μία καθόλα νόμιμη επιχειρηματική επιλογή. Ωστόσο, η συνδρομή πρόσθετων προϋποθέσεων, τα οποία δέχεται το δικαστήριο ως αποδειχθέντα, όπως η προφανής υποκεφαλαιοδότηση της θυγατρικής εταιρείας και η εμφάνιση προς τα έξω της απόλυτης εξάρτησης της από την μητρική της εταιρεία, μπορούν να οδηγήσουν σε άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής.

Ο εταίρος ο οποίος μεθοδεύει την δόλια απογύμνωση του νομικού προσώπου από την περιουσία του μπορεί να κληθεί να λογοδοτήσει και να αποκαταστήσει την τάξη των οικονομικών πραγμάτων της εταιρείας. Υπό αυτήν την άποψη η προσφυγή στην κάμψη της νομικής προσωπικότητας προς θεμελίωση απευθείας ευθύνης έναντι των βλαπτόμενων τρίτων φαίνεται περιττή. Όμως, όταν υπάρχει κυρίαρχος εταίρος ο οποίος ασκεί σε κάθε περίπτωση απόλυτο έλεγχο στις δραστηριότητες της θυγατρικής (η οποία δεν έχει διοικητική αυτονομία), είναι δικαιολογημένη η προσφυγή στην κάμψη της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου.

Σημαντική υπόθεση η οποία είναι ενδεικτική της υποπερίπτωσης της υποκεφαλαιοδότησης της θυγατρικής εταιρείας, όσον αφορά την καταχρηστικότητα της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, είναι η υπ' αριθμόν 215/2007 του Εφετείου Πειραιά. Σύμφωνα με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η αναιρεσείουσα εταιρεία είχε εγείρει αγωγή με βάση την οποία ζητούσε να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι υποχρεούνται εις ολόκληρον να της καταβάλουν το τίμημα που είχε προσυμφωνηθεί για την πώληση καύσιμων και λιπαντικών στην δεύτερη αναιρεσίβλητη πλοιοκτήτρια εταιρεία για την ικανοποίηση των αναγκών του μοναδικού της πλοίου, ενώ ισχυριζόταν ότι ο πρώτος αναιρεσίβλητος είχε ευθύνη ως ο κυρίαρχος μέτοχος της μονοβάτορης εταιρείας. Για τον σκοπό αυτό επικαλέσθηκε την άρση του εταιρικού της πέπλου

¹⁴⁴ Φ. Δερμιτζάκη, ό.π, 2001, σελ. 234.

¹⁴⁵ ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363.

¹⁴⁶ ΜΠρΑθ. 9291/1993 ΤΝΠ Νόμος.

συνέπεια της εκ μέρους του καταχρήσεως της νομικής προσωπικότητας της μονοβάπορης στο πλαίσιο της προαναφερθείσας συναλλαγής.

Η δεύτερη αναιρεσίβλητη μονοβάπορη εταιρεία ήταν συστημένη κατά το νόμο της Λιβερίας και τύγχανε θυγατρική εταιρείας χαρτοφυλακίου (holding), η οποία ήταν επίσης θυγατρική εταιρείας χαρτοφυλακίου με κυρίαρχο μέτοχο τον πρώτο εκ των αναιρεσιβλήτων. Στον συγκεκριμένο ναυτικό όμιλο εντάσσονταν επιπλέον δεκατρείς μονοβάπορες πλοιοκτήτριες εταιρείες, θυγατρικές της θυγατρικής (εγγονές) της ηγέτιδας του ομίλου εταιρείας, οι έντεκα εκ των οποίων είχαν συσταθεί κατά το νόμο του Παναμά και οι υπόλοιπες σύμφωνα με το νόμο της Λιβερίας. Την διαχείριση των διαληφθέντων δεκατεσσάρων πλοίων είχε αναλάβει εταιρεία η οποία είχε συσταθεί στην Λιβερία, ενώ η διοίκησή της (όπως και των πλοιοκτητριών εταιρειών) ασκείτο πραγματικά στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στον Πειραιά.

Το Εφετείο αρνήθηκε εντούτοις να άρει το εταιρικό πέπλο της δεύτερης των αναιρεσιβλήτων επί τη βάση του σκεπτικού ότι ο έλεγχος του ανωτέρω ναυτιλιακού ομίλου από τον πρώτο εξ αυτών, η εκ μέρους του παροχή προσωπικής εγγυήσεως¹⁴⁷ προς εξασφάλιση δανείου, η διαβεβαίωσή του προς την αναιρεσείουσα προμηθεύτρια εταιρεία ότι θα ήταν υπεύθυνος για την εξόφληση των απαιτήσεων από τον εφοδιασμό των πλοίων και εν γένει η ταύτισή των συμφερόντων του με αυτά τω εταιρειών του ομίλου, δεν αρκούσαν προς την κατεύθυνση της incasu θεμελιώσεως ευθύνης του λόγω της κάμψεως της νομικής προσωπικότητας της δεύτερης αναιρεσίβλητης. Τούτο διότι έκρινε ότι σύγχυση ατομικής και εταιρικής περιουσίας (και άρα χρήση της εταιρείας προς καταστρατήγηση του νόμου ή αποφυγή εκπληρώσεως υποχρεώσεων) δεν αποδεικνυόταν κι έτσι δεν συνέτρεχε λόγος άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου.

8. Άρση εν ευρεία εννοία: Κατάχρηση θεσμού.

Όσα ανωτέρω ειπώθηκαν για την εν στενή εννοία άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου μονοβάπορης ναυτιλιακής εταιρείας ισχύουν και εν προκειμένω. Επομένως, η ρύθμιση του άρθρου 281 ΑΚ εφαρμόζεται (ευθέως) όταν η ευθύνη της μητρικής για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της θεμελιώνεται και στην περίπτωση κατά την οποία η μητρική θα επικαλείτο την αυτοτέλεια του νομικού προσώπου της θυγατρικής και λογίζεται σαν κατάχρηση θεσμού ή εφαρμόζεται (αναλογικά) όταν η κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής από την διαχειρίστρια εταιρεία της βασίζεται σε άλλες -εκτός ΑΚ 281- νομικές βάσεις.

8.1 Ευθύνη κατά τη διάταξη του άρθρου 71 του Αστικού Κώδικα και δικαιοπρακτική δέσμευση από defacto όργανο

Ως defacto χαρακτηρίζεται ένα όργανο όταν αυτό έχει συσταθεί κατά τρόπο άκυρο ή ακυρώσιμο. Επίσης, όταν ναι μεν έχει συσταθεί με έγκυρο και νομότυπο και έγκυρο τρόπο αλλά ενώ έχει παρέλθει η θητεία του και εκείνο συνεχίζει να ασκεί τα καθήκοντά του ή όταν δεν έχει ορισθεί ως όργανο ή έχει συσταθεί κατά τρόπο ανυπόστατο, αλλά ασκεί έργα οργάνου κατ' ανοχή άλλων οργάνων και εταιρειών (σκιάδες όργανο, shadowdirector).¹⁴⁸ Ειδική ρύθμιση για τα defacto όργανα δεν περιέχεται στο ελληνικό δίκαιο. Η έλλειψη τέτοιων ρυθμίσεων καθιστά ευχερέστερη την καταστρατήγηση των ρυθμίσεων για τα de jure όργανα και κυρίως της νομοθεσίας για την ευθύνη του νομικού προσώπου για τις πράξεις και τις παραλείψεις των οργάνων αυτών. Το κενό, ως προς τη ρύθμιση των defacto οργάνων, συμπληρώνεται με αναλογία από τις διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν τα αντίστοιχα ζητήματα για τα de jure όργανα, λόγω της ιδιαίτερης ομοιότητας που υπάρχει ανάμεσα στην ρυθμιζόμενη και στην αρρυθμιστή περίπτωση.

Μία τέτοια είναι και η διάταξη του άρθρου 71 ΑΚ η οποία ρυθμίζει το ζήτημα της ευθύνης του νομικού προσώπου για τις πράξεις και τις παραλείψεις των οργάνων του. Σύμφωνα με αυτήν, «το νομικό πρόσωπο ευθύνεται για τις πράξεις ή τις παραλείψεις των οργάνων που το αντιπροσωπεύουν, εφόσον η πράξη ή η παράλειψη έγινε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τα οποία τους είχαν ανατεθεί και δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης. Το υπάιτιο πρόσωπο ευθύνεται επιπλέον εις ολόκληρον». Στο πλαίσιο της

¹⁴⁷ Ν. 4548/2018, αρ. 99, παρ. 3 στ.

¹⁴⁸ Λ. Γεωργακόπουλος, Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, τόμος 1 τεύχος 2, Εταιρείες και συνδεδεμένες επιχειρήσεις, 1994, σελ. 446.

διάταξης αυτής, ως όργανο νοείται το πρόσωπο εκείνο που από τη συστατική πράξη ή το καταστατικό ασκεί εξουσία διαχείρισης και εκπροσώπησης (ΑΚ 65, 67 και 68).¹⁴⁹

Αναλόγως, η προαναφερθείσα ρύθμιση συνδέει και την ευθύνη του νομικού προσώπου για τις πράξεις και τις παραλείψεις ενός defactoοργάνου του κατά την άσκηση της εξουσίας διαχείρισης και εκπροσώπησης που του έχει παραχωρηθεί. Με αυτόν τον τρόπο, εάν κατά την διαχείριση και εκπροσώπηση του νομικού προσώπου τελέσει πράξη ή παράλειψη η οποία δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης και αποκατάστασης, το νομικό πρόσωπο με το defacto όργανο του ενέχονται προς αποζημίωση εις ολόκληρον, όπως το άρθρο ΑΚ 71 ορίζει.

Ανάλογη εφαρμογή όλων των ανωτέρω, δύναται να γίνει στην περίπτωση όπου μία μονοβάπορη θυγατρική εταιρεία χρησιμεύει στο να διυλίζει τα χρηματικά κεφάλαια της μητρικής της ναυτιλιακής. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι μόνο σε αυτήν την περίπτωση μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η μονοβάπορη θυγατρική λειτουργεί ως defacto όργανο της μητρικής εταιρείας¹⁵⁰ διαχείρισης και κάποια πράξη ή παράλειψή της κατά τη διαχείριση ή εκπροσώπηση της μητρικής δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης λόγω αδικοπραξίας η οποία προήλθε από πλημμελή τήρηση των κανόνων της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, τότε θα ενέχεται προς αποζημίωση όχι μόνο η θυγατρική αλλά και η μητρική εις ολόκληρον με την πρώτη κατ' αναλογική εφαρμογή του άρθρου 71 του ΑΚ.

Περαιτέρω, όσον αφορά το ζήτημα της δικαιοπρακτικής δέσμευσης του νομικού προσώπου από defactoόργανό του (στην συγκεκριμένη εξεταζόμενη περίπτωση, όταν επέρχεται ζημία λόγω υλικής ναυτικής ακαταλληλότητας στο εμπόρευμα του φορτωτή/ναυλωτή ή παραλήπτη) αυτή θα μπορούσε να στηριχτεί κατ' αναλογία και στο άρθρο 70 του ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο «δικαιοπραξίες που επιχείρησε μέσα στα όρια της εξουσίας του το όργανο που διοικεί το νομικό πρόσωπο υποχρεώνουν το νομικό πρόσωπο». Ωστόσο, η ευθύνη του νομικού προσώπου της μητρικής μπορεί να θεμελιωθεί και στις αρχές της σιωπηρής ή φαινόμενης πληρεξουσιότητας (ΑΚ 281). Συνεπώς, οι δικαιοπραξίες τις οποίες κατήρτισε η θυγατρική εταιρεία ως defactoόργανο της μητρικής, δεσμεύουν την τελευταία.¹⁵¹

8.2 Ευθύνη λόγω οργανωτικού πταίσματος

Από την στιγμή κατά την οποία, όπως είδαμε προηγουμένως, όργανο μίας μητρικής εταιρείας μπορεί να θεωρηθεί η θυγατρική της, η πρώτη δύναται να υπέχει αδικοπρακτική ευθύνη αποζημίωσης τρίτων προσώπων. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, τα τρίτα αυτά πρόσωπα ζημιούνται λόγω της υπαίτιας παράλειψής της μητρικής να προσδώσει την ιδιότητα του οργάνου στο πρόσωπο της θυγατρικής της, η οποία μέσω πράξης ή παράλειψής της τα ζημίωσε.¹⁵² Στην περίπτωση των εταιρειών χαρτοφυλακίου (Holding) σε ναυτιλιακούς ομίλους, ιδιότητες και καθήκοντα οργάνου της μητρικής εταιρείας δύναται να έχουν οι μονοβάπορες θυγατρικές, τις οποίες διαχειρίζεται. Ως ζημία τρίτου μπορεί να οριστεί εκείνη η οποία προέρχεται από μία αδικοπρακτική ενέργεια και το γεγονός ότι η πράξη του συγκεκριμένου προσώπου (θυγατρικής εν προκειμένω) δεν μπορεί, εξαιτίας της ελλείψεως της ιδιότητας του οργάνου, να καταλογισθεί στο νομικό πρόσωπο (της μητρικής εν προκειμένω).

Η θεωρία αυτή αποδεικνύεται χρήσιμη στην περίπτωση κατά την οποία το πρόσωπο, το οποίο ενώ έχει τη δυνατότητα να ζημιώνει τρίτους, δεν μπορεί εν προκειμένω να εκληφθεί ως defacto όργανο (η θυγατρική μονοβάπορη ναυτιλιακή εν προκειμένω), για τις πράξεις και τις παραλείψεις του οποίου να ευθύνεται και το νομικό πρόσωπο (η διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρεία χαρτοφυλακίου).

Συνεπώς, αν η θυγατρική δεν μπορεί να θεωρηθεί ως defacto όργανο της μητρικής, είναι δυνατό να θεμελιωθεί ευθύνη της τελευταίας για τις πράξεις της πρώτης λόγω οργανωτικού της πταίσματος, το οποίο

¹⁴⁹ Φ. Δωρής, Εισαγωγή στο Αστικό Δίκαιο, εγχειρίδιο Β1, 1991, σελ. 41.

¹⁵⁰ Όργανο ενός νομικού προσώπου μπορεί να είναι και ένα άλλο νομικό πρόσωπο.

¹⁵¹ ΕφΠειρ 330/2011, ΤΝΠ Νόμος.

¹⁵² Λ. Γεωργακόπουλος, Εγχειρίδιο Επορικού Δικαίου, τόμος 1 τεύχος 2, Εταιρείες και συνδεδεμένες επιχειρήσεις, σελ. 446. Φ. Δερμιτζάκη, ό.π., σελ. 175.

έγκειται στο ότι δεν προσέδωσε στη θυγατρική ακριβώς αυτή την ιδιότητα του οργάνου της.¹⁵³

8.3 Ευθύνη στηριζόμενη στην εντολή της μητρικής

Λόγω της δεδομένης δεσπόζουσας επιρροής (όπως θα αναλυθεί και περαιτέρω στην παρούσα εργασία) την οποία συνάγεται ότι έχει η μητρική επί της θυγατρικής εταιρείας, είναι δυνατόν η τελευταία να λειτουργεί ως εντολοδόχος της πρώτης, δηλαδή να έχει σιωπηρά συμφωνηθεί σύμβαση εντολής. Η συμφωνία αυτή μπορεί να επιτευχθεί μέσω σιωπηρής δήλωσης βουλήσεως (πρόταση) για την σύναψη σύμβασης εντολής από την μητρική και σιωπηρής αποδοχής της προτάσεως από την θυγατρική βάσει και του άρθρου 193 εδ. α του ΑΚ. Εφόσον ισχύει αυτή η συμφωνία, ενδεχόμενη ζημία την οποία υφίσταται η θυγατρική από την εκτέλεση των εντολών της μητρικής αποκαθίσταται κατά το άρθρο 723 του ΑΚ, ενώ η αξίωση αυτή μπορεί να ασκηθεί και πλαγιαστικά από τους δανειστές της θυγατρικής.¹⁵⁴ Επομένως, εφόσον οι εντολές της μητρικής εταιρείας κατά την διάρκεια ενός ναυτικού ταξιδιού ήταν λανθασμένες και οδήγησαν σε πρόκληση ζημίας είτε στην περιουσία της θυγατρικής της (πλοίο) είτε τρίτου προσώπου, εκείνη φέρει ευθύνη αποζημιώσεως έναντι αυτών.

8.4 Ευθύνη λόγω διάψευσης της εμπιστοσύνης τρίτου ως προς την κατάρτιση σύμβασης¹⁵⁵

Είναι δυνατή η θεμελίωση ευθύνης της μητρικής εταιρείας έναντι των δανειστών της θυγατρικής, στην περίπτωση κατά την οποία να μην αναλαμβάνει ρητώς συμβατική υποχρέωση απέναντί των αντισυμβαλλομένων της θυγατρικής της (από οποιαδήποτε μορφή σύμβασης μπορεί να προέρχεται όπως λ.χ. σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης ή σύμβαση ναυλώσεως), αλλά δημιουργεί με την εν γένει στάση της μία τέτοια, παραπλανητική εντύπωση. Πιο συγκεκριμένα, είναι δυνατό μέσω δηλώσεων προς τον φορτωτή ή ναυλωτή και γενικότερα από την συμπερασματικά εξαγόμενη στάση που τηρεί η μητρική, κατά την διάρκεια των συναλλαγών της ίδιας της θυγατρικής της, ενδέχεται να προσκληθεί στον αντισυμβαλλόμενο της τελευταίας η εντύπωση ότι η μητρική πρόκειται να αναλάβει κάποιες μορφές συμβατική δέσμευση,¹⁵⁶ αλλά και να έχει εμπιστοσύνη ότι μέρος αυτής της σύμβασης μεταφοράς θα είναι η υποχρέωση για την υλική ναυτική καταλληλότητα του πλοίου. Μία τέτοια περίπτωση σκόπιμης παραπλάνησης είναι και όταν η μητρική ναυτιλιακή εταιρεία διαβεβαιώνει τους υποψήφιους αντισυμβαλλομένους της θυγατρικής της ότι θα εξακολουθήσει να είναι βασικός μέτοχος ή εταίρος της θυγατρικής ή ότι θα μεριμνήσει για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της οι οποίες μπορεί να προκύπτουν είτε εξωσυμβατικά από την προκλήση ζημίας σε τρίτο (και ανάγκη αποζημίωσης όπως λ.χ. σε κάποιο άλλο πλοίο) είτε συμβατικά από την πρόκληση ζημίας στην μεταφορά κάποιων εμπορευμάτων. Αυτή η προκαλούμενη -από την μητρική εταιρεία- εμπιστοσύνη επιβεβαιώνεται αρκετές φορές από την χρήση κοινής επωνυμίας και κοινών διακριτικών γνωρισμάτων από τις συνδεδεμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ όλες αυτές οι ενέργειες αποσκοπούν στην προβολή της λανθασμένης εικόνας ότι συνδέεται άρρηκτα η λειτουργία της θυγατρικής με τις συμβατικές αρχές και τα πρότυπα της μητρικής της. Αν λοιπόν η μητρική δεν τηρήσει την προσδοκώμενη στάση σε περίπτωση αθέτησης από την θυγατρική των συμβατικών της υποχρεώσεων, ανακύπτει ζήτημα ευθύνης της εξαιτίας της διάψευσης της εμπιστοσύνης, η οποία δημιουργήθηκε εύλογα στον τρίτο και της (άτυπης) εγγυητικής ευθύνης την οποία ανέλαβε έναντι του τρίτου συναλλασσόμενου.

Η προαναφερθείσα προστασία της εμπιστοσύνης του τρίτου δεν εισάγει κάποιον νέο αυτοτελή νόμιμο λόγο ευθύνης της μητρικής. Η ευθύνη θεμελιώνεται, συνεπώς, στην σύμβαση ή στο νόμο, ανάλογα την εκάστοτε περίπτωση. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν δικαιοπρακτική δέσμευση, η οποία συνάγεται από τις περιστάσεις. Στην δεύτερη, η ευθύνη εκδηλώνεται με την μορφή του προσυμβατικού πταίσματος, δηλαδή από διαπραγματεύσεις βάσει των διατάξεων ΑΚ 197-198.

¹⁵³ Όργανο ενός προσώπου μπορεί να είναι και άλλο νομικό πρόσωπο.

¹⁵⁴ Βλ. και την ΕφΑθ 5376/2003, ΕλλΔνη 2004, σελ. 1477 επ.

¹⁵⁵ Κ. Μπακόπουλος, Ευθύνη της μητρικής εταιρείας έναντι αντισυμβαλλομένων της θυγατρικής της, ΧρΙΔ 2006, σελ. 106 επ. (110 επ.). Φ. Δερμιτζάκη, ό.π., σελ. 285-286.

¹⁵⁶ Σ. Μουζούλας, Η ευθύνη της μητρικής επιχείρησης για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της, ΕΕμπΔ 1991, σελ. 412. Α. Γεωργακόπουλος, Το Δίκαιον των Εταιρειών, ΙΙΙ, σελ. 550.

Όσον αφορά την θεμελίωση ενδοσυμβατικής ευθύνης, εκείνη προϋποθέτει την κατάρτιση έγκυρης σύμβασης. Από την στιγμή κατά την οποία η προστασία της εμπιστοσύνης δεν δημιουργεί νέο αυτοτελή νόμιμο λόγο ευθύνης, αυτή πρέπει να αναζητηθεί στην κατηρητισμένη σύμβαση με την μορφή κάποιων προϋποθέσεων τις οποίες πρέπει να περιλαμβάνει. Μία από τις προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να συντρέχουν είναι και η πρόθεση δικαιοπρακτικής δέσμευσης εκ μέρους των συμβαλλομένων. Η ύπαρξη τέτοιου είδους πρόθεσης διαπιστώνεται με την ερμηνεία των εκατέρωθεν δηλώσεων των μερών (ΑΚ 173, 200), αφού κατά την ορθότερη άποψη σε ερμηνεία υπόκειται όχι μόνο το περιεχόμενο της δήλωσης αλλά και ο χαρακτήρας της ως δικαιοπρακτικής.¹⁵⁷ Επομένως, για να διερευνηθεί αν η μητρική εταιρεία είχε πρόθεση δικαιοπρακτικής δέσμευσης θα πρέπει να ερευνηθεί πρωτίστως ποιο νόημα είχε η δήλωση της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας. Κατάλληλη μέθοδος για την διερεύνηση της πρόθεσης αυτής είναι το αντικειμενικό κριτήριο της ερμηνείας (ΑΚ 200), το οποίο λαμβάνει υπόψη όχι μόνο το συμφέρον της μητρικής η οποία προβαίνει στην εν λόγω δήλωση, αλλά και του τρίτου αποδέκτη της δηλώσεως αυτής. Σε αρκετές περιπτώσεις η εμπιστοσύνη η οποία προκύπτει από τις διαβεβαιώσεις της μητρικής ότι θα στηρίξει την θυγατρική και θα δεσμευτεί για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της είναι πιθανότερο να οδηγήσει σε θεμελίωση ευθύνης όχι από σύμβαση αλλά βάσει των άρθρων ΑΚ 197-198 από διαπραγματεύσεις. Τέτοια ευθύνη της μητρικής θα προκύψει όταν η διάψευση της εμπιστοσύνης του διαπραγματευόμενου με την θυγατρική της δεν αναφέρεται στη σύμβαση μεταξύ των μερών, την οποία τα μέρη ενδέχεται να μην προέβλεψαν ότι θα συνάψουν, αλλά σε άλλο, τρίτο πρόσωπο (την μητρική εν προκειμένω) και τις υποχρεώσεις τις οποίες αναλαμβάνει αυτό, λόγω της καθοριστικής συμβολής του στο προσυμβατικό στάδιο.

Λόγω της προσυμβατικής ευθύνης της μητρικής, το οφειλόμενο από εκείνη αρνητικό διαφέρον ή διαφέρον εμπιστοσύνης προσδιορίζεται με βάση το τι θα είχε ο ζημιωθείς, αν δεν είχε μεσολαβήσει το ζημιόγono γεγονός (η διάψευση της εμπιστοσύνης του εν προκειμένω). Κρίσιμη είναι δηλαδή η αναζήτηση του αιτιώδους συνδέσμου ως προϋπόθεση για την ύπαρξη ευθύνης της μητρικής ως τρίτου σε προσυμβατικές διαπραγματεύσεις, ώστε να υπολογιστεί η έκταση της ζημίας του τρίτου λόγω της έκτασης του συγκεκριμένου ζημιόγono γεγονότος (της διάψευσης της εμπιστοσύνης).

8.5. Εις ολόκληρον ευθύνη της μητρικής εταιρείας για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της.

Κατά την κρατούσα, τόσο στη θεωρία όσο και στη νομολογία (και συνάμα ορθότερη άποψη)¹⁵⁸ η κάμψη της νομικής προσωπικότητας δεν ισοδυναμεί με κατάργησή της. Το νομικό πρόσωπο διατηρεί, ακόμη και μετά την άρση της αυτοτέλειάς του, τις ιδιότητες του και μπορεί να είναι αντισυμβαλλόμενος, οφειλέτης, κύριος, εναγόμενος και πτωχευτικός ικανός.

Συνεπώς, σε κάποιες περιπτώσεις ύστερα από την άρση της νομικής προσωπικότητας, θεμελιώνεται και δική του ευθύνη του νομικού προσώπου εκτός από εκείνη του κυρίαρχου μετόχου του. Όταν οι περιπτώσεις αυτές εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή πρακτική, τότε μαζί με την μητρική ναυτιλιακή εταιρεία του ομίλου ευθύνεται και η θυγατρική της εις ολόκληρον.

Ως γενεσιουργοί λόγοι της οφειλής εις ολόκληρον ορίζονται γενικά η δικαιοπραξία (συνήθως ως σύμβαση των μερών) και ο νόμος. Η συνομολόγηση ευθύνης εις ολόκληρον μπορεί να είναι ρητή ή να προκύπτει ερμηνευτικά από τις περιστάσεις, να είναι δηλαδή σιωπηρή. Αντίστοιχο είδος ευθύνης μπορεί να συνδυαστεί με ζημία τρίτου η οποία προκλήθηκε λόγω λανθασμένου χειρισμού του πλοίου εκ μέρους του εκναυλωτή ή ναυτικής ακαταλληλότητας του πλοίου όπως λ.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων ή πρόσκρουσης σε προβλήματα λιμένος και καταστροφής της. Άλλες περιπτώσεις είναι λ.χ. αυτές των άρθρων 71 εδ. β και 477 (έμμεσα) του ΑΚ.

Στις περιπτώσεις της εν ευρεία εννοία άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής εταιρείας, η μητρική ενέχεται εις ολόκληρον με την θυγατρική έναντι των δανειστών της τελευταίας κυρίως όταν: α) η θυγατρική διυλίζοντας κεφάλαια της μητρικής ναυτιλιακής της (τα οποία έχει αποκτήσει εκείνη από διάφορες ενέργειες ναυτιλιακής φύσεως στις οποίες προέβει) ενεργεί ως defactoόργανο της

¹⁵⁷ Μ. Σταθόπουλος στον ΑΚ Γεωργιάδη/Σταθόπουλο, άρθρο 200 αρ. 6, 20.

¹⁵⁸ Βλ. ΟΛΑΠ 2/2013,ό.π., ΑΠ 330/2010, ΧρΙδΔ 2011, σελ.207, ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝαυτΔ 30, σελ.108, ΠΠρΠειρ 490/2003, ΝαυτΔικ 2003, σελ. 193.

ίδιας της δεύτερης και ως εκ τούτου κάποια πράξη ή παράλειψη της κατά την διαχείριση ή την εκπροσώπηση της μητρικής δημιουργήσει υποχρέωση αποζημίωσης της, οπότε θα ενέχεται προς αποζημίωση όχι μόνο η θυγατρική αλλά και η μητρική εις ολόκληρον μαζί της, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 71 του ΑΚ και β) η μητρική καταρτίζει ρητά ή σιωπηρά με δανειστή της θυγατρικής της σύμβαση σωρευτικής αναδοχής χρέους της τελευταίας (ΑΚ 477). Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις στις οποίες ευθύνονται και οι δύο, όχι όμως εις ολόκληρον εφόσον δεν υπάρχει κάποιος άλλος λόγος, όπως λ.χ. τέτοια είναι η περίπτωση του καταλογισμού ευθύνης στην μητρική αποκλειστικά με βάση την ερμηνεία του νόμου ή της σύμβασης.

Στην περίπτωση της εν στενή εννοία άρσης του εταιρικού πέπλου (δυνάμει της διάταξης του άρθρου ΑΚ 281) δεν υπάρχει συγκεκριμένη θεωρία για το ζήτημα, ωστόσο έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί διάφορες απόψεις.

Κατά μία άποψη,¹⁵⁹ η κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας δε δημιουργεί εις ολόκληρον ευθύνη του νομικού προσώπου και του προσώπου το οποίο υποκρύπτεται πίσω από εκείνο (η μητρική holding εταιρεία εν προκειμένω), αλλά απλώς μεταφέρει την ευθύνη του πρώτου στο δεύτερο. Σύμφωνα με μία παραλλαγή αυτής της θεωρίας,¹⁶⁰ ναι μεν η ευθύνη της θυγατρικής αποκλείεται, ωστόσο οι δανειστές της θυγατρικής εφόσον έχουν την δυνατότητα δεν θα επιδιώκουν καν την άρση της νομικής της προσωπικότητας, αλλά θα στραφούν απευθείας κατά αυτής. Κατά την κρατούσα όμως, τόσο στη νομολογία όσο για στη θεωρία άποψη,¹⁶¹ η κάμψη της νομικής προσωπικότητας δεν ισοδυναμεί με την κατάργησή της. Ακόμη και μετά την άρση, το νομικό πρόσωπο παραμένει οφειλέτης, αντισυμβαλλόμενος, ιδιοκτήτης, εναγόμενος κ.ο.κ. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι ο μηχανισμός άρσης του πέπλου της νομικής προσωπικότητας αποτελεί δημιούργημα του δικαίου που αποσκοπεί στην ταύτιση του νομικού προσώπου με τον υποκείμενο οργανισμό του και της ευθύνης την οποία φέρει το κάθε μέρος και όχι στην κατάλυση του. Συνεπώς, επί του εν στενή εννοία παραμερισμού της νομικής προσωπικότητας, θεμελιώνεται ευθύνη τόσο της θυγατρικής όσο και της μητρικής του απέναντι στους δανειστές της πρώτης και μάλιστα εις ολόκληρον, όπως ορίζει και αντίστοιχα το άρθρο ΑΚ 281 όπως και από το άρθρο 5 παρ. 1 του Συντάγματος («καθένας έχει το δικαίωμα ... να συμμετέχει στην ... οικονομική ζωή της χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων...»).

Περίπτωση εις ολόκληρον ευθύνης του κυρίαρχου μετόχου (μητρικής εταιρείας) και της ναυτιλιακής θυγατρικής εταιρείας είναι και όταν εκείνος καθίσταται εφοπλιστής, ασκώντας πράξεις εφοπλισμού (αρθρ. 3 Β.Δ. 2/14.5.1835) στο όνομά του, σε πλοίο υπαγόμενο στον στόλο της θυγατρικής εταιρείας, οπότε ανατρέπεται το προβλεπόμενο εκ της ρυθμίσεως του άρθρου 105 ΚΙΝΔ (μαχητό) τεκμήριο.¹⁶² Στην περίπτωση αυτή δεν πρόκειται για άρση του εταιρικού πέπλου. Ενέχεται όμως ως προς τα πηγάζοντα από την εκμετάλλευση του πλοίου αποκλειστικά ο εφοπλιστής, ενώ ο κύριος του πλοίου φέρει πραγματοπαγή ευθύνη. Άρα, υπάρχει εις ολόκληρον ευθύνη, βάσει της ΑΚ 481 (acontrario).

9. Θεωρία καταλογισμού ευθύνης στην Μητρική εταιρείας λόγω εφοπλισμού της.

Το ζήτημα του καταλογισμού της ευθύνης δεν αντιμετωπίστηκε από τη νομολογία ως εφαρμογή της θεωρίας της άρσης της νομικής προσωπικότητας, αλλά αντ' αυτού τα δικαστήρια προσέφυγαν σε άλλους μηχανισμούς του εμπορικού δικαίου. Με αυτόν τον τρόπο, τα ελληνικά δικαστήρια ειδικότερα, επικαλέστηκαν και εφάρμοσαν στην πλειονότητα των περιπτώσεων την συνδρομή στο πρόσωπο του κυριαρχούντος μετόχου ή εταίρου των προϋποθέσεων της εμπορικής ιδιότητας (εφοπλιστικής εν προκειμένω), άλλοτε εξ αιτίας της όλων των εταιρικών μεριδίων στην κατοχή του, άλλοτε λόγω της

¹⁵⁹ ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝΔ 35, σελ. 57 επ., ΕφΠειρ 348/2005, ΔΕΕ 2007, σελ. 318 επ.

¹⁶⁰ Φ. Δερμιτζάκη, ό.π., σελ. 173 υποσημείωση 557.

¹⁶¹ ΕφΑθ 1702/2006, ΔΕΕ 2007, σελ. 322 επ., ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΔ 30, σελ. 108 επ., ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΕΕμπΔ 2004, σελ. 80 επ., ΠΠρΠειρ 490/2003, ΝαυτΔικ 2003, σελ. 193 επ.

¹⁶² ΑΠ 591/1988, ΕΕμπΔ 1988, σελ. 496, Ρήγα, ό.π., σελ. 74-75. Δεν απαιτείται εντούτοις βούληση εφοπλισμού του πλοίου (πρβλ. την κρατούσα νομολογιακή άποψη ανωτέρω στην υπ' αριθμόν 59 υποσημείωση) (Ρήγας, ό.π., 2008, σ. 78). Ανατρέπεται τότε επιπροσθέτως το τεκμήριο ότι ο νόμιμος εκπρόσωπος ναυτιλιακής εταιρείας προβαίνει σε πράξεις εφοπλισμού στο όνομα και για λογαριασμό της εταιρείας.

παροχής εγγυήσεων για κερδοσκοπία, άλλοτε λόγω της άσκησης εφοπλισμού με παρένθετο πρόσωπο και τέλος λόγω δηλώσεων του ίδιου του μετόχου ότι είναι ο πραγματικός εφοπλιστής.

Θεωρία Ελέγχου

Η συγκεκριμένη κατασκευή εκλαμβάνει ως κυριότερο στοιχείο για τον καταλογισμό της ευθύνης μίας πράξης ή παράλειψης της θυγατρικής στο πρόσωπο της μητρικής τον έλεγχο που ασκεί η τελευταία στην πρώτη. Χαρακτηριστική περίπτωση η οποία αναδεικνύει την άρρηκτη σχέση της ευθύνης του νομικού προσώπου της μητρικής εταιρείας ως κυρίαρχου εταίρου με την άσκηση του δικαιώματος του ελέγχου επί της θυγατρικής αποτελεί η απόφαση υπ' αριθμόν 9291/1993 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών.¹⁶³ Το Δικαστήριο, επεσήμανε ότι είναι νοητή η επέκταση της ευθύνης του νομικού προσώπου της θυγατρικής, με την έννοια ότι εφόσον οι πράξεις, οι οποίες φαινομενικά είναι πράξεις της ανώνυμης εταιρείας, αλλά στην πραγματικότητα είναι πράξεις του μοναδικού ή κυρίαρχου μετόχου της, «θα πρέπει να θεωρηθούν ως πράξεις του μετόχου αυτού, με συνέπεια να ευθύνεται και αυτός για αυτές». Βάσει του σκεπτικού του συγκεκριμένου Δικαστηρίου, η ευθύνη του κυρίαρχου μετόχου(μητρική εταιρεία) μπορεί να θεμελιωθεί: α) σε σύμβαση, β) στις διαπραγματεύσεις περί εντολής, όταν η θυγατρική ενεργεί ως εντολοδόχος της μητρικής (βάσει της ΑΚ 723), γ) στις διατάξεις για τις αδικοπραξίες, στην περίπτωση που η μητρική με τις ενέργειές της, δηλαδή τις εντολές προς την θυγατρική, παρανόμως και υπαιτίως ζημιώσει τρίτο ή με πρόθεση προξένησε σε αυτόν ζημία κατά τρόπο αντιβαίνοντα στα χρηστά ήθη, οπότε υποχρεώνεται να την αποζημιώσει (ΑΚ 914, 919) και δ) στην διάταξη του άρθρου 922 του ΑΚ, όταν η θυγατρική εταιρεία δρα ως προστηθείσα της μητρικής.

Το συμπέρασμα του προκειμένου Δικαστηρίου ήταν ότι δέχθηκε ότι η σύσταση και λειτουργία ως θυγατρικής στο πλαίσιο ενός ομίλου μίας εταιρείας holding με αποκλειστικό σχεδόν μέτοχο την μητρική επιχείρηση καθώς και η ανάθεση εκ μέρους του ομίλου μίας επένδυσης στην εταιρεία αυτή δεν αντίκειται καθ'αυτές στους σκοπούς του δικαίου ή τα χρηστά ήθη, αφού συνιστούν μία καθόλα νόμιμη και θεμιτή επιχειρηματική επιλογή. «Όμως, η συνδρομή και άλλων περιστατικών δημιουργεί το σύνδεσμο εκείνο μεταξύ των δύο εταιρειών, που μπορεί να επιφέρει την άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της δεύτερης καθ' ης (δηλαδή της θυγατρικής)». Τέτοια περιστατικά ήταν στην συγκεκριμένη περίπτωση η προφανής υποκεφαλαιοδότηση της θυγατρικής και ο ισχυρός σύνδεσμος μεταξύ αυτής και της μητρικής.

Ακολούθως, η απόφαση του Εφετείου Θεσσαλονίκης υπ' αριθ. 1006/2003¹⁶⁴ θεώρησε ότι ο έλεγχος της θυγατρικής από την μητρική δεν αρκεί για να επεκταθεί η ευθύνη της πρώτης στην δεύτερη. Κατά αυτήν, «η χρήση των πλεονεκτημάτων που συνδέονται με την αυτοτέλεια του νομικού προσώπου δεν αποδοκιμάζεται από το δίκαιο, αλλά συνιστά ευχέρεια που παρέχει ο νόμος στους ιδιώτες για την εκπλήρωση των πάσης φύσεως σκοπών τους».

Ερμηνεύοντας η νομολογία τις διατάξεις του άρθρου 1 του ΕμπΝ¹⁶⁵ και 2 του ΒΔ της 2/4/ Μάιου 1835 (η οποία χαρακτηρίζει εμπορική πράξη «πάσαν επιχείρησιν μετακομίσεως δια γης ή δι' ύδατος»), δέχθηκε ότι εφοπλιστής είναι όχι μόνο ο πλοιοκτήτης, αλλά και ο μέτοχος ναυτιλιακής επιχείρησης «η οικονομική δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην εκμετάλλευση και εν γένει διαχείριση πλοίων, όταν κατέχει το σύνολο των μετοχών της επιχείρησης ή το μεγαλύτερο μέρος τους, ώστε από τη συμμετοχή του στην επιχείρηση να εξαρτάται ή εξακολουθήσει των εργασιών της ή αυτή η ύπαρξη της». Κατ' επέκταση, εφόσον στην παρούσα έρευνα μας ενδιαφέρει η επέκταση της ευθύνης στο πρόσωπο της μητρικής εταιρείας λόγω παραβιάσεων της ναυτιλιακής νομοθεσίας από την θυγατρική της εταιρεία, μπορούμε να εκλάβουμε την μητρική της εταιρεία η οποία είναι και ο κυρίαρχος μέτοχός που ασκεί κρίσιμο έλεγχο επί αυτής, ως εφοπλιστή της εν λόγω ναυτιλιακής και βαρυνόμενος με την ευθύνη της διαχείρισης και εκμετάλλευσης του πλοίου της.

Την γνώμη αυτή ακολούθησε η απόφαση 1058/1987 του Αρείου Πάγου¹⁶⁶ και πολλές άλλες οι οποίες αφορούσαν ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι εν λόγω αποφάσεις εξέλαβαν ως μοναδική προϋπόθεση για

¹⁶³ ΜΠρΑθ 9291/1993, ΕΕμπΔ 1993, σελ. 222 επ.

¹⁶⁴ ΕφΘεσ 1006/2003, Αρμενόπουλος 2003, σελ. 673.

¹⁶⁵ Για την ουσιαστική έννοια του εμπόρου.

¹⁶⁶ ΑΠ 1058/1987, ΕΝΔ 15. 241 επ.=ΝοΒ 1988. 1434 επ.=ΕΕμπΔ 1987.455 επ.

τον καταλογισμό της ιδιότητας του εφοπλιστή την ύπαρξη μετόχου ή εταίρου ο οποίος κατέχει το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών ή εταιρικών μεριδίων της θυγατρικής εταιρείας (κυρίαρχος ή μοναδικός μέτοχος/εταίρος), σε τέτοιο βαθμό ώστε από εκείνον να εξαρτάται η εξακολούθηση των λειτουργιών της και η εν γένει ύπαρξή της.

Όμως, κατά μία άποψη της θεωρίας,¹⁶⁷ η τοποθέτηση αυτή δεν θα συμβάδιζε με το σύστημα της εμπορικής ιδιότητας το οποίο ακολουθεί το ελληνικό δίκαιο και το οποίο δεν ταυτίζει την εμπορική (εφοπλιστική εν προκειμένω) ιδιότητα με την οικονομική ισχύ, αλλά με την διενέργεια εμπορικών πράξεων κατά σύνθετες επάγγελμα (άρθρο 1 ΕμπΝ), από κάποιον στο όνομα και για λογαριασμό του. Περαιτέρω, σύμφωνα με την αρχή της θεωρίας της άρσης της νομικής προσωπικότητας, το στοιχείο του ελέγχου της εταιρείας (θυγατρικής) από τον μέτοχο ή εταίρο δεν αρκεί για την παραμερισμό της. Αυτό διότι η άρση του εταιρικού πέλλου της θυγατρικής με μοναδική προϋπόθεση τον προαναφερθέντα απόλυτο έλεγχο από την μητρική της, θα έθετε αμφιβολίες και «τριγμούς» ακόμα και για την ίδια την έννοια και τον θεσμό της νομικής προσωπικότητας. Επιπλέον, η γενική και αφηρημένη σκέψη ότι η συμμετοχή στην θυγατρική εταιρεία αποτελεί και συμμετοχή στην οικονομική ζωή της και εκδήλωση σκοπού κερδοσκοπίας δεν αρκεί, προκειμένου να καταστήσει την συμμετοχή αυτή εμπορική πράξη (εφοπλιστική) και τον κυρίαρχο μέτοχο ή εταίρο ως υπεύθυνο των εφοπλιστικών και διαχειριστικών πράξεων ή παραλείψεων οι οποίες θέτουν την αρχή της ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε κίνδυνο.

Από όλα τα παραπάνω, συνάγεται η αντίληψη πως η ύπαρξη στην θυγατρική ναυτιλιακή εταιρεία ενός μοναδικού ή κυρίαρχου μετόχου ή εταίρου, δεν συνεπάγεται και αυτόματα την επέκταση της ευθύνης σε αυτόν της παραβίασης της νομοθεσίας εκ μέρους της εταιρείας. Αποτελεί δηλαδή αναγκαία αλλά επ' ουδενί μοναδική συνθήκη της επέκτασης αυτής. Πρέπει επομένως να συντρέχουν και άλλα πραγματικά περιστατικά για να γίνει δεκτή. Τέτοια είναι, όπως θα αναλυθούν εκτενώς, μεταξύ άλλων, η προς τα έξω ταύτιση της περιουσίας της μητρικής και της θυγατρικής, η μη τήρηση επιβαλλόμενων εταιρικών διατυπώσεων και η ανεπαρκής χρηματοδότηση της θυγατρικής εταιρείας.¹⁶⁸

Την απόρριψη της θεωρίας του ελέγχου ως μοναδικής προϋπόθεσης για να επεκταθεί η ευθύνη της θυγατρικής εταιρείας θεμελίωσαν οι αποφάσεις 17/1994¹⁶⁹ και 5/1996¹⁷⁰ της Ολομελείας του Αρείου Πάγου. Πιο συγκεκριμένα, οι εν λόγω αποφάσεις ανέτρεψαν τις αντίστοιχες εφετειακές αποφάσεις οι οποίες θεώρησαν ως μοναδική αιτία ευθύνης του κυρίαρχου μετόχου της εταιρείας ότι ο έλεγχος της γινόταν αποκλειστικά από εκείνον. Η Ολομέλεια του Αρείου Πάγου δέχθηκε ότι εφόσον ο εταίρος διενεργεί πράξεις για ξένο λογαριασμό και σε ξένο όνομα, δεν γίνεται έμπορος (άρα και εφοπλιστής), ασχέτως του αριθμού των μετοχών ή εταιρικών μεριδίων τις οποίες κατέχει. Στο ίδιο μήκος κύματος είναι η απόφαση 1394/1997 του Εφετείου Πειραιά,¹⁷¹ σύμφωνα η οποία αρνήθηκε να χαρακτηρίσει τον μεγαλομέτοχο ναυτιλιακής εταιρείας φυσικό εφοπλιστή, δηλαδή έμπορο, απλώς και μόνο επειδή κατείχε την πλειοψηφία των μετοχών και εκπροσωπούσε την πλοιοκτήτρια και την διαχειρίστρια εταιρεία.

Θεωρία του Παρένθετου Προσώπου

Μία δεύτερη κατασκευή στηρίζεται στην ιδέα της άσκησης εμπορίας (και κατ' επέκταση εφοπλισμού) με παρένθετο πρόσωπο. Ως παρένθετο γενικά χαρακτηρίζεται το πρόσωπο εκείνο, το οποίο φαινομενικά ασκεί εμπορική δραστηριότητα στο όνομά του, στην πραγματικότητα όμως ενεργεί για λογαριασμό άλλου (υποκρυπτόμενου) στο πρόσωπο στο οποίο μεταφέρονται τα οικονομικά αποτελέσματα της

¹⁶⁷ Αθ. Λιακόπουλος, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία, 1993, σελ. 96. Β. Αθανασοπούλου, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρείες, ΠειρΝ 2005, σελ. 389 επ. (393), Σεργής, Σημείωση στην ΑΠ 1058/1987, ΕΝΔ 15, σελ. 242 επ. (242).

¹⁶⁸ Αθ. Λιακόπουλος, ό.π., σελ. 99, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η προστασία των δανειστών στις ναυτιλιακές εταιρίες με παραμέριση της νομικής προσωπικότητας, Αρμ. 1993, σελ. 885.

¹⁶⁹ ΑΠ 17/1994, ΕΕμπΔ 1994. 589 επ.=ΕπισκΕΔ 1995. 343 επ. Επίσης, βλ. ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΔ 30. 108 επ.

¹⁷⁰ ΑΠ 5/1996, ΔΕΕ 1996.934 επ. και 1105 επ.=ΕπισκΕΔ 1996. 815 επ.=ΕΕμπΔ 1996. 758 επ. Επίσης, βλ. ΕφΠειρ 695/2000, ΕΕμπΔ 2000.767 επ., ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΔΕΕ 2003.791 επ. και ΕΕμπΔ 2004. 80 επ.

¹⁷¹ ΕφΠειρ 1394/1997, ΕΝΔ 26. 89 επ.

δραστηριότητας του παρένθετου.¹⁷² Στην γενική θεωρία του εμπορικού δικαίου, ορίζεται ότι σε περίπτωση άσκησης εμπορικών (εφοπλιστικών εν προκειμένω) πράξεων με παρένθετο πρόσωπο, έμπορος (εφοπλιστής) είναι τόσο το παρένθετο πρόσωπο όσο και το υποκρυπτόμενο πρόσωπο και ευθύνονται και οι δύο, παρόλο που ο πρώτος φαίνεται να αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις στο όνομά του.¹⁷³ Ο μηχανισμός αυτός έχει ως σκοπό την προστασία του αντισυμβαλλομένου του παρενθέτου προσώπου σε περίπτωση κατά την οποία λαμβάνει χώρα καταστρατήγηση των διατάξεων περί της εμπορικής ιδιότητας.¹⁷⁴ Το παρένθετο αυτό πρόσωπο, κατά μία άποψη,¹⁷⁵ δύναται να είναι όχι μόνο φυσικό αλλά και νομικό, άρα να παίρνει και την μορφή κάποιας θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Κατά την αντίθετη άποψη,¹⁷⁶ οι περιπτώσεις αυτές της άσκησης εμπορίας με παρένθετο πρόσωπο εφαρμόζονται κυρίως στην περίπτωση όπου το παρένθετο πρόσωπο είναι φυσικό πρόσωπο. Βάσει αυτού του σκεπτικού, η σύσταση κεφαλαιουχικής εταιρείας δεν αποτελεί εξ αρχής καταστρατήγηση των διατάξεων για την εμπορική ιδιότητα, καθόσον ο νόμος προβλέπει τα διάφορα εταιρικά σχήματα με κεφαλαιουχικό χαρακτήρα, τα οποία επιτρέπουν την δημιουργία ενός νέου, ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα από τα μέλη ή τους μετόχους του, ο οποίος επωμίζεται τις ευθύνες για τυχόν πράξεις ή παραλείψεις οι οποίες προσκρούουν στην εκάστοτε νομοθεσία. Επομένως, η υιοθέτηση μίας αντίληψης ότι μόνη η σύσταση ενός εταιρικού μορφώματος θα ισοδυναμούσε με καταστρατήγηση των εταιρικών διατάξεων θίγει την βασικό δικαίωμα συστάσεως επιχειρήσεων. Καταστρατήγηση θα υπήρχε μόνο αν η εταιρεία δεν είχε καμία σχέση με τον κρυπτόμενο, δηλαδή ο τελευταίος δεν ήταν καν εταίρος της, οπότε οι συναλλαγές της θα γίνονταν μόνο τυπικά στο όνομά της και αυτή δεν θα ήταν παρά ένα παρένθετο πρόσωπο.¹⁷⁷

Εφόσον λοιπόν, αποτελεί αναμφισβήτητο γεγονός ότι πίσω από κάθε εταιρεία υπάρχουν ένας ή περισσότεροι επιχειρηματίες, ενδεχόμενη αποδοχή των προαναφερθεισών αρχών επί ναυτιλιακών εταιρειών, θα οδηγούσε σε κατάλυση του θεσμού της νομικής προσωπικότητας και σε αχρήστευση του ίδιου του τύπου της ναυτιλιακής εταιρείας. Αποδεικνύεται, συνεπώς, βάσει της συγκεκριμένης, ορθότερης άποψης ότι η θεωρία του παρενθέτου προσώπου δε αποτελεί πρόσφορη νομική βάση για την επέκταση της ευθύνης στον κυρίαρχο ή μοναδικό μέτοχο (μητρική εταιρεία)μίας θυγατρικής μονοβάπορης ναυτιλιακής.

Η θεωρία του παρένθετου προσώπου βρίσκει εν μέρει εφαρμογή στην εικονικότητα ως ενδείκτη καταχρηστικότητας και λόγο εν στενή εννοία άρσης της νομικής προσωπικότητας μίας εταιρείας.

Θεωρία των Κερδοσκοπικών Εγγυήσεων

Ένας τρίτος μηχανισμός επέκτασης της εφοπλιστικής ιδιότητας και συνεπώς της επέκτασης της ευθύνης στον κυρίαρχο ή αποκλειστικό μέτοχο είναι η παροχή εγγυήσεων (Ν. 4548/2018, άρθρο 99, παρ.3 στ) υπέρ της προκειμένης εταιρείας. Βάσει αυτής της άποψης,¹⁷⁸ την οποία ενστερνίστηκε και η απόφαση 1513/1980 της Ολομελείας του Αρείου Πάγου,¹⁷⁹ έμπορος (εφοπλιστής) μπορεί να χαρακτηριστεί ο

¹⁷² Ι. Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 1739/1995, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 212 επ.

¹⁷³ Ε. Τζίβα, Άσκηση εμπορίας με παρένθετο πρόσωπο, Αρμ. 1984, σελ. 441 επ., Κ. Αλεπάκος, Ο παραμερισμός (κάμψη) της νομικής προσωπικότητας της ΑΕ στη νομολογία, 1994, σελ. 36.

¹⁷⁴ ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΔ 30, σελ. 108 επ.

¹⁷⁵ Ε. Τζίβα, ό.π., σελ. 441 επ., Λ. Γεωργακόπουλος, Εμπόριο -ιδίως χρηματιστηριακό- κάτω από ξένο όνομα και κατάχρηση πληρεξουσιότητας (γνμ.), ΔΕΕ 1996, σελ. 470 επ., Λ. Κοτσίρης, Άσκηση εμπορικής επιχείρησης με παρένθετο πρόσωπο (γνμ.), ΕΕμπΔ 1986, σελ. 388 επ.

¹⁷⁶ Ε. Περάκης, Γενικό Μέρος Εμπορικού Δικαίου, 1999, σελ. 277, Ι. Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 8734/1986, ΕΕμπΔ 1986, σελ. 665 επ., Κ. Αλεπάκος, Ο παραμερισμός (κάμψη) της νομικής προσωπικότητας της ΑΕ στη νομολογία 1994, σελ. 38, Β. Αθανασοπούλου, ό.π., σελ. 396.

¹⁷⁷ Ι. Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 8734/1986, ΕΕμπΔ 1986, σελ. 665 επ.

¹⁷⁸ Την θεωρία των κερδοσκοπικών εγγυήσεων δέχονται μεταξύ άλλων και οι Ολ ΑΠ 48/1996, ΕΤρΑξΧρΔ 1998, σελ. 402 επ., ΑΠ 715/1979, ΕΕμπΔ 1980, σελ. 209 επ., ΠΠρΝαυπλ. 11/1992, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 215 επ. Όμως, βλ. ΠΠρΠειρ 230/1988, ΕΝΔ 16, σελ. 441 επ., η οποία δέχθηκε ότι η εγγύηση είναι μία υποκειμενικώς εμπορική πράξη και κατέληξε να απαγγείλει προσωπική κράτηση σε βάρος των κυρίαρχων μετόχων-διευθυντών συμβούλων ανωνύμου εταιρείας, τους οποίους είχε ήδη χαρακτηρίσει εμπόρους. Την απορρίπτει επίσης η ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝΔ 35, σελ. 57 επ.

¹⁷⁹ ΟΛΑΠ 1513/1980, ΝοΒ 1981, σελ. 865 επ.

μοναδικός ή οιονεί μοναδικός μέτοχος εταιρείας ο οποίος παράσχει σε τράπεζα προσωπική εγγύηση προς εξασφάλιση της τελευταίας για την επιστροφή πίστωσης που χορηγήθηκε στην (ναυτιλιακή) εταιρεία στο πλαίσιο σχετικής συμβάσεως. Με αυτόν τον τρόπο, γίνεται δεκτό ότι μία κατ' αρχήν αστική πράξη δύναται να θεωρηθεί αντικειμενικώς εμπορική, όταν συντρέχουν ως προς αυτήν τα στοιχεία της εμπορικότητας, δηλαδή στοιχεία τα οποία είναι κοινά σε όλες τις προβλεπόμενες εμπορικές από το νόμο πράξεις, όπως τέτοια είναι η επιδίωξη κέρδους από την διαμεσολάβηση. Ειδικότερα, η διαμεσολάβηση του εγγυητή στην παροχή πίστωσης συνιστά στοιχείο εμπορικότητας εφόσον έχει σαν σκοπό την επιδίωξη κέρδους από την συμμετοχή του στην εν λόγω δικαιοπραξία και την ανάληψη του σχετικού κινδύνου. Στην συνέχεια, η απόφαση της Ολομελείας του Αρείου Πάγου δέχθηκε ότι το τελευταίο συμβαίνει όταν η εγγύηση παρέχεται υπέρ μίας εταιρείας από τον μοναδικό ή κυρίαρχο εταίρο της, λόγω της επιρροής την οποία ασκεί στην εταιρεία. Αντίθετα, παρόμοια εγγύηση η οποία παρέχεται υπέρ μίας εταιρείας από μη κυρίαρχο εταίρο ή μειοψηφούντα μεγαλομέτοχο, δεν έχει την δυνατότητα να επηρεάσει την πορεία της εταιρείας προς το συμφέρον του.

Η προαναφερθείσα άποψη καταλήγει σε εσφαλμένο συμπέρασμα διότι σύμφωνα με το άρθρο 1 του Εμπορικού Νόμου «έμποροι είναι όσοι μετέρχονται πράξεις εμπορικής και κύριον επάγγελμα έχουν την εμπορία», το οποίο σημαίνει ότι προϋπόθεση για την κτήση της εμπορικής (εφοπλιστικής) ιδιότητας ουσιαστικά είναι η συνήθης και κατ' επάγγελμα διενέργεια πρωτότυπα εμπορικών πράξεων. Συνεπώς, το άρθρο αυτό δεν συνδέει την εμπορική ιδιότητα ενός προσώπου με τις αντικειμενικώς εμπορικές πράξεις καθ' εαυτές, αλλά με το επάγγελμα το οποίο αυτές συνθέτουν.

Για αυτόν τον λόγο, δεν μπορεί να εδραιωθεί ως μοναδικό και αυτοτελές κριτήριο για την θεμελίωση της εφοπλιστικής ιδιότητας στον κυρίαρχο μέτοχο (δηλαδή την μητρική εταιρεία εν προκειμένω) η παροχή εγγυήσεων οι οποίες αποσκοπούν στην κερδοσκοπία. Συνήθως, εκλαμβάνεται ως ένα από τα πραγματικά περιστατικά, των οποίων απαιτείται προηγούμενη συνολική εξέταση από το δικαστήριο και συνυπολογισμός με άλλες προϋποθέσεις προκειμένου να αποδειχτεί η καταχρηστικότητα της επίκλησης του θεσμού της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής εταιρείας.¹⁸⁰

Αυτό συμβαίνει, αντίθετα, όταν ο μοναδικός ή κυρίαρχος μέτοχος υποχρηματοδοτεί την εταιρεία του, δηλαδή την εφοδιάζει με περιουσία η οποία δεν βρίσκεται σε αναλογία με την έκταση και την δυναμικότητα της εταιρικής επιχειρήσεως (ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της εταιρείας). Στην περίπτωση λοιπόν, όπου αποδεικνύεται ότι η παροχή των εγγυήσεων από το μοναδικό ή τον οιονεί μοναδικό μέτοχο ή εταίρο για χρέη της εταιρείας του οφείλεται στην ανεπαρκή χρηματοδότηση της από εκείνον, τότε ενδεχόμενη επίκληση από αυτόν της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της εταιρείας και ταυτόχρονη επίκληση της έλλειψης της ιδιότητας του εφοπλιστή στο πρόσωπό του θα θεωρηθεί καταχρηστική.

Θεωρία του Αυτοχαρακτηρισμού ενός προσώπου ως Εφοπλιστή

Τέταρτος μηχανισμός επέκτασης της εμπορικής (εφοπλιστικής) ιδιότητας, αλλά και της ευθύνης την οποία αυτή συνεπάγεται, στον κυρίαρχο ή μοναδικό μέτοχο μίας θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας είναι όταν εκείνος είτε σιωπηρά είτε μέσω της συμπεριφοράς του προς τρίτους άφησε να εννοηθεί ότι ο ίδιος είναι εφοπλιστής.

Ωστόσο, δεν αρκεί από μόνο του το γεγονός ότι κάποιο πρόσωπο δηλώνει ότι είναι εφοπλιστής, ώστε να φέρει ευθύνη για πράξεις ή παραλείψεις οι οποίες οδηγούν σε μη τήρηση των κανόνων ασφαλών ναυσιπλοΐας. Πρέπει να μην είναι πράγματι εφοπλιστής ώστε να εμπίπτει στην συγκεκριμένη κατηγορία, όπως επίσης πρέπει να εφαρμόζονται στην εκάστοτε περίπτωση εκείνοι οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου οι οποίοι είναι απαραίτητοι.¹⁸¹

Το συγκεκριμένο πρόσωπο το οποίο εμπίπτει σε αυτές τις περιπτώσεις δύναται να θεωρηθεί «φαινόμενος» έμπορος (εφοπλιστής) με αποτέλεσμα να υποστεί την ευθύνη η οποία συνάγεται από την ιδιότητα του εφοπλιστή. Νομική βάση για την υπαγωγή του αυτή αποτελεί η αρχή του φαινομένου δικαίου, η οποία

¹⁸⁰B. Αθανασοπούλου, ό.π., σελ. 398, Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 881.

¹⁸¹Κ. Αλεπάκος, Ο παραμερισμός (κάμψη) της νομικής προσωπικότητας της ΑΕ στη νομολογία, 1994, σελ. 40., Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 884.

αποτελεί ειδική περίπτωση εφαρμογής της ΑΚ 281.¹⁸² Στην περίπτωση λοιπόν κατά την οποία δημιουργήθηκε στον καλόπιστο τρίτο (λόγω της συμπερασματικά εξαγόμενης συμπεριφοράς του προσώπου) η πεποίθηση ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο εκτελεί πράξεις εφοπλισμού και διαχείρισης λ.χ. ενός πλοίου θυγατρικής το οποίο προκάλεσε λόγω αναξιοπλοΐας του ατύχημα σε τρίτους, τότε υφίσταται τις ανάλογες δυσμενείς συνέπειες, χωρίς να υπάρχει περίπτωση περιορισμού της ευθύνης. Οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά είναι: α) ο καταλογισμός συγκεκριμένης συμπεριφοράς η οποία αποτελεί παραβίαση κανόνα, β) καλή πίστη του ζημιωθέντος τρίτου και γ) ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της φαινόμενης κατάστασης του προσώπου ως εφοπλιστή και της απόφασης του τρίτου να προβεί στην εκάστοτε συναλλαγή.

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή οικονομία, η νομολογία σε ορισμένες περιπτώσεις¹⁸³ δέχεται ότι είναι δυνατή ανατροπή του τεκμηρίου του άρθρου 105 ΚΙΝΔ,¹⁸⁴ ότι δηλαδή άλλο πρόσωπο και όχι ο φαινόμενος πλοιοκτήτης εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του πλοίο ξένης ιδιοκτησίας και συνεπώς ότι είναι εφοπλιστής με όλα τα σχετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις. Κατά αυτόν τον τρόπο, χαρακτηρίζεται -βάσει των συγκεκριμένων αποφάσεων της νομολογίας- ως εφοπλιστής και ο κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος (η μητρική holding company στην εξεταζόμενη περίπτωση) της φερόμενης ως πλοιοκτήτριας εταιρείας, ο οποίος διενεργεί εφοπλιστικές πράξεις στο όνομα και για λογαριασμό της θυγατρικής εταιρείας, αλλά για δικό του λογαριασμό. Ερμηνεύοντας τον όρο «δι' εαυτόν» του άρθρου 105 ΚΙΝΔ, τον θεωρούν ισοδύναμο με τον όρο «για ίδιο λογαριασμό». Συνήθως, ο κυρίαρχος αυτός μέτοχος είναι και διαχειριστής της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Οι πράξεις οι οποίες όταν εξωτερικευθούν σε τρίτους προσδίδουν την ιδιότητα του εφοπλιστή στον προαναφερθέντα κυρίαρχο μέτοχο έχουν τυποποιηθεί και συνήθως περιλαμβάνουν αποφάσεις διαχείρισης, οργάνωσης και διεύθυνσης του πλοίου, ναυλώσεις του πλοίου, κατάρτιση και ναυτολόγηση πληρώματος, ασφάλιση αυτού κατά των θαλάσσιων κινδύνων κ.α. Με αυτόν τον τρόπο, η 1308/1989¹⁸⁵ απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά θεώρησε εφοπλιστή μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, καθώς ενεργούσε πάντοτε αποκλειστικά για τον εαυτό του σε ναυλώσεις του πλοίου, υπογραφή Bill of Sale, ασφάλισή του κ.α.

Συνεπώς, στην περίπτωση κατά την οποία ο μοναδικός ή κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος ναυτιλιακής εταιρείας εκμεταλλεύεται το πλοίο της στο δικό του όνομα και για λογαριασμό του, τότε αποκτά την εφοπλιστική ιδιότητα (όπως το άρθρο 105 ΚΙΝΔ ορίζει). Στην περίπτωση δε, κατά την οποία άφηνε να εννοηθεί ότι αυτός ασκεί τις εφοπλιστικές πράξεις στο δικό του όνομα, αλλά στην πραγματικότητα τις ασκούσε στο όνομα της εταιρείας, εφόσον συνέτρεχαν και οι λοιπές προϋποθέσεις του φαινόμενου εμπόρου (εφοπλιστή), τότε θα είχαμε περίπτωση καταχρηστικής συμπεριφοράς (ΑΚ 281) και άρσης του εταιρικού πέπλου της εταιρείας. Οπότε και σε εκείνη την περίπτωση θα έφερε την ευθύνη της διαχείρισης των πλοίων.

Συνδυασμός Θεωριών

Τέλος, σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να υπάρχει συνδυασμός των ανωτέρω μηχανισμών. Ούτε όμως και ο συνδυασμός αυτός μπορεί από μόνος του να οδηγήσει στην άρση της αυτοτέλειας ενός νομικού προσώπου, προκειμένου να θεωρηθεί ο μοναδικός ή ο κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος ως εφοπλιστής και να θεμελιωθεί η ευθύνη του για εταιρικά χρέη και ευθύνες. Αυτό, γιατί πρέπει και πάλι να συντρέχουν τα πραγματικά περιστατικά τα οποία απαιτούνται σε καθεμία περίπτωση ξεχωριστά ώστε να υπάρχουν

¹⁸² Γ. Σωτηρόπουλος, Σημείωση στην ΑΠ 218/1996, ΔΕΕ 1996, σελ. 806 επ.

¹⁸³ ΕφΠειρ 695/2000, ΕΕμπΔ 2000, σελ. 767 επ., ΕφΑθ 8006/1991, ΕΝΔ 21, σελ. 130 επ., ΕφΠειρ 268/1989, ΕΝΔ 17, σελ. 517 επ., ΕφΠειρ 1514/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 536 επ. Αντίθετα, ΕφΠειρ 161/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 65 επ. όπου δέχθηκε ότι ο κυρίαρχος εταίρος εκναύλωνε το πλοίο της εταιρείας στο όνομα και για λογαριασμό εκείνης και άρα δεν είχε την ιδιότητα του εφοπλιστή.

¹⁸⁴ Το άρθρο 105 ΚΙΝΔ ορίζει ότι «ο εκμεταλλευόμενος δι' εαυτόν πλοίων ανήκον εις άλλον (εφοπλιστής) οφείλει να δηλώσει τούτο εγγράφως από κοινού μετά του κυρίου του πλοίου εις την λιμενικήν αρχήν του τόπου νηολογήσεως... Μη γενομένης τοιαύτης δηλώσεως ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο δι' εαυτόν».

¹⁸⁵ ΠΠρΠειρ 1308/1989, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

σωρευτικά οι προϋποθέσεις εκείνες για να επεκταθεί η ευθύνη και στον μέτοχο (μητρική εταιρεία).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα από τη νομολογία αυτού του συνδυασμού είναι η απόφαση του Εφετείου Θράκης 104/1992¹⁸⁶ όπου υπήρξε συνδυασμός των θεωριών της κερδοσκοπικής εγγυήσης και του ελέγχου, και το Δικαστήριο επέδωσε στους εναγόμενους την εμπορική ιδιότητα. Επιπρόσθετα, υπάρχει πλήθος άλλων αποφάσεων οι οποίες συνδυάζουν τις προαναφερθείσες θεωρίες.¹⁸⁷

9.1 Κριτική και συγκριτική επισκόπηση της Θεωρίας της Εφοπλιστικής ιδιότητας με τις υπόλοιπες νομικές βάσεις ευθύνης της Μητρικής εταιρείας.

Η Θεωρία του καταλογισμού της Εφοπλιστικής ιδιότητας στον κυρίαρχο μέτοχο (μητρική εταιρεία) της θυγατρικής, παρουσιάζει αρκετές ατέλειες, όπως ανέδειξαν με το πέρας των χρόνων οι διάφορες δικαστικές αποφάσεις οι οποίες και αποφάνθηκαν για κάθε θεωρία ξεχωριστά η οποία και αποτελεί έκφανση της γενικότερης Θεωρίας του Εφοπλισμού. Συγκριτικά με τον θεσμό της Άρσης της Αυτοτέλειας, φαντάζει ως μία πρώτη, ημιτελής προσπάθεια για να καταλήξει η νομική θεωρία σε αυτόν. Η χρησιμότητα της Θεωρίας του Εφοπλισμού έγκειται στην αξιοποίηση κριτηρίων όπως του Παρένθετου Προσώπου, του Ελέγχου από την μητρική και των Κερδοσκοπικών Εγγυήσεων ως ενδείκτες πλέονγια να αρθεί η Αυτοτέλεια του νομικού προσώπου της θυγατρικής. Η άποψη κρίνεται ορθότερη ώστε εφόσον, όπως αναλύθηκε ήδη, κανένα από τα κριτήρια αυτά δεν μπορεί να λειτουργήσει σαν ξεχωριστή και αυτόνομη θεωρία και μόνο σε μία περίπτωση συνεκτίμησης και αλληλοσυμπληρώσεως μεταξύ τους μπορούν να αποτελέσουν μία ένδειξη για το αν κρίνεται σκόπιμη η επίρρηση ευθυνών και στην μητρική ναυτιλιακή εταιρεία.

Συγκριτικά με την αδικοπραξία (ΑΚ 914) ως νομική βάση ευθύνης της μητρικής εταιρείας, αυτή φαντάζει ως μία υποπερίπτωση της αντίστοιχης ευθύνης λόγω εφοπλισμού (κυρίως στην Θεωρία του Ελέγχου) και αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις θεμελιώσεώς της. Το ίδιο ισχύει και για την ευθύνη της μητρικής από πρόσκτηση (ΑΚ 922) η οποία αποτελεί μία από τις περιπτώσεις ευθύνης της μητρικής εταιρείας λόγω εφοπλισμού.

IV. ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΙΔΙΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗΤΡΙΚΗΣ

1. Καταλογισμός ευθύνης σε μητρική εταιρεία: Θεωρία ελέγχου. Στην προσπάθειά να καταλήξουμε σε μία νομική βάση η οποία να καθιστά ευρέως αποδεκτή την επέλευση του καταλογισμού της ευθύνης στην μητρική ναυτιλιακή εταιρεία ενός ναυτικού ομίλου, οφείλουμε να αναζητήσουμε την ορθότητα της εφαρμογής της σε διαφορετικά συστήματα δικαίου και έννομες τάξεις.

Σύμφωνα με την κοινοτική έννομη τάξη, δεν υπάρχει στο δίκαιο της Ε.Κ. αυτούσια σχετική διάταξη για τον καταλογισμό της ευθύνης της θυγατρικής εταιρείας στην μητρική της, όμως υπάρχουν κάποιες πραγματικές προϋποθέσεις, οι οποίες όταν πληρούνται διαζευκτικά, τότε γίνεται στην πραγματικότητα αποδεκτό ότι συντρέχει λόγος καταλογισμού. Η μητρική εταιρεία δύναται να ευθύνεται όταν διαζευκτικά: (α) έχει παραβιάσει η ίδια τους κανόνες δικαίου (αναπτύσσοντας ταυτόσημη ή παράλληλη εξωτερική συμπεριφορά με την θυγατρική της), (β) έχει θετικά συνεισφέρει η ίδια στην σύλληψη, στον σχεδιασμό ή στην υλοποίηση της παράνομης συμπεριφοράς της θυγατρικής (ανεξάρτητα αν η συμπεριφορά αυτή εξωτερικεύεται ως συμπεριφορά της μητρικής), (γ) προκύπτει ζωτικό επιχειρηματικό συμφέρον της για άσκηση πραγματικού ελέγχου στις δραστηριότητες της θυγατρικής.¹⁸⁸ Χαρακτηριστική περίπτωση της άρσης του ανευθυνου της μητρικής εταιρείας είναι η παράλειψη ελέγχου vetting και αξιολόγησης των πλοίων της θυγατρικής της τα οποία εξυπηρετούν δικά της συμφέροντα και στην ουσία τα διαχειρίζεται

¹⁸⁶ ΕφΘρ. 104/1992, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

¹⁸⁷ Βλ. ενδεικτικά τις ΕφΘες 1534/1996, Αρμ 1996, σελ. 1106 επ. (θεωρία ελέγχου και θεωρία των κερδοσκοπικών εγγυήσεων), ΕφΑθ 11452/1986, ΕΕμΠΔ 1987, σελ. 374 επ. και ΕΝΔ 15, σελ. 243 επ. (θεωρία του ελέγχου και θεωρία των κερδοσκοπικών εγγυήσεων) και ΠΠρΑθ 646/2005, ΔΕΕ 2005, σελ. 1176 (θεωρία του ελέγχου και θεωρία των κερδοσκοπικών εγγυήσεων).

¹⁸⁸ Βλ. Α. Αθανασίου – Ε. Μαστρομανώλης, ό.π. σελ. 1308.

εκείνη. Παράδειγμα αυτής της άρσης είναι η υπόθεση Erika όπου το Cour de Cassation δέχθηκε ως de facto ναυλωτή του ζημιογόνου πλοίου όχι την θυγατρική (συμβατικός ναυλωτής) αλλά την μητρική ναυτιλιακή εταιρεία.

Από τις προϋποθέσεις οι οποίες εκτέθηκαν ανωτέρω, γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες υφίσταται ευθύνη της μητρικής εταιρείας για ενέργειες στις οποίες προέβη η ίδια (χωρίς να εξωτερικεύονται από την θυγατρική της), είτε λόγω πράξεών της οι οποίες καθιστούσαν αδύνατη την συμμόρφωση πλοίου της θυγατρικής με τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, είτε λόγω παραλείψεων της επειδή δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι η θυγατρική της τηρεί τους εκάστοτε κανόνες ενός αντίστοιχου νομικού καθεστώτος. Αυτή η ανισορροπία κόστους – οφέλους επιφέρει την μεταβίβαση του επιχειρηματικού κινδύνου στην θυγατρική μονοβάπορη εταιρεία και καθιστά τις προειρημένες στρατηγικές κινήσεις της μητρικής εταιρείας αντι-ανταγωνιστικές. Συμπερασματικά, εφαρμόζοντας αναλογικά τις γενικές αυτές διατάξεις της ευθύνης της μητρικής εταιρείας στο ειδικότερο πλαίσιο της ναυτιλίας, διαπιστώνεται ότι η ευθύνη της μητρικής ναυτιλιακής εμπεριέχει και τις περιπτώσεις στις οποίες η ίδια δεν διασφάλισε ότι η θυγατρική ναυτιλιακή της έλαβε τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να τηρήσει τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί ορίζονται στα διάφορα ναυτικά καθεστώτα.

Περαιτέρω, εκτός των περιπτώσεων εκείνων όπου η μητρική εταιρεία ευθύνεται για δικές της, άμεσες, ενέργειες ή παραλείψεις, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ναι μεν η προκείμενη ενέργεια εξωτερικεύεται από την θυγατρική, όμως η άσκηση ελέγχου πάνω της από τον κυρίαρχο μέτοχο της είναι τόσο ισχυρή ώστε εκείνος υποκρύπτεται πίσω από την συγκεκριμένη ενέργεια της. Πρόκειται στην ουσία για μία «έμμεση» ίδια ενέργεια της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας, για την οποία και φέρει την ευθύνη.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα όπου η άμεση ή απώτερη μητρική εταιρεία του ομίλου συλλαμβάνει την απόφαση και την οργάνωσή για τέλεση της παράβασης, η οποία μορφοποιείται και παίρνει υπόσταση διαμέσου της συμπεριφοράς της θυγατρικής της. Αντίστοιχο είναι και το παράδειγμα της πρόβλεψης μηχανισμού υποχρεωτικής έγκρισης των αποφάσεων της ναυτιλιακής θυγατρικής από την μητρική του ομίλου, προτού αυτές υλοποιηθούν από την πρώτη, ή της διασφάλισης ροής πληροφοριών μεταξύ των εταιρειών, ώστε να επιτυγχάνεται ο έλεγχος λήψης αποφάσεων από την μητρική και προς το συμφέρον αυτής. Συνεπώς, η μητρική εταιρεία οφείλει να ελέγχει η ίδια την θυγατρική της και να επιμελείται τυχόν ατασθαλίες στις οποίες δύναται να προβεί η δεύτερη. Περαιτέρω, η θυγατρική υιοθετεί μία εξωτερικά διαπιστώσιμη και απαγορευμένη συμπεριφορά, της οποίας όμως η σύλληψη και η διαμόρφωση οφείλεται στην μητρική, κάτι το οποίο είναι δυσχερές να αποδειχθεί χωρίς (μη προσβάσιμα σε τρίτους) στοιχεία αναγόμενα στην εσωτερική λειτουργία του ομίλου.

Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν αρκεί για τον καταλογισμό απλής δυνατότητας άσκησης ελέγχου της μητρικής επί της θυγατρικής, αλλά συμφέρον πραγματικού ελέγχου. Οι ίδιες ενέργειες της μητρικής κατά την διάρκεια αυτού του ελέγχου μπορούν να έχουν και την μορφή της (προκαταβολικής) συγκατάθεσης ή της (μεταγενέστερης) έγκρισης. Σε μερικές περιπτώσεις η νομολογία έχει αρκестεί και στην δυνατότητα ελέγχου της θυγατρικής, με ταυτόχρονη γνώση και (παθητική) αποδοχή της παράνομης πρακτικής της από την μητρική, η οποία εν τοις πράγμασι εξομοιώνεται με σιωπηρή έγκριση. Το συμφέρον πραγματικού ελέγχου της θυγατρικής εταιρείας από την μητρική δύναται να εκδηλωθεί ακόμα ισχυρότερο όταν υλοποιηθεί σε θετική παρέμβαση της μητρικής στις δραστηριότητες της θυγατρικής. Στις περιπτώσεις δε όπου την θυγατρική εταιρεία ελέγχουν από κοινού (50%) δύο μητρικές, τότε υπάρχει όχι μόνο συμφέρον, αλλά και αναγκαιότητα για την από κοινού αρμονική λήψη αποφάσεων και διαχείρισης της κοινής θυγατρικής.

Στην απόφαση Bollore¹⁸⁹ του ΔΕΚ η Επιτροπή είχε αποδώσει στη μητρική την συμπεριφορά της θυγατρικής αν και στην συνέχεια της επέβαλε πρόστιμο και για την δική της άμεση και προσωπική συμμετοχή στην παράβαση. Γενικά, κρίσιμες παράμετροι για την απόδοση ευθύνης στην μητρική εταιρεία λόγω ιδίων ενεργειών της, αποτελούν αφενός η εμφανής έλλειψη αυτονομίας της θυγατρικής κατά την λήψη συναφών με την διαχείριση των ιδίων της των πλοίων αποφάσεων, εξαιτίας της τήρησης ουσιαστικά

¹⁸⁹ ΔΕΚ απόφαση της 3.9.2009, συν. Υπόθ. C-322/2007 P, C-327/2007 P και C-338/2007 P, Kohler, Bollore κ.α. κατά Επιτροπής, αδημ.

των οδηγιών της μητρικής της και αφετέρου οι οικονομικοί και νομικοί δεσμοί ανάμεσα στις δύο εταιρείες.

Επιπλέον, σε περίπτωση κατά την οποία ο μοναδικός ή κυρίαρχος μέτοχος ή εταίρος (μητρική εταιρεία) οποιασδήποτε ναυτιλιακής εταιρείας προβαίνει σε πράξεις διαχείρισης και εφοπλισμού τους (λ.χ. ναύλωση πλοίου, ασφάλισή του εναντίον των θαλάσσιων κινδύνων, επισκευή του κτλ.) και δε δηλώνει ρητά πως ενεργεί για την πλοιοκτήτρια-θυγατρική εταιρεία, αλλά ούτε και συνάγεται από τις περιστάσεις ότι επιχειρεί την σχετική δικαιοπραξία για λογαριασμό της, τότε ευθύνει για τα γεννώμενα χρέη εξ αιτίας των ζημιών εξ αδικοπραξίας (ΑΚ 914) φέρει και η μητρική-διαχειρίστρια εταιρεία. Ανάλογη ευθύνη φέρει και όταν η αδικοπραξία υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας η οποία της έχει δοθεί.¹⁹⁰

Συνεπώς, η μητρική ευθύνεται και για τα διαχειριστικά σφάλματα της θυγατρικής της, τα οποία έλαβαν χώρα επί πλοίου της τελευταίας και τα οποία συντέλεσαν στη ναυτική ακαταλληλότητα του εν λόγω πλοίου. Περαιτέρω, σε πολλές αποφάσεις το κριτήριο του ελέγχου είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το γεγονός ότι ο μοναδικός ή κυρίαρχος εταίρος (μητρική) είτε είναι ο ίδιος πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή διευθύνων σύμβουλος ή ακόμα και διαχειριστής στην θυγατρική εταιρεία, είτε είναι σε τέτοια πλεονεκτική θέση ώστε να είναι στην διακριτική του ευχέρεια και τις αρμοδιότητές του να διορίζει στις προαναφερθείσες θέσεις άτομα της δικής του επιλογής. Σύμφωνα με αυτή την σύνδεση της θέσης και του ελέγχου η οποία αυτή προφέρει στην πάνω θυγατρική εταιρεία, δίδεται η δυνατότητα στην μητρική εταιρεία, ως κυρίαρχο εταίρο, να αναμειγνύεται άμεσα ή έμμεσα στην δραστηριότητα της θυγατρικής επιχειρήσεως, να την ελέγχει και να την κατευθύνει. Καθίσταται επομένως ο κυρίαρχος μέτοχος υπόχρεος εποπτείας της θυγατρικής της, καθόσον όσο εντονότερη είναι η παρέμβαση της μητρικής εταιρείας, από λειτουργική και οικονομική άποψη, η πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική εταιρεία δεν διαφέρει από το (μη διαθέτον νομική προσωπικότητα) τμήμα ή υποκατάστημα εταιρείας. Το σκεπτικό αυτό γίνεται ακόμη περισσότερο εμφανές όταν η επιλογή των μελών του οργάνου διοίκησης της θυγατρικής γίνεται χωρίς κανένα πρόσκομμα από τον μοναδικό μέτοχό της, έτσι ώστε ο επιχειρηματικό ρόλος της θυγατρικής να αντανakλά απολύτως τις επιθυμίες και σκοπιμότητες της μητρικής.

Η ταυτότητα των προσώπων τα οποία στελεχώνουν την διοίκηση της μητρικής με την θυγατρική διευκολύνει την ροή πληροφοριών από την θυγατρική προς την μητρική και με αυτόν τον τρόπο λαμβάνει χώρα η υλοποίηση των οδηγιών της μητρικής προς την θυγατρική της. Ειδικότερα στον τομέα της ναυτιλίας, η επιλογή μίας επιχειρηματικής στρατηγικής η οποία βασίζεται στην παραμέληση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας και τήρησης των ελάχιστων δεδομένων όσον αφορά την υλική καταλληλότητα ενός πλοίου της θυγατρικής δύναται να βασίζεται σε οδηγία, άρα και ενέργεια της μητρικής εταιρείας του ομίλου.

Από την άλλη πλευρά, αξίζει να σημειωθεί ότι κατά μία άποψη¹⁹¹ κρίνεται ως μη εύλογη η απόδοση ευθύνης σε εταιρείες χαρτοφυλακίου όπου ο παρεμβατικός ρόλος των μητρικών σε ζητήματα επιχειρηματικής στρατηγικής είτε αποκλείεται εντελώς ή είναι περιορισμένος. Ωστόσο, στη κοινοτική νομολογία δεν είναι πάντοτε αποδεκτή η συγκεκριμένη θέση.¹⁹²

Όσον αφορά την αμερικανική νομολογία, τα περισσότερα αμερικανικά δικαστήρια επηρεάζονται τις περισσότερες φορές από την θεωρία του alterego και αποδέχονται ότι σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχει συνεχής παρέμβαση της μητρικής στα πράγματα της θυγατρικής, τότε η τελευταία υποβαθμίζεται σε «απλό» παράρτημα της πρώτης. Συνεπώς, και σε αυτή την περίπτωση οι πράξεις εφοπλισμού και διαχείρισης πλοίου στις οποίες προβαίνει η θυγατρική στην ουσία είναι πράξεις της ίδιας της μητρικής της εταιρείας.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι οι υποχρεώσεις επιμελούς διαχείρισης, προστασίας της θυγατρικής εταιρείας, αλλά και προστασίας των συμβατικώς συμβεβλημένων και εξωσυμβατικών τρίτων, δημιουργούν αξίωση αποζημίωσης, λόγω της δεσπόζουσας θέσης την οποία ασκεί η μητρική εταιρεία στην διοίκηση της θυγατρικής της, με την προϋπόθεση βέβαια ότι πληρούνται σωρευτικά όλες εκείνες οι προϋποθέσεις τις

¹⁹⁰ ΕφΠειρ 468/2011, ΕΕμπΔ2012, σελ. 681, Κ. Ρήγας, ό.π., ΝοΒ 2014, σελ. 19.

¹⁹¹ Λ. Αθανασίου, Ε. Μαστρομανώλης, ό.π., ΔΕΕ 2009, σελ. 1312.

¹⁹² Απόφαση ΠΕΚ Τ-305/1994, Limburge Vinyl Maatschappij (LVM) κατά Επιτροπής, Συλλ. 1999, II-931 σκέψεις 989, 989.

οποίες ορίζει το άρθρο ΑΚ 914, αλλά και όλα εκείνα τα νομοθετήματα τα οποία έχουν ως στόχο την διατήρηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Μία χαρακτηριστική απόφαση που εφαρμόζει την θεωρία του ελέγχου είναι η ΑΠ 1058/1987.¹⁹³ Στην υπόθεση αυτή, επί της οποίας έκρινε η εν λόγω απόφαση, μία τράπεζα είχε συνάψει σύμβαση δανείου με μία ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα τον Παναμά, η οποία αποτελούσε μέλος ενός ομίλου ναυτιλιακών εταιρειών (με έδρα τον Παναμά και την Λιβερία) στις οποίες ανήκαν πλοία με ελληνική σημαία. Εγγυητής του δανείου ήταν ο κυρίαρχος μέτοχος των εταιρειών αυτών. Το δάνειο δεν πληρώθηκε και η δανειστρία υπέβαλε αίτηση για την κήρυξη σε πτώχευση του εγγυητή, ο οποίος δεν πλήρωνε το χρέος. Ο Άρειος Πάγος ερμηνεύοντας τις διατάξεις των άρθρων 1 του ΕμπΝ και 2 του ΒΔ της 2/14 Μαΐου 1835 «περί αρμοδιότητας των εμποροδικείων», δέχθηκε ότι έμπορος (άρα και εφοπλιστής) είναι όχι μόνο ο πλοιοκτήτης, αλλά και ο κυρίαρχος μέτοχος ναυτιλιακής εταιρείας «η οικονομική δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην εκμετάλλευση και εν γένει διαχείριση πλοίων, όταν κατέχει το σύνολο των μετοχών της επιχείρησης ή το μεγαλύτερο μέρος τους, ώστε από τη συμμετοχή του στην επιχείρηση να εξαρτάται η εξακολούθηση των εργασιών της ή αυτή η ύπαρξή της». Την απόφαση ακολούθησαν πολλές άλλες, οι οποίες αφορούσαν όχι μόνο ναυτιλιακές αλλά και εταιρείες που ασκούσαν άλλου είδους δραστηριότητες.¹⁹⁴

2. Άσκηση Επιρροής. Μία εξίσου σημαντική προβληματική είναι η αναζήτηση της κατάλληλης νομικής βάσης, βάσει της οποίας θα στηριχθεί η ευθύνη για ίδιες ενέργειες του κυρίαρχου ή μοναδικού μετόχου σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ασκεί την μέγιστη επιρροή πάνω σε πρόσωπα του Διοικητικού Συμβουλίου. Βασικό προβληματισμό για την περαιτέρω εξέλιξη του θέματος αποτελεί το πότε ένας μέτοχος θεωρείται ότι κατέχει δυνατότητα επιρροής και κατ' επέκταση από ποιο ποσοστό και άνω στο κεφάλαιο ή ψήφους θεωρείται ότι κατέχει κυριαρχική επιρροή. Δηλαδή την αντικειμενική προϋπόθεση του «πραγματικού» της ευθύνης του κυρίαρχου μετόχου. Σε αυτό το ερώτημα, η θεωρία επισημαίνει ότι δεν είναι εκ των προτέρων προκαθορισμένα τα όρια της κυριαρχικής αυτής επιρροής ούτε το περιεχόμενό της, χαρακτηρίζοντας με αυτόν τον τρόπο «νεφελώδη» την δυνατότητα αυτή επιρροής του κυρίαρχου μετόχου.¹⁹⁵ Ο συγκεκριμένος αγνωστικισμός σε σχέση με το περιεχόμενο της έννοιας της απόλυτης επιρροής του κυρίαρχου μετόχου (της μητρικής holding εταιρείας εν προκειμένω) στην εταιρεία (θυγατρική ναυτιλιακή) ξενίζει και προβληματίζει, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη έννοια είναι θεμελιώδης για την ενδεχόμενη εφαρμογή της ευθύνης του ίδιου του κυρίαρχου μετόχου λόγω των δικών του πράξεων. Δεν πρέπει να λησμονείται όμως ότι το πραγματικό της επιρροής του κυρίαρχου μετόχου στην εταιρεία είναι έννοια από νομικής απόψεως μεταβλητή, το περιεχόμενο της οποίας εξαρτάται κάθε φορά από την μετοχική σύνθεση και την οργανωτική δομή της εκάστοτε ναυτιλιακής επιχειρηματικής. Ειδικότερα, ούτε στο ισχύον δίκαιο υπάρχει ορισμός της δεσπόζουσας επιρροής του μετόχου, αλλά ούτε και υπάρχει ερμηνευτική σύνδεση της συγκεκριμένης έννοιας με κάποιο συγκεκριμένο ποσοστό επί του συνολικού κεφαλαίου της εταιρείας. Επομένως, ο ορισμός της έννοιας του έχοντος δυνατότητα ουσιώδους επιρροής στη λήψη των αποφάσεων από τα όργανα της διοίκησης δεν δύναται να προσδιορισθεί από προκαθορισμένα ποσοτικά κριτήρια.

Η απόκτηση σημαντικής επιρροής, όπως και η διαπίστωσή της από τους εφαρμοστές του δικαίου, μπορεί να εξαρτάται από μία σειρά νομικών ή/και πραγματικών στοιχείων. Η απόκτηση δικαιωμάτων ιδιοκτησίας και οι συμφωνίες μεταξύ των μετόχων είναι κάποια από αυτά τα στοιχεία, όχι όμως τα αποφασιστικά. Αποφασιστική συνήθως είναι η έκταση των οικονομικών σχέσεων οι οποίες μπορεί να δημιουργήσουν εξαρτήσεις, όπως στην περίπτωση λ.χ. κατά την οποία ο μέτοχος είναι ο βασικός χρηματοδότης της εταιρείας. Ζήτημα ευθύνης της μητρικής θα ανακύπτει ακριβώς λόγω της επιρροής αυτής, η οποία και ποσοποιεί ωφέλειες στη μητρική εταιρεία. Περαιτέρω, σημαντικότερη ωφέλεια για την υπαγωγή της εκάστοτε περίπτωσης στην εξεταζόμενη έννοια είναι η δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού της

¹⁹³ ΕΝΔ 15, σελ. 241 επ. ΝοΒ 1988, σελ. 1334 επ. ΕΕμπΔ 1987, σελ. 455 επ.

¹⁹⁴ ΑΠ 1753/2002, Αρμ 2004, σελ. 382 επ. ΑΠ 218/1996, ΔΕΕ 1996, σελ. 805 επ. και ΕΕμπΔ 1996, σελ. 536 επ. ΑΠ 521/1988, ΝοΒ 1989, σελ. 1416. ΕφΑθ 3969/2006, ΔΕΕ 2006, σελ. 1277 επ. ΕφΑθ 1028/1999, ΕπισκΕΔ 2000, σελ. 194 επ. ΕφΘες 2426/1997, Αρμ. 1998, σελ. 448 επ. ΕφΘες 1853/1996, ΕΤρΑξΧρδ, 1996 σελ. 796 επ.

¹⁹⁵ Αθ. Λιακόπουλος, ό.π σελ. 132 επ., Μ.-Θ. Μαρίνος, Απαγορεύσεις ανταγωνισμού, σελ. 333, υποσημ. 1.

θυγατρικής και λιγότερο το ενδεχόμενο πραγματικής άσκησης της εν λόγω επιρροής.¹⁹⁶ Ως προς την εννοιολογική αντιμετώπιση του ζητήματος, ο όρος «δεσπόζουσα επιρροή» και «δεσπόζων μέτοχος» εμφανίζεται ως ορθότερος (χρησιμοποιείται ήδη από το άρθρο 42 ε παρ. 5 δδ Ν 2190/1920). Δεσπόζοντες μέτοχοι δύναται να είναι και νομικά πρόσωπα, δηλαδή εταιρείες (όπως εν προκειμένω, όπου αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η ευθύνη των μητρικών εταιρειών). Με βάση τα πορίσματα από την προαναφερόμενη θεωρία, μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι η επιρροή αποκτάται κατά κανόνα στην περίπτωση όπου ένας μέτοχος έχει την δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού των δραστηριοτήτων μίας εταιρείας.

Δεσπόζουσα επιρροή μιας επιχείρησης σε άλλη υπάρχει, όταν η πρώτη διαθέτει, άμεσα ή έμμεσα, δηλαδή μέσω τρίτων που ενεργούν για λογαριασμό της επιχείρησης αυτής, τουλάχιστον το 20% του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου της δεύτερης και, ταυτόχρονα, ασκεί κυριαρχική επιρροή στη διοίκηση ή τη λειτουργία της δεύτερης. Το αν συντρέχει σε ορισμένη περίπτωση δεσπόζουσα επιρροή αποτελεί ένα ζήτημα, το οποίο κρίνεται με βάση τις *concrete* συνθήκες. Αυτό λ.χ. συμβαίνει όταν μία εταιρεία, εκτός από την ελάχιστη συμμετοχή του 20% στο κεφάλαιο μιας άλλης, έχει αναλάβει με σύμβαση τη διοίκηση ή διαχείριση της. Σημειωτέον ότι σύμφωνα με μία πιο τεολογική και συστηματική ερμηνεία ο όρος «δεσπόζουσα επιρροή» αναφέρεται και καλύπτει τη νομική εκείνη κατάσταση της κυριαρχίας η οποία διασφαλίζεται με μέσα του εταιρικού δικαίου. Συνεπώς, δεσπόζουσα επιρροή ασκείται όταν από νομικούς ή πραγματικούς λόγους η λειτουργία της ελεγχόμενης επιχείρησης κατευθύνεται και προσδιορίζεται από τον εταίρο, δηλαδή ελέγχονται βασικοί τομείς της εξαρτημένης επιχείρησης. Την ανωτέρω προσέγγιση επιβεβαιώνει το γερμανικό δίκαιο που χρησιμοποιεί ως κριτήριο για την διαπίστωση σχέσης σύνδεσης τον παρεμφερή όρο “*beherrschende*” (κυρίαρχη επιρροή).¹⁹⁷ Πάντως, απαιτείται πραγματική δεσπόζουσα επιρροή και δεν αρκεί η απλή δυνατότητα άσκησης τέτοιας επιρροής.

Βασιζόμενοι στην σκέψη ότι η άσκηση απόλυτης επιρροής εκ μέρους του δεσπόζοντος μετόχου συνιστά υπέρβαση αρμοδιότητας και παραβίαση της αρχής των λειτουργιών των βασικών οργάνων της εταιρείας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έμμεση υποκατάσταση του *de jure* οργάνου (ΔΣ)-το οποίο διαχειρίζεται τις υποθέσεις και λειτουργίες τις εταιρείας- από τον κυρίαρχο μέτοχο. Υπάρχει δηλαδή μία εν τοις πράγμασι υποκατάσταση του ΔΣ από τον παρεμβαίνοντα στο έργο του κυρίαρχο μέτοχο, ο οποίος γίνεται πλέον ένας *de facto* διοικών. Η χρήση της έννοιας *de facto* κρίνεται ως η πλέον κατάλληλη διότι καλύπτει και τις περιπτώσεις εκείνες όπου δεν υπάρχει έγκυρη απόφαση διορισμού του κυρίαρχου μετόχου ως όργανο της θυγατρικής και ούτε υπάρχει εκδήλωση της βούλησης της για εγκαθίδρυση αυτής της οργανικής σχέσης, ενώ δεν είναι δυνατό το εν τοις πράγμασι όργανο να επικαλεσθεί το γεγονός της συναίνεσης της εταιρείας.

Κατά αυτόν τον τρόπο, είναι λογικό να διευρυνθεί το υποκειμενικό πεδίο των διατάξεων οι οποίες ρυθμίζουν την ευθύνη του νόμιμα διορισμένου ΔΣ έτσι ώστε πλέον η (αδικοπρακτική εδώ) ευθύνη να καταλαμβάνει και τους εν τοις πράγμασι διοικητές της εταιρείας (δεσπόζοντες μέτοχοι), για πράξεις στις οποίες προέβησαν και προέξησαν ζημία και παραλείψεις πράξεων οι οποίες και πάλι είχαν την ίδια κατάληξη.¹⁹⁸ Τούτο συμβαίνει στις περιπτώσεις όπου εκείνοι (η μητρική ναυτιλιακή εν προκειμένω) παρεμβαίνουν ενεργά στην διοίκηση της εταιρείας (θυγατρικής ναυτιλιακής), επηρεάζοντάς την απόλυτα, υπερβαίνοντας έτσι τη διάκριση των λειτουργιών που τη διέπει και ασκώντας οργανική εξουσία που τυπικά δεν είχαν. Η δομή της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας χαρακτηρίζεται τότε από την ανάληψη δικαιωμάτων από τον κυρίαρχο μέτοχο, καθιστώντας αυτόν όργανο υπό πραγματική έννοια, χωρίς τυπικά να είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

Ιδιαίτερα στις αγγλοσαξωνικές χώρες -αλλά και γενικά διεθνώς- ευθύνεται ως διοικητικό όργανο της εταιρείας εκείνος ο οποίος, μέσω των ελεγχόμενων από αυτόν προσώπων του Διοικητικού Συμβουλίου, κατευθύνει την δράση του τελευταίου. Στις Η.Π.Α. ισχύει η λεγόμενη *doctrine of the dominant stockholder*, σύμφωνα με την οποία εφόσον ο δεσπόζων μέτοχος παρεμβαίνει σε θέματα διαχείρισης φέρει την ίδια ευθύνη και τις ίδιες υποχρεώσεις (*fiduciary duties*) όπως τα μέλη της διοίκησης της εταιρείας. Το ίδιο

¹⁹⁶Γ. Τριανταφυλλάκης, Ευθύνη μετόχου ασκούντος επιρροή στη διοίκηση ανωνύμου εταιρίας, 12^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ελλήνων Εμπορικών Επιστημολόγων, 2003, σελ. 315.

¹⁹⁷Παρ. 17 του ΑκτG.

¹⁹⁸Γ. Τριανταφυλλάκης, ό.π., σελ. 289.

ισχύει και στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου στην ευρεία έννοια του defactoοργάνου ανήκει και εκείνο που δεν έχει οριστεί ως όργανο, αλλά ασκεί έργο οργάνου, αποκαλούμενο έτσι «σκιάδης όργανο» (shadowdirector).¹⁹⁹

Λόγω της ευρείας έννοιας του οργάνου αυτού, κρίνεται ορθότερο κατά μία άποψη,²⁰⁰ να γίνεται λόγος για defacto διοικούντα και όχι για defacto όργανο, εφόσον ο κυρίαρχος μέτοχος να μην επεμβαίνει στην διοίκηση της εταιρείας δίδοντας εντολές και εκτελώντας ίδιες ενέργειες (οπότε δεν είναι απλό όργανο της εταιρείας, αλλά ασκεί defacto την διοίκησή της), αλλά εκλείπει ο τυπικός περιορισμός του διορισμού ή εκλογής του. Κατά αυτόν τον τρόπο, ανευρίσκεται η συγκεκριμένη νομική βάση βάσει της οποίας θα καλυφθεί το κενό ευθύνης που προκύπτει από την εκτόπιση του de jure οργάνου από τον κυρίαρχο μέτοχο. Η επέκταση της ευθύνης προς τον κυρίαρχο μέτοχο κρίνεται ορθή, αναλογιζόμενοι ότι εκείνοι (μητρική εταιρεία) οι οποίοι άντλησαν τα οφέλη και μέσω δικών τους ενεργειών κατηύθυναν και επηρέασαν τις ενέργειες του νομικού προσώπου (της θυγατρικής εταιρείας) πρέπει να είναι υπόλογοι ευθυνών και να μην καλύπτονται πίσω από την ασυλία της μετοχικής τους ιδιότητας. Ο επηρεασμός των στελεχών της θυγατρικής εταιρείας στις εντολές και την ενεργή ανάμιξη της μητρικής, επιβεβαιώνει την ανάγκη οριοθέτησης της ευθύνης της δεύτερης, ώστε να είναι σε αναλογία με την άσκηση ισχύος της.

Επομένως, όχι μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις (όπως λ.χ. σε εξόφθαλμες περιπτώσεις όταν χρησιμοποιείται το ΔΣ ή ο διευθύνων σύμβουλος ως αχυράνθρωπος), αλλά και σε κάθε περίπτωση που παρεμβαίνει ενεργά στην διοίκηση της θυγατρικής εταιρείας, είναι ορθό ο κυρίαρχος μέτοχος (μητρική) να χαρακτηρίζεται ως defacto διοικών και να κρίνεται για τις δικές του ενέργειες και αποφάσεις. Τέτοιες περιπτώσεις είναι συνήθως η απόλυτη επιρροή στα μέλη του ΔΣ της θυγατρικής της και η πίεση για λήψη αποφάσεων ευνοϊκών για την μητρική η οποία πολλές φορές συνεπάγεται την μη λήψη των κατάλληλων μέτρων προστασίας της ασφάλειας του εμπορεύματος, ανθρώπων και άλλων πλοίων και αντικειμένων. Σε κάθε περίπτωση όπου τα μέλη του ΔΣ ανταποκριθούν στις επιθυμίες και την επιρροή του κυρίαρχου μετόχου δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι καθίστανται ένα είδος «αχυρανθρώπων» του. Η επιρροή αυτή που τους ασκείται κάθε φορά που καλούνται να λάβουν μία εταιρική απόφαση η οποία είναι ευνοϊκή για τον κυρίαρχο μέτοχο, μπορεί ορθώς να υποστηριχθεί ότι αρκεί για την θεμελίωση της ευθύνης του μετόχου ο οποίος ενήργησε ως ηθικός αυτουργός (Π.Κ. 46παρ. 1) εν προκειμένω των μελών του ΔΣ τα οποία υποκινήθηκαν από αυτόν για να προβούν στην διενέργεια της συγκεκριμένης διαχειριστικής πράξης. Συμπερασματικά, στην περίπτωση της διαχείρισης και επιμέλειας των πλοίων της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας, για κάθε παραβίαση υλικής καταλληλότητας ή επαρκούς στελέχωσης τους η οποία δύναται να οδηγήσει σε αδικοπρακτική ζημία, ευθύνη φέρει και η μητρική της. Μάλιστα, η ευθύνη της τελευταίας είναι για δικές της πράξεις (και όχι της θυγατρικής της), καθόσον (όπως προαναφέρθηκε) η μητρική επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την θυγατρική της ως κυρίαρχος μέτοχος, ώστε να αντλεί πολλαπλά οφέλη η ίδια από τις εταιρικές αποφάσεις της θυγατρικής της.

Είναι χαρακτηριστικό ότι την ίδια άποψη για την θεμελίωση της ευθύνης της μητρικής εταιρείας για ζημίες τις οποίες προκαλεί η θυγατρική της καθ' υπόδειξη της πρώτης, ακολουθεί και η γερμανική έννομη τάξη (κανόνες δικαίου συνδεδεμένων επιχειρήσεων Konzernrecht). Βάσει του συγκεκριμένου συστήματος κανόνων, η κυρίαρχουσα μητρική εταιρεία θεωρείται ως defacto διοικών, ευθυνόμενη για αποκατάσταση της ζημίας που προκάλεσε η ίδια με δικές της ενέργειες είτε στην συνδεδεμένη με εκείνη επιχείρηση (θυγατρική εταιρεία)²⁰¹ είτε σε τρίτο ζημιωθέντα λόγω διαχειριστικού σφάλματος το οποίο οδήγησε στην παραβίαση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Αντιθέτως, στην ελληνική έννομη τάξη δεν υπάρχει αυτούσια αντίστοιχη διάταξη για επέκταση της ευθύνης και στον κυρίαρχο εταίρο, οπότε μόνη νομική βάση αποτελεί η τελεολογική διασταλτική ερμηνεία των διατάξεων των άρθρων 22^α και 22β του Ν. 3604/07, μέσω της οποίας επέρχεται η ευθύνη και για τους μετόχους ή εταίρους οι οποίοι δρουν ως defacto διοικητές.

Βάσει των προαναφερόμενων αναπτύχθηκαν οι περιπτώσεις στις οποίες ένας δεσπόζων μέτοχος έχει δυνατότητα απόλυτης επιρροής. Ωστόσο, η δυνατότητα αυτή δεν αρκεί, αλλά απαιτείται πραγματική

¹⁹⁹ Λ. Γεωργακόπουλος, Εταιρείες, 1994, σελ. 446.

²⁰⁰ Λ. Κοκκίνης, Αφερεγγυότητα κεφαλαιουχικής εταιρείας, σελ. 347 επ.

²⁰¹ AktG, παρ. 311 και παρ. 317.

άσκηση επιρροής ώστε να προκαλείται εταιρική απόφαση σύμφωνα με τις επιδιώξεις ή τις ενέργειες του ίδιου του μετόχου. Τούτο διότι για την θεμελίωση ευθύνης κατά το σύστημα των δικαιιοπραξιών ή των υπολοίπων νομικών καθεστώτων πρέπει να πληρούνται ορισμένες αντικειμενικές και υποκειμενικές προϋποθέσεις. Για αυτόν τον λόγο η εξεταζόμενη επιρροή, ασκείται αποκλειστικά όταν ο δεσπότης μέτοχος κάνει πραγματική χρήση αυτής με οποιαδήποτε μέσο. Αυτό μπορεί να είναι συμβουλή, πειθώ, παρότρυνση, παρακίνηση, εντολή καθώς και εκμετάλλευση σχέσης εξάρτησης, χωρίς να είναι αναγκαία η πανηγυρική ή ρητή εκδήλωση της θέσης ισχύος του. Σημαντικό στοιχείο επιπλέον είναι ότι δεν απαιτείται να ασκηθεί η συγκεκριμένη ενέργεια με καταχρηστικό ή ηθικά απαράδεκτο τρόπο. Αρκεί οποιασδήποτε μορφής επιρροή, ακόμα και έμμεση, η οποία κατά την άσκησή της είναι κρίσιμη ώστε να καθορίσει την συμπεριφορά των μελών της θυγατρικής εταιρείας. Κρίσιμη είναι η συγκεκριμένη επιρροή όταν ασκεί άμεση επίδραση στην βούληση των διοικούντων της θυγατρικής, με τρόπο ο οποίος είναι καθοριστικός για τη διενέργεια συγκεκριμένης εταιρικής πράξης. Συνήθως η άμεση αυτή επίδραση αποδεικνύεται όταν υπάρχει κάποιας μορφής επικοινωνία μεταξύ του δεσπότης μετόχου και του(ων) επηρεαζόμενων μελών της θυγατρικής, η οποία έχει κρίσιμο ρόλο στην διενέργεια ή παράλειψη συγκεκριμένης πράξης. Σε συνέχεια της ανωτέρω σκέψης, θα μπορούσε να είναι αρκετή ακόμη και μία συμπεριφορά ή πράξη του δεσπότης μετόχου βάσει της οποίας θα προκαλείτο στα μέλη της θυγατρικής εταιρείας η απόφαση η οποία θα οδηγούσε σε τέλεση της αδικοπραξίας (ΑΚ 914).

Περαιτέρω προϋπόθεση της ευθύνης του κυρίαρχου μετόχου είναι η απόδειξη ύπαρξης συνάφειας μεταξύ της ενέργειάς του και της ζημιολογούσας πράξης της θυγατρικής του. Για την αναζήτηση της αιτιώδους συνάφειας θα μπορούσε να αποβεί χρήσιμη η χρήση δικαστικών τεκμηρίων τα οποία συγκροτούν την έννοια της έμμεσης απόδειξης και στηρίζονται στην εναρμόνιση των κανόνων της κοινής πείρας (336 παρ. 3 και 4 ΚΠολΔ). Ένα τέτοιο τεκμήριο είναι και η κατάσταση στην οποία η μητρική εταιρεία ως κυρίαρχος μέτοχος άσκησε επιρροή πάνω στην θυγατρική της και έλαβε επωφελές για εκείνη, επιζήμιο όμως για κάποιον τρίτο, μέτρο. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι το όφελος ή ο σκοπός εύνοιας κάποιο προσώπου είναι στοιχείο του «πραγματικού» της ευθύνης του κυρίαρχου μετόχου. Απλώς είναι σχετικά ευχερές η απόδειξη του πορισμού οφέλους εκ μέρους δεσπότης μετόχου από την συγκεκριμένη ενέργεια της μητρικής εταιρείας η οποία προκύπτει ως αποτέλεσμα της επιρροής την οποία ασκεί πάνω στην θυγατρική της. Η αποκόμιση αυτή του οφέλους είναι μία κρίσιμη απόδειξη της ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στην επιρροή που ασκείται στην διοίκηση της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας και της επελθούσης στη συνέχεια ζημιολογούσας ενέργειας λόγω της υλικής ακαταλληλότητας των πλοίων της. Με αυτόν τον τρόπο, ο στρεφόμενος κατά της διοίκησης της θυγατρικής και του κυρίαρχου μετόχου ζημιώσας τρίτος διευκολύνει το έργο του δικαστηρίου με την επίκληση ορισμένων πραγματικών γεγονότων, όπως λ.χ. απόσχιση και πώληση από την μητρική εταιρεία κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού από πλοίο της θυγατρικής καθιστώντας το αναξιώπλοο, στελέχωση πλοίων υπ' ευθύνη της μητρικής εταιρείας με οικονομικό αλλά ταυτόχρονα μη αξιόπιστο και εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό κ.α.

Στις επωφελείς για την μητρική εταιρεία (ως κυρίαρχου μετόχου) ενέργειές της, ανήκουν όλες εκείνες οι παροχές οι οποίες, χωρίς να είναι άμεσα χαριστικές, ωστόσο εμφανίζουν εμφανή στοιχεία αναντιστοιχίας ανάμεσα στην παροχή και την αντιπαροχή ή αποτελούν εκμετάλλευση εσωτερικής πληροφόρησης. Πρόκειται δηλαδή για περιπτώσεις όπου η μητρική εταιρεία όχι μόνο δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίσει την τήρηση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας εκ μέρους της θυγατρικής της, αλλά προέβη η ίδια σε εκμετάλλευση της εσωτερικής τους σχέσης με σκοπό να αποκομίσει για τον εαυτό της οφέλη απομυζώντας και αποδυναμώνοντας τα περιουσιακά στοιχεία (πλοία) της δεύτερης. Μάλιστα, κατ' επέκταση ζημιώνει και των υπολοίπων τρίτους οι οποίοι είτε συμβάλλονται με την θυγατρική είτε είναι εξωσυμβατικοί ζημιωθέντες από εκείνη, για τον λόγο ότι καθιστώντας τα πλοία της ανασφαλής, πολλαπλασιάζει τις πιθανότητες επέλευσης κάποιου ναυτικού ατυχήματος. Τέτοιες περιπτώσεις συνιστούν κυρίως οι αγοραπωλησίες περιουσιακών στοιχείων της θυγατρικής με αδικαιολόγητα χαμηλό τίμημα, η παροχή εγγυήσεων σε εξαιρετικά επικίνδυνες επενδύσεις υπέρ του κυρίαρχου μετόχου, η αποψίλωση του εργατικού δυναμικού ή μηχανημάτων λόγω οικονομίας κ.α.

Με βάση τα ανωτέρω, αποκαλύπτεται ο αθέμιτος χαρακτήρας της άσκησης επιρροής (με ίδιες ενέργειες) της μητρικής εταιρείας ενός ομίλου στους διοικούντες της θυγατρικής της, διότι: α) προσβάλλει την αυτονομία σχηματισμού της βούλησης των διοικούντων της θυγατρικής εταιρείας ως ανεξάρτητου διαχειριστικού οργάνου, β) συμβάλει -και πολλές φορές προκαλεί η ίδια- στην παραβίαση (εκ μέρους της θυγατρικής) της ναυτικής νομοθεσίας για την ναυτική καταλληλότητα του πλοίου και γ) παραβιάζει την

υποχρέωση πίστης που υπέχουν από κοινού η διοίκηση της εταιρείας, αλλά και οι μέτοχοί της, έναντι του νομικού προσώπου της εταιρείας να προωθούν το συμφέρον και να μη ζημιώνουν την εταιρική περιουσία. Στην τελευταία περίπτωση, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι ενέργειες της ίδιας της μητρικής δύναται να της επιφέρουν ευθύνες και έναντι της ίδιας της θυγατρικής της (εκτός των τρίτων ζημιωθέντων από πλοία της θυγατρικής) λόγω της παραβίασης του εταιρικού συμφέροντος και του συμφέροντος των μικρομετόχων της θυγατρικής και της ζημίας την οποία εκείνοι υφίστανται. Βάσει αυτού το συμπέρασμα ανατράπηκε και υποστηριζόμενες στο παρελθόν -μη ορθές- θεωρίες²⁰² οι οποίες προέβλεπαν ότι σε περίπτωση ουσιαστικής ταύτισης πλειοψηφούμενος μετόχου και μελών της διοίκησης της θυγατρικής, δυσχεραίνεται η ενάσκηση των αξιώσεων της εταιρείας κατά των υπαιτίων μελών (μητρικής εταιρείας εν προκειμένω) και ότι δεν προβλέπεται καμία κύρωση εις βάρος του πραγματικού υπαιτίου, ο οποίος είναι ο κυρίαρχος-δεσπόζων μέτοχος, και ο οποίος εξ ορισμού επηρεάζει τα μέλη της διοίκησης της εταιρείας.

Όσον αφορά την συγκεκριμένη ευθύνη έναντι της ίδιας της θυγατρικής εταιρείας, γίνεται δεκτό ότι δημιουργείται υποχρέωση πίστης έναντι αυτής, η οποία εκπορεύεται από το άρθρο ΑΚ 200²⁰³ και καταλαμβάνει κάθε δικαιοπρακτική δήλωση βούλησης η οποία προκαλεί νομικά αποτελέσματα για τα οποία τίθεται ζήτημα προστασίας της ασφάλειας τρίτων προσώπων. Περαιτέρω, με το άρθρο ΑΚ 288 συγκεκριμενοποιείται το κριτήριο της καλής πίστης του άρθρου ΑΚ 200 με αναγωγή στους συνηθισμένους κανόνες κοινωνικής ηθικής, ειδικά σε σχέση με την αποφυγή παράνομης ή ανήθικης συμπεριφοράς και της γενικής υποχρέωσης σεβασμού των εννόμων αγαθών και αξιών.²⁰⁴ Η υποχρέωση αυτή του δεσπόζοντος μετόχου διαφοροποιείται ανάλογα με την επιρροή του στην εταιρική λήψη αποφάσεων.²⁰⁵ Η υποχρέωση πίστης δύναται να εκληφθεί είτε ως θετική υποχρέωση συμβολής στην προώθηση του εταιρικού σκοπού είτε ως αρνητική αποφυγή, δηλαδή απαγόρευση βλαπτικών προς την θυγατρική εταιρεία και τα συμφέροντά της ενεργειών. Η θετική εκδήλωση υποχρέωσης πίστης βρίσκει νομικό έρεισμα στην διάταξη του άρθρου ΑΚ 741.

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

1. Ζητήματα Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου

Όσον αφορά το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, κομβικής σημασίας είναι το ζήτημα του προσδιορισμού του εφαρμοστέου δικαίου (lex causae). Βάση αυτού θα εκλάβουμε εάν είναι δυνατή η εν λόγω ευθύνη της μητρικής εταιρείας από παραβιάσεις της θυγατρικής της, και (αν είναι) υπό ποιες προϋποθέσεις, προκειμένου να θεμελιωθεί ευθύνη αυτή.

Το εφαρμοστέο αυτό δίκαιο θα εξαρτηθεί από την φύση της αξίωσης η οποία υπάρχει εναντίον της ναυτιλιακής. Έτσι, λόγου χάρι, όταν υπάρχει αξίωση από ζημιωθέντα τρίτο λόγο εξωσυμβατικής ευθύνης της θυγατρικής από σύγκρουση πλοίου της με άλλο πλοίο, θα αναζητηθεί πρώτα εάν τα εμπλεκόμενα πλοία φέρουν σημαία συμβαλλόμενων με την ΔΣ των Βρυξελλών του 1910 κρατών και αν όχι τότε με βάση των Κανονισμό Ρώμη 2. Αντίστοιχα, εάν υπάρχει ευθύνη λόγω ρυπάνσεως από πετρέλαιο πλοίου της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας, η ευθύνη της μητρικής θα αναζητηθεί αρχικά αν υπάρχει εφαρμογή των διατάξεων της CLC.

Όσον αφορά το εφαρμοστέο δίκαιο από αξιώσεις οι οποίες αφορούν ειδικά τις συμβατικές ενοχές, θα εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978, σύμφωνα με την οποία οι ναυτιλιακές εταιρείες (πλην εκείνων που είναι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες αποκλειστικώς και μόνο σκαφών αναψυχής), οι οποίες ιδρύθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις αλλοδαπού δικαίου, εφόσον είναι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες πλοίων ελληνικής σημαίας ή είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα βάσει των διατάξεων του

²⁰² Ν. Ρόκας, Συμβάσεις κυριαρχούντος μετόχου με την ΑΕ, αφιέρωμα στον Ανδρέα Λουκόπουλο, 1993, σελ. 15 επ.

²⁰³ Γ. Τριανταφυλλάκης, Ευθύνη μετόχου ασκούντος επιρροή στη διοίκηση ανώνυμης εταιρείας, 2003, 12^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ελλήνων Εμπορικών Επιστημόνων, σελ. 303.

²⁰⁴ Ν. Σταθόπουλος στον ΑΚ Γεωργιάδη Σταθόπουλου, 200.

²⁰⁵ Ι. Μάρκου, Το καθήκον πίστης των μετόχων στη «δημόσια» ανώνυμη εταιρεία, Εισήγηση στο 11^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικού Δικαίου, σελ. 199.

άρθρου 25 του Ν 27/1975 ή των αναγκαστικών νόμων 89/1967 και 378/1968, διέπονται ως προς την σύσταση, την λειτουργία και την ικανότητά δικαίου από το δίκαιο του Κράτους της καταστατικής τους έδρας. Η εφαρμογή της διατάξεως αυτής επεκτάθηκε από το άρθρο 4 του Ν. 2243/1994, το οποίο τροποποίησε το άρθρο 25 του Ν. 27/1975 και στις αλλοδαπές εταιρείες, πλοιοκτήτριες πλοίων με ξένη σημαία, εφόσον τα πλοία τους διαχειρίζονται ή διαχειρίζονταν γραφεία ή υποκαταστήματα εταιρειών του άρθρου 25 του Ν. 27/1975.

Κατά μία άποψη,²⁰⁶ το πραγματικό νόημα πίσω από την διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978 είναι ότι όλα τα ζητήματα, τα οποία για τα υπόλοιπα νομικά πρόσωπα ρυθμίζονται από το δίκαιο της πραγματικής έδρας κατ' άρθρο 10 του ΑΚ, ειδικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978 και για εκείνες του άρθρου 4 του Ν. 2234/1994 ρυθμίζονται από το δίκαιο της καταστατικής έδρας. Άρα, σύμφωνα με την άποψη αυτή, εφαρμοστέο ως προς το ζήτημα της κάμψης της νομικής προσωπικότητας μίας ναυτιλιακής εταιρείας είναι, κατά το άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978, το δίκαιο της καταστατικής έδρας.

Αντίθετα, κατά άλλη άποψη²⁰⁷ το άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978 εισάγει, κατ' απόκλιση από τον γενικό κανόνα του άρθρου 10 του ΑΚ, διαφορετική ρύθμιση μόνο ως προς τα θέματα της σύστασης και τις ικανότητας δικαίου όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες. Συνεπώς, η αποδοχή της άποψης αυτής θα είχε ως αποτέλεσμα να είναι εφαρμοστέο δίκαιο ως προς την κάμψη του νομικού προσώπου ναυτιλιακής εταιρείας, το δίκαιο της πραγματικής έδρας (άρθρο 10 ΑΚ).

Σύμφωνα τέλος με μία τρίτη γνώμη, εφαρμοστέο στα ζητήματα που άπτονται των ναυτιλιακών εταιρειών είναι γενικά, κατά άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978 το δίκαιο της καταστατικής τους έδρας, αλλά ως προς το ζήτημα ειδικά της κάμψης της νομικής προσωπικότητας, εφαρμοστέο θα πρέπει να είναι το δίκαιο της πραγματικής τους έδρας κατά το άρθρο 10 του ΑΚ. Η άποψη αυτή κρίνεται ορθότερη και πιο χρήσιμη²⁰⁸ καθώς θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στις περιπτώσεις εκείνες όπου η εφαρμογή του στο συγκεκριμένο ζήτημα θα μπορούσε να οδηγήσει ενδεχομένως σε καταστρατήγηση του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978, δηλαδή σε επίτευξη διαφορετικού και αθέμιτου σκοπού από αυτόν που επιδίωξε ο νομοθέτης (λ.χ. προσέλκυση αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα).

Όσον αφορά τις εν τοις πράγμασι defacto ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες μπορεί να έχουν συσταθεί κατά εφαρμογή του ελληνικού δικαίου, η νομολογία τις θεώρησε αλλοδαπές, όπως ορίζει το καταστατικό τους, εταιρείες. Ωστόσο, δέχθηκε ότι έχουν αυτοτελή νομική προσωπικότητα, με συνέπεια να εφαρμόζεται και ως προς αυτές η θεωρία της άρσης της νομικής προσωπικότητας.²⁰⁹ Έχοντας αυτό ως δεδομένο, αναζήτησαν στοιχεία για την άρση της αυτοτέλει του νομικού προσώπου της προκείμενης εταιρείας. Ωστόσο, στις εν λόγω αποφάσεις, δεν ήταν αναγκαία η προσφυγή στη θεωρία της άρσης της αυτοτέλει της νομικής προσωπικότητας, αφού η απερίοριστη και εις ολόκληρον ευθύνη των μετόχων ή εταίρων μπορούσε να θεμελιωθεί (ενόψει και της θεώρησης της εταιρείας ως defacto ομόρρυθμης) και στην εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 22 του ΕμπΝ, σύμφωνα με την οποία «οι ομόρρυθμοι συνετάριοι, οι αναφερόμενοι εις το καταστατικόν της εταιρείας έγγραφον, υπόκεινται αλληλεγγύως εις όλας τας υποχρεώσεις της εταιρείας, αν και υπογεγραμμένας παρ' ενός μόνου των συνεταίρων, υπό την εταιρικήν όμως επωνυμίαν».

Οι προαναφερθείσες περιπτώσεις δεν αφορούν τις ναυτιλιακές εταιρείες που εμπίπτουν στις διατάξεις των άρθρων 1 παρ. 1 του Ν. 791/1978 και 4 του Ν. 2234/1994. Αυτό διότι εφαρμοστέο (κατά την συντριπτική πλειοψηφία των θεωριών) δίκαιο -όσον αφορά την σύσταση των εν λόγω εταιρειών- είναι εκείνο της καταστατικής τους έδρας. Οπότε, εφόσον έχουν βεβαίως τηρηθεί οι προϋποθέσεις που θέτει εκείνο για την σύσταση μίας τέτοιας εταιρείας, εκείνη θεωρείται έγκυρη, ακόμα και αν έχει την πραγματική της έδρα στην Ελλάδα και δεν έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις ιδρύσεως (συστάσεως και δημοσιότητας) που επιτάσσει για τις αντίστοιχες μορφές εταιρείες το ελληνικό δίκαιο.

²⁰⁶ Σ. Βρέλλη, ό.π., 2001, σελ. 150.

²⁰⁷ ΟΛΑΠ 2/1999, ΝοΒ 1999, σελ. 1113 επ.

²⁰⁸ Κ. Ρήγας, ό.π., 2008, σελ. 177.

²⁰⁹ ΠΠρΠειρ 1742/2001, ΕΝΔ 29, σελ. 204 επ., ΜονΠρΠειρ 4543/1998, ΕΕμπΔ 1999, σελ. 375 επ., ΜονΠρΠειρ 543/1998, ΝοΒ 1999, σελ. 452 επ.

Οι ανωτέρω διατάξεις αφορούν το εφαρμοστέο δίκαιο όσον αφορά την ικανότητα του νομικού προσώπου της θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την ευθύνη του νομικού προσώπου, το εφαρμοστέο δίκαιο εξαρτάται από την φύση της αξίωσης. Έτσι, στις αξιώσεις που δύναται να έχει ο ζημιωθείς τρίτος από ζημία την οποία υπέστη λόγω ναυτικού ατυχήματος, το εφαρμοστέο δίκαιο καθορίζεται από τις διατάξεις της αντίστοιχης Διεθνούς Συμβάσεως η οποία και διέπει και το εκάστοτε ναυτικό ατύχημα. Με αυτόν τον τρόπο, στις αξιώσεις ζημιωθέντος τρίτου λ.χ. λόγω συγκρούσεως πλοίων, το εφαρμοστέο δίκαιο θα είναι η ΔΣ 1910, ενώ αν δεν υπάγονται οι σημαίες των συγκρουόμενων πλοίων σε συμβαλλόμενα κράτη, τότε βάσει του Κανονισμού Ρώμη 2 θα εφαρμοστεί η *lex loci damni*. Αντίστοιχα, αν η ζημία προέρχεται από συμβατικές ενοχές και το επιτρέπουν οι συνθήκες θα εφαρμοστεί ο Κανονισμός Ρώμη 1 για την ανεύρεση του εφαρμοστέου δικαίου.

2. Δέσμευση «τρίτου» προσώπου από διαιτητική συμφωνία

Σε συνέχεια της προβληματικής της αρμοδιότητας των δικαστηρίων όσον αφορά την επέκταση της ευθύνης από την θυγατρική στην μητρική της εταιρεία, ανακύπτει επιπλέον το ζήτημα αν η διαιτητική συμφωνία, συμβαλλόμενο μέρος της οποίας είναι ένα νομικό πρόσωπο, το οποίο είναι θυγατρική κάποιας άλλης ναυτιλιακής εταιρείας, δεσμεύει και «τρίτα» πρόσωπα, όπως είναι οι κυρίαρχοι μέτοχοι ή οι εταίροι του νομικού αυτού προσώπου. Εν προκειμένω, σε περίπτωση που το νομικό πρόσωπο είναι η μητρική της εταιρεία, τίθεται το ερώτημα εάν δεσμεύεται και αυτή. Συνεπώς, ερευνάται και στο πεδίο των διαιτητικών διαφορών εάν μπορεί να γίνει εφαρμογή και υπό ποιες συνθήκες της άρσης της νομικής προσωπικότητας. Το ζήτημα αυτό απασχόλησε το Εφετείο Αθηνών στην υπ' αριθμόν 6815/1994²¹⁰ απόφασή του.

Στην προκειμένη περίπτωση, το Εφετείο είχε να κρίνει επί εφέσεως κατά αποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, η οποία εκδόθηκε, κατά τη διαδικασία της εκουσίας δικαιοδοσίας, επί αιτήσεως για την κήρυξη εκτελεστής στην Ελλάδα αγγλικής διαιτητικής αποφάσεως. Το Μονομελές Πρωτοδικείο με απόφαση του είχε κάνει κατ' ουσία δεκτή την εν λόγω αίτηση.

Στα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η πλοιοκτήτρια ενός υπό κυπριακή σημαία πλοίου (εκναυλώτρια) είχε καταρτίσει ναυλοσύμφωνο με μία κυπριακή εταιρεία (ναυλώτρια) μέσα στο οποίο περιεχόταν διαιτητική ρήτρα. Οι διαπραγματεύσεις, ωστόσο, για την κατάρτιση του ναυλοσύμφωνου είχαν διεξαχθεί μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του κυρίαρχου μετόχου της κυπριακής εταιρείας, ο οποίος ωστόσο ζήτησε να αναφέρεται σε αυτό ως αντισυμβαλλόμενη η κυπριακή εταιρεία και όχι ο ίδιος. Η ναυλώτρια ακολούθησε αντισυμβατική συμπεριφορά με αποτέλεσμα η εκναυλώτρια να εκκινήσει διαιτητική διαδικασία (όπως και προβλεπόταν στο ναυλοσύμφωνο) στο Λονδίνο για την επίλυση της διαφοράς. Από την αρχή της διαδικασίας, μείζον ζήτημα για το διαιτητικό δικαστήριο θεωρήθηκε ο προσδιορισμός του προσώπου του ναυλωτή, ο οποίος θα δεσμευόταν από την υπάρχουσα στο ναυλοσύμφωνο διαιτητική συμφωνία και εναντίον του οποίου η αιτούσα εκναυλώτρια νομιμοποιήτο να στραφεί στην διαιτητική διαδικασία. Εφαρμόζοντας την θεωρία της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου (της εμφανιζόμενης ως ναυλώτριας στο ναυλοσύμφωνο κυπριακής εταιρείας), το διαιτητικό δικαστήριο δέχτηκε ευθύνη και του κυρίαρχου μετόχου της ως ναυλωτή.

Κατόπιν, η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατέθεσε αίτηση ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών κατά του ως άνω κυρίαρχου μετόχου της ναυλώτριας εταιρείας ώστε να κηρυχθεί εκτελεστή στην Ελλάδα η προαναφερθείσα αγγλική διαιτητική απόφαση. Το εν λόγω δικαστήριο δέχθηκε την αίτηση και κατόπιν, ο καθ' ου η αίτηση άσκησε έφεση ζητώντας την εξαφάνιση της πρωτόδικης απόφασης, έτσι ώστε να απορριφθεί η αίτηση. Ο εκκαλών υποστήριξε ότι δεν δεσμευόταν από την διαιτητική ρήτρα, διότι αυτή περιλαμβανόταν σε ναυλοσύμφωνο το οποίο είχε συναφθεί μεταξύ της εκναυλώτριας και της εκούσιας αυτοτελή νομική προσωπικότητα κυπριακής εταιρείας και το οποίο ο ίδιος δεν είχε υπογράψει και δεν είχε δώσει εντολή σε άλλο πρόσωπο να ενεργήσει για λογαριασμό του, οπότε κατ' επέκταση δεν είχε μετάσχει προσωπικώς.

Ακόμα, ισχυρίστηκε ότι η ευθύνη του στηρίχθηκε με τη διαιτητική απόφαση στον άγνωστο (τότε) στην Ελλάδα θεσμό της άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου, γεγονός το οποίο είχε ως συνέπεια την αντίθεση της αιτούμενης εκτελέσεως αλλά και της ίδιας της διαιτητικής αποφάσεως προς την ημεδαπή

²¹⁰ΕφαΑθ 6815/1994, Δίκη 26, σελ. 903 επ.

δημόσια τάξη, κατά το άρθρο 5 παρ. 2 περ. β της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης της 10^{ης} Ιουνίου 1958 για την αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων, η οποία έχει κυρωθεί με το πρώτο άρθρο του ΝΔ 4220/1961 και ήταν εν προκειμένω εφαρμοστέα.

Το Εφετείο απεφάνθη ότι από διαιτητική συμφωνία μπορούν να δεσμεύονται και «τρίτα» πρόσωπα, όπως είναι οι εταίροι μίας εταιρείας, ακόμα και όταν αυτοί είναι ξεχωριστά νομικά πρόσωπα, με χωριστή νομική προσωπικότητα. Νομική βάση αυτού είναι η θεωρία της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου, για τον λόγο ότι το σχήμα του νομικού προσώπου της θυγατρικής εταιρείας χρησιμοποιείται καταχρηστικά (ΑΚ 281) ή ότι η επίκληση από το μέλος της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου προσκρούει στην καλή πίστη (ΑΚ 200, 287 και 288).

Συνεπώς, το Εφετείο θεώρησε ότι ο καθ' ου η αίτηση ήταν πρόσωπο το οποίο εμπλεκόταν και δεσμευόταν από την, περιεχόμενη στο ναυλοσύμφωνο, διαιτητική συμφωνία. Κατέληξε δε στην ανωτέρω σκέψη συλλογίζόμενο ότι ο ίδιος ο καθ' ου είχε προκαλέσει την εντύπωση στην αιτούσα κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων (αλλά και σε μεταγενέστερα στάδια) ότι αυτός θα ευθυνόταν προσωπικά. Επομένως, συνήγαγε το συμπέρασμα ότι η ανάμιξη του κυρίαρχου μετόχου στην ως άνω εταιρεία έγινε για την αποκόμιση προσωπικών πλεονεκτημάτων και με σκοπό τον περιορισμό της ευθύνης του από τις αναλαμβανόμενες από την εταιρεία υποχρεώσεις. Συνεπώς, θεωρήθηκε από το διαιτητικό δικαστήριο ότι εφόσον ο καθ' ου χρησιμοποιώντας το νομικό σχήμα της εταιρείας αυτής καταχρηστικά σκόπευε στην επίτευξη των προαναφερθέντων σκοπών του (ΑΚ 281), δεσμευόταν από τη νομίμως συμφωνηθείσα διαιτητική ρήτρα και ότι δεν έπρεπε να λογίζεται σαν τρίτο πρόσωπο. Ακόμα, το Εφετείο θεώρησε ότι εφόσον η εφαρμογή του μηχανισμού της άρσεως της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου θεμελιώνει, υπό τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις, προσωπική ευθύνη του καθ' ου, τότε η πρωτόδικη αίτηση βάσει του ναυλοσυμφώνου δεν μπορούσε να θεωρηθεί ενάντια στην ημεδαπή δημόσια τάξη.

Εξάλλου, στο ίδιο συμπέρασμα θα κατέληγε το Εφετείο εάν ερμήνευε τελολογικά την διαιτητική συμφωνία και με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο της ματαίωσης του σκοπού της. Εν προκειμένω, εφόσον η διαιτητική συμφωνία ερμηνευόταν με τρόπο που να θεωρείται ως δεσμευόμενη από αυτήν μόνο η κυπριακή εταιρεία, χωρίς την παροχή της συναλλακτικής ασφάλειας την οποία θα παρείχε ο κυρίαρχος μέτοχος της στον αντισυμβαλλόμενο τρίτο, θα ματαιωνόταν η ικανοποίηση του σκοπού της. Η συμφωνία επομένως έπρεπε να ερμηνευθεί σύμφωνα με την ικανοποίηση του σκοπού αυτού, να θεωρηθεί ότι δεσμεύει και τον κυρίαρχο μέτοχο της συμβαλλόμενης σε αυτήν εταιρείας. Έτσι, θα λέγαμε ότι ορθό είναι να εφαρμοστεί μία ερμηνευτική διεύρυνση κατά τα υποκείμενα της διαιτητικής συμφωνίας.

Συνεπώς, το μέλος ενός νομικού προσώπου δεσμεύεται και από τις διατάξεις μίας διαιτητικής συμφωνίας, όταν είτε συντρέχουν οι προϋποθέσεις της εν στενή εννοία άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου είτε γίνεται ερμηνευτικά δεκτή η επέκταση στο μέλος του της δέσμευσης του νομικού προσώπου από την συμφωνία αυτή.

3.Υπέρβαση της αμοιβαιότητας ως προϋπόθεσης του μονομερούς συμψηφισμού

Σύμφωνα με το άρθρο 440 του ΑΚ, βασική προϋπόθεση του μονομερούς συμψηφισμού είναι ότι οι απαιτήσεις οι οποίες συμψηφίζονται είναι και αμοιβαίες μεταξύ τους. Ως αμοιβαίες ορίζονται οι απαιτήσεις όταν ο οφειλέτης της μίας είναι δανειστής της άλλης.²¹¹ Υπάρχουν, όμως περιπτώσεις όπου η επίκληση από το πρόσωπο προς το οποίο προτείνεται ο συμψηφισμός της μη συνδρομής του όρου της αμοιβαιότητας ως προς τις υπό συμψηφισμό απαιτήσεις, θα είναι στην συγκεκριμένη περίπτωση καταχρηστική (ΑΚ 281). Στις περιπτώσεις αυτές καθίσταται δυνατός ο συμψηφισμός απαιτήσεων, οι οποίες όμως δεν είναι αμοιβαίες μεταξύ τους.

Μία τέτοια περίπτωση είναι και όταν ο δανειστής μίας ναυτιλιακής θυγατρικής εταιρείας προτείνει τον συμψηφισμό της απαίτησης (εξ αιτίας αδικοπραξίας η οποία προκλήθηκε από υλική ναυτική ακαταλληλότητα πλοίου της) την οποία έχει κατά αυτής, με απαίτηση της οποίας οφειλέτης είναι μεν ο ίδιος αλλά δανειστής η μητρική της εταιρεία (και όχι η θυγατρική), ενώ ταυτόχρονα συντρέχει άρση του

²¹¹ Μ. Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, σελ. 544, Γενικότερα για τον συμψηφισμό βλ. στις σελ. 541 επ. προαναφερόμενου.

εταιρικού πέπλου της θυγατρικής. Εφόσον η θυγατρική και η μητρική εταιρεία στην οποία απευθύνεται ο συμψηφισμός ταυτίζονται, είναι δυνατή μία τέτοια πρόταση. Δηλαδή, η ενδεχόμενη επίκληση από την εταιρεία προς την οποία προτείνεται ο συμψηφισμός της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής θα ήταν καταχρηστική και κατά συνέπεια θα καθίστατο καταχρηστική και η ενδεχόμενη επίκληση από αυτήν της έλλειψης της προϋπόθεσης της αμοιβαιότητας των απαιτήσεων.

Η περίπτωση αυτή, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι εκτός από την άρση αυτοτέλειας εκ νόμου (λόγω καταχρηστικότητας και καταστρατήγησης του δικαίου, ΑΚ 288), υπάρχει και άλλη μία περίπτωση της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου: η συμβατική. Το φαινόμενο αυτό της συμβατικής άρσης είναι αρκετά σύνθετο κατά την γερμανική πρακτική. Τις περισσότερες φορές ο συμβατικός τρόπος της άρσης του εταιρικού πέπλου της θυγατρικής επιτυγχάνεται μέσω κάποιας από τις λεγόμενες «ρήτρες ομίλου». Μία από αυτές τις ρήτρες βάσει των οποίων επιτυγχάνεται ο συμβατικός τρόπος άρσης της αυτοτέλειας των νομικών προσώπων του ομίλου²¹² αποτελεί η συνήθης συνονομολογούμενη με την μορφή γενικού όρου των συναλλαγών ρήτρα συμψηφισμού, με την οποία μία θυγατρική εταιρεία του ομίλου αποκτά το δικαίωμα να προτείνει σε συμψηφισμό κατά απαιτήσεων των δανειστών της ανταπαιτήσεις, δικαιούχος των οποίων είναι όχι η ίδια αλλά η μητρική ή κάποια άλλη εταιρεία του ομίλου. Συνεπώς, κατά εφαρμογή όσων ειπώθηκαν ανωτέρω, η ρήτρα αυτή επιτρέπει το μονομερή συμψηφισμό παρά την έλλειψη αμοιβαιότητας των συμψηφιζόμενων απαιτήσεων. Βάσει αυτής της ρήτρας λοιπόν, επιδιώκεται η κάλυψη μειονεκτημάτων της μίας εταιρείας του ομίλου μέσω της εκμετάλλευσης των περιουσιακών πλεονεκτημάτων της άλλης. Αποτελεί και αυτή η ρήτρα, συνεπώς, μία ακόμα έκφανση της εξάρτησης και διασύνδεσης που δύναται να υπάρξει ανάμεσα σε μία μητρική ναυτιλιακή και την θυγατρική της κατά της οποίας υπάρχουν απαιτήσεις οι οποίες δύνανται να συμψηφιστούν.

Συμβατική περίπτωση της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου της θυγατρικής είναι και η ρήτρα πατρωνείας (comfortletter στα αγγλικά) με την οποία η μητρική υπόσχεται στον αντισυμβαλλόμενο της θυγατρικής της ότι θα της εξασφαλίσει την απαραίτητη οικονομική ρευστότητα για να ανταποκριθεί στις συμβατικές της υποχρεώσεις. Η μητρική είναι υποχρεωμένη να αποζημιώσει τον τρίτο σε περίπτωση μη τήρησης από την των υποχρεώσεων που έχει λόγω της ρήτρας πατρωνείας. Η ενοχή της αυτή προς αποζημίωση είναι δευτερογενής λόγω αθέτησης της υποχρέωσης που ανέλαβε έναντι του τρίτου, και όχι λόγω επέκτασης της συμβατικής ενοχής της θυγατρικής προς την ίδια. Η τελευταία είναι διαφορετική από την ευθύνη της μητρικής και υφίσταται παράλληλα. Η αποζημίωση (το διαφέρον εκπληρώσεως) θα καλύψει τη ζημία που βρίσκεται σε αιτιώδη συνάφεια με τη γενεσιουργό της αιτία, δηλαδή την παράλειψη της μητρικής να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα ή ισοδύναμη κάλυψη στην θυγατρική. Η έκταση της δευτερογενούς ευθύνης της μητρικής προς αποζημίωση θα προσδιοριστεί ανάλογα με την πρωτογενή συμβατική υποχρέωση που είχε αναλάβει βάσει του περιεχομένου της ρήτρας πατρωνείας.

ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ

Όπως προέκυψε από την ανάλυση που προηγήθηκε στην παρούσα εργασία, τα τελευταία χρόνια η νομολογία (ελληνική και διεθνής) αντιμετώπισε επανειλημμένα καταστάσεις ευθύνης των εταιρειών ενός ναυτιλιακού ομίλου για τις οποίες οι απόψεις και θεωρίες διχάστηκαν. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει και το μέγεθος του προβλήματος το οποίο δεν είναι μόνο νομικό, αλλά και κοινωνικό. Εκείνο το οποίο πρέπει να επισημάνουμε είναι ότι κάποιες από τις λύσεις οι οποίες προτάθηκαν ανά τα έτη είναι ορθές, άλλες δεν έχουν τύχει ακόμα ευρείας αποδοχής και άλλες δεν είναι ολοκληρωμένες. Ενδεικτικό είναι ότι ο καινούριος νόμος περί των ανωνύμων εταιρειών της Ελλάδας (4548/2018) προσπαθεί να βρει λύση στο ακανθώδες αυτό πρόβλημα στην ευρύτερή του βάση, ενώ για τον ίδιο λόγο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης εκδόθηκε πρόσφατα η Οδηγία 2017/828/ΕΕ).

Οι αξίες της κοινωνικής και οικονομικής ζωής, όπως και το δίκαιο το οποίο πάντα έρχεται εκ των υστέρων για να επιβεβαιώσει τις αξίες αυτές, προσέφεραν στους ναυτικούς επιχειρηματίες τους σχετικούς εταιρικούς τύπους, ώστε να επωφεληθούν εκείνοι και να απολαύσουν τα πλεονεκτήματά τους. Συνεπώς, όταν οι επιχειρηματίες αξιοποιούν απλώς τα πλεονεκτήματα των εταιρικών αυτών τύπων, δεν ενεργούν αθέμιτα για να υποστούν και τις ανάλογες κυρώσεις, οι οποίες αναλύθηκαν πιο πάνω. Για να υποστούν τις

²¹² Λ. Γεωργακόπουλος, Η ρήτρα «Ομίλου Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων» σε εργοληπτικές συμβάσεις και δημοπρασίες, ΔΕΕ 1999, σελ. 463 (465 επ.).

ανάλογες κυρώσεις και να επεκταθεί σε αυτούς η ευθύνη των πράξεων άλλου προσώπου (θυγατρικής εταιρείας) πρέπει να συντρέχουν και να αποδεικνύονται συγκεκριμένα περιστατικά, βάσει των οποίων να προκύπτει ότι έγινε αθέμιτη και κακή χρήση (κατάχρηση) των εταιρικών τύπων και πιο συγκεκριμένα, του πιο θεμελιώδους μορφώματος το οποίο εκείνοι προβλέπουν, της νομικής προσωπικότητας.

Ο χωρισμός της εταιρείας-νομικό πρόσωπο και των προσώπων τα οποία συμμετέχουν (επιχειρηματικά) σε αυτήν είναι ένα διαχρονικά θαυμάσιο επίτευγμα το οποίο όμως ενίοτε οδηγεί σε επιβλαβή αποτελέσματα. Μπροστά στον κίνδυνο της κατάχρησης της νομικής προσωπικότητας, η θεωρία και νομολογία κινήθηκαν σε δύο κατευθύνσεις: Πρώτον, προσπάθησαν να προσδιοριστούν και να οριοθετήσουν τις περιπτώσεις αυτές στις οποίες επιτρέπεται ο παραμερισμός της νομικής προσωπικότητας. Δεύτερον, να εξεύρουν σταθερά κριτήρια, με βάση τα οποία να υπάρχει ασφάλεια δικαίου και να υπάρχουν όσο το δυνατό λιγότερες διαφορούμενες απόψεις για την ορθή εφαρμογή της επέκτασης της ευθύνης στην μητρική εταιρεία ενός (ναυτικού) ομίλου λόγω παραβάσεων της θυγατρική της.

Ως προς το ζήτημα της σχέσης μεταξύ μίας μητρικής holding company και των θυγατρικών της, οι δεσμοί οι οποίοι αναπτύσσονται μεταξύ τους είναι παρόμοιοι με εκείνους οι οποίοι αναπτύσσονται εντός ενός οιασδήποτε άλλης φύσεως ομίλου εταιρειών. Η διαφορά είναι η μεγαλύτερη ελευθερία την οποία απολαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες λόγω της δυνατότητάς τους να διέπονται από νόμους άλλων χωρών όπως λ.χ. της Λιβερίας ή του Παναμά. Λόγω της ελευθερίας αυτής ο ρόλος και η λειτουργία των οργάνων τους δεν είναι πάντα σταθερός και διακριτός. Τούτο έχει ως συνέπεια την ευελιξία των ρόλων, όταν η θυγατρική λειτουργεί ως όργανο εκτελέσεως των αποφάσεων της μητρικής της και όταν η μητρική λειτουργεί ως διαχειριστικό όργανο της θυγατρικής της, πολλές φορές να είναι πιο εύκολο για την μητρική να εκπληρώσει έμμεσα διάφορους αθέμιτους σκοπούς της. Επιπλέον, πολλές φορές ανακύπτει το ζήτημα αν και με ποιες προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί εφοπλιστής ο μοναδικός ή κυρίαρχος εταίρος, έτσι ώστε να ευθύνεται για τις υποχρεώσεις που γεννώνται από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Για τον λόγο αυτό, ορθώς, επιλέχθηκε η δημιουργία και χρήση ενός μηχανισμού ο οποίος ενώ δεν προβλέπεται απ' ευθείας από κάποια διάταξη του νόμου, καθιερώθηκε στις περιπτώσεις και μόνο όπου έπρεπε να δοθεί κάποια λύση, χωρίς όμως να προσβάλλεται άμεσα η έννοια της αυτοτέλειας της νομικής προσωπικότητας, παρά μόνο κατά περίπτωση: η άρση της νομικής αυτοτέλειας. Έχοντας ως δεδομένο ότι δεν υπάρχουν ειδικές διατάξεις οι οποίες να ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις της άρσης της αυτοτέλειας ενός νομικού προσώπου, αυτές πρέπει να αναζητηθούν στις γενικές διατάξεις και ρυθμίσεις του Αστικού Κώδικα και κυρίως τις διατάξεις των άρθρων 197, 198, 281, 288, 334 παρ.1, 904 επ., 914, 919, 922 και 939 επ. Η επιλογή μη της εφαρμογής της άρσης γίνεται με κριτήριο είτε την τελολογική ερμηνεία της εκάστοτε διάταξης νόμου είτε τα άρθρα 173 και 200 του ΑΚ ερμηνεία της εφαρμοστέας συμβάσεως. Σύνηθες είναι, εξ αιτίας την πλειονότητας των άρθρων του νόμου αλλά και της δυαδικότητας των βάσεων (διάταξη νόμου - σύμβαση), να χρησιμοποιείται -ορθά- μία από τις λεγόμενες «μικτές» θεωρίες. Οι θεωρίες αυτές βασίζονται σε περισσότερες νομικές βάσεις και με αυτόν τον τρόπο χρησιμεύουν στην βέλτιστη αξιοποίηση των διάφορων θεωριών από τον ερμηνευτή του δικαίου.

Όπως αναλυτικά εκτέθηκε ανωτέρω, δεν υπάρχει ρητή διάταξη η οποία να ορίζει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση συνδεδεμένων επιχειρήσεων, αν είναι επιτακτική η ανάγκη άρσης του εταιρικού πέπλου της μίας από αυτές. Η ελαστικότητα αυτή, η οποία χαρακτηρίζει τις προαναφερθείσες θεωρίες και ρήτρες, διευκολύνει τον εφαρμοστή του δικαίου, ώστε να προσαρμόσει την πλέον ενδεδειγμένη λύση στις ανάγκες της κάθε περίπτωσης, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη και της κρατούσες (ανά περίπτωση) κοινωνικές και ιδεολογικές αντιλήψεις. Ωστόσο, απαιτείται μεγίστη προσοχή στην προσαρμογή αυτή, υπό την έννοια ότι μία ευρεία και άκριτη αποδοχή της άρσης της νομικής προσωπικότητας της θυγατρικής εταιρείας και της επέκτασης της ευθύνης και στην μητρική της, θα ανέτρεπε τον θεμελιώδη και εξαιρετικά πολύτιμο θεσμό της νομικής προσωπικότητας. Αναλογιζόμενοι του γεγονότος ότι ο περιορισμός της ευθύνης των εταιρειών, αλλά και η ανάγκη διαρκούς αναζήτησης του ελκυστικότερου κάθε φορά επενδυτικού περιβάλλοντος, κάτι τέτοιο θα είχε δυσμενείς συνέπειες για την προσέλκυση της εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών και των κεφαλαίων τους, ενώ θα έθετε σε αμφιβολία την ιδιωτική επιχειρηματική πρωτοβουλία, η οποία είναι απαραίτητη για την διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Συμπερασματικά, όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή της επέκτασης της ευθύνης από την θυγατρική στην μητρική της εταιρεία δε είναι δυνατό να γίνει με αυστηρά νομικά κριτήρια, αλλά πρέπει να ληφθεί υπόψη και η οικονομική πραγματικότητα και ο βαθμός αλληλοεπηρεασμού τους.

Με την παρούσα εργασία τέλος διευκρινίστηκε ότι ορθά συσχετίστηκε από την πρακτική η σχέση της θυγατρικής με την μητρική και διαχειρίστριά της με την σχέση προστήσαντος-προστηθέντος και βρήκαν εφαρμογή οι αντίστοιχες διατάξεις. Η παραδοχή ότι η θυγατρική πολλές φορές ομοιάζει να βρίσκεται στην «υπηρεσία» της μητρικής γίνεται αποδεκτός λόγος για αυτήν την εφαρμογή. Επιπλέον, ορθά γίνεται αποδεκτή η ευθύνη της μητρικής ναυτιλιακής εταιρείας για ίδιες ενέργειες της στις περιπτώσεις όπου εκείνη ασκεί «δεσπόζουσα» επιρροή και απόλυτο έλεγχο στην μονοβάπορη θυγατρική της. Τούτο διότι σε εκείνες τις περιπτώσεις οι εντολές ή παρακινήσεις της μητρικής απορροφούνται και εκτελούνται αυτούσιες από τη μονοβάπορη, οπότε και χρήζουν ιδιαίτερης αντιμετώπισης. Ακόμα και αν δεχθούμε ότι σε κάποιες εταιρείες χαρτοφυλακίου δεν ισχύει αυτό διότι δεν επεμβαίνουν στα θέματα επιχειρηματικής πολιτικής των θυγατρικών τους δεν δύναται να καταρρίψει τον γενικό κανόνα της δεσπόζουσας επιρροής διότι: α) η παραδοχή αυτή δεν συμβαίνει σε όλες τις περιπτώσεις ομίλων με μητρική εταιρεία χαρτοφυλακίου και β) ακόμα και χωρίς να ορίζεται η επιχειρηματική πολιτική της θυγατρικής απ' ευθείας από την μητρική της, δύναται να γίνεται με «έμμεσο» τρόπο αυτό, όπως λ.χ. στην περίπτωση όπου της σκόπιμης ελάττωσης της χρηματοδότησης της θυγατρικής από την μητρική της.

Πρέπει τέλος να επισημανθεί ότι το γεγονός της ερμηνείας των ανωτέρω κανόνων δικαίου για την ορθή απόφαση αν χρήζει ευθύνης ο κυρίαρχος μέτοχος μίας θυγατρικής ναυτιλιακής εταιρείας από τα δικαστήρια και μόνο, έχει σαν αποτέλεσμα να μην είναι δυνατός ο εκ των προτέρων αποκλεισμός της εκ του νόμου κάμψης της νομικής προσωπικότητας. Ένας τέτοιος αποκλεισμός θα καθιστούσε ιδιαίτερα ελκυστική την προοπτική της σκόπιμης χρησιμοποίησης του νομικού προσώπου της θυγατρικής εκ μέρους της μητρικής της για αθέμιτους σκοπούς. Αντίθετα, είναι καταρχήν έγκυρη η συμφωνία, η οποία προβλέπει την επέκταση της ευθύνης της τελευταίας, ακόμα και να δεν συντρέχει η προαναφερόμενη προϋπόθεση. Τούτο είναι δυνατό μέσω της συμβατικής άρσης της αυτοτέλει του νομικού προσώπου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ι ΗΜΕΔΑΠΗ

Εγχειρίδια-Μονογραφίες

- Λ. Αθανασίου, Η διασυννοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, 2015.
- Κ. Αλεπάκος, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας της ΑΕ στη νομολογία, 1994.
- Κ. Αλεπάκος, Ο παραμερισμός (κάμψη) της νομικής προσωπικότητας της ΑΕ στη νομολογία, 1994.
- Κ. Αλεπάκος, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας (θεωρητική και νομολογιακή αντιμετώπιση), 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικού Δικαίου, πρακτικά 1994.
- Ν. Βρέλλης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 2001.
- Λ. Γεωργακόπουλος, Το δίκαιο των εταιρειών, ΙΙΙ, 1974.
- Λ. Γεωργακόπουλος, Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου, τόμος 1 τεύχος 2, Εταιρίες και συνδεδεμένες επιχειρήσεις, 1996.
- Λ. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, 2006.
- Λ. Γεωργακόπουλος, Πτώχευση και εξυγίανση, 1987.

- Α. Γεωργιάδης, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2002.
- ΑΚ Γεωργιάδης/Σταθόπουλος, 2016.
- Ν. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, εκδ. 2^η (1979).
- Φ. Δερμιτζάκη, Προβλήματα ευθύνης στους ομίλους επιχειρήσεων, 2001.
- Φ. Δωρής, Εισαγωγή στο Αστικό Δίκαιο, εγχειρίδιο Β1, 1991.
- Γ. Θεοχαρίδης, Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, 2000.
- Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Ι, 2003.
- Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η ναυτική εταιρεία και η σχέση της με την Ανώνυμη Εταιρεία. Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, 2003, σελ. 17 επ.
- Κοκκίνης, Αφερεγγυότητα κεφαλαιουχικής εταιρίας και ευθύνη διοικούντων, 2001.
- Α. Κοτσίρης, Πτωχευτικό Δίκαιο, 1985.
- Μ.-Θ. Μαρίνος, Απαγορεύσεις ανταγωνισμού, 1997.
- Λεβαντής, Δίκαιο των Εταιριών, 1988.
- Α. Λιακόπουλος, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία, 1993.
- Δ. Λιάπης, Η γνώση στα νομικά πρόσωπα: προς μία θεωρία του καταλογισμού για τις ανάγκες της πράξης (2009).
- Ν. Λίτινας, Η σημασία των Ναυτικών Εταιρειών για την ελληνική ναυτιλία και το Βόρειο Αιγαίο, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, 2003.
- Ε. Περάκης, Γενικό Μέρος Εμπορικού Δικαίου, 1999.
- Ε. Περάκης, Θέματα θεωρίας και πράξης του εμπορικού δικαίου, 2004
- Ποταμιάνος, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.
- Μάρκου, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία, 1993.
- Κ. Ρήγας, Η άρση της αυτοτέλειας του Νομικού Προσώπου, 2008.
- Ν. Ρόκας, Εμπορικές Εταιρείες, 1996.

- Α. Σινανιώτη-Μαρουδής, Ευθύνη σε ομίλους επιχειρήσεων, 12^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ελλήνων Εμπορικόλογων, 2003.
- Μ. Σταθόπουλος, στον ΑΚ Γεωργιάδη/Σταθόπουλου, άρθρο 200.
- Μ. Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 1998.
- Σ. Σταυρόπουλος, Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, εκδ. 2^η (1980).
- Δ. Τζουγανάτος, Ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση κεφαλαιουχικών εταιρειών, 1994.
- Γ. Τριανταφυλλάκης, Ευθύνη μετόχου ασκούντος επιρροή στη διοίκηση ανωνύμου εταιρίας, 12^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ελλήνων Εμπορικόλογων, 2003, σελ. 289.

Άρθρα-Μελέτες

- Α. Αθανασίου, Ε. Μαστρομανώλης, Καταλογισμός σε μητρική εταιρία παράβασης κανόνων ανταγωνισμού θυγατρικής της, Σύγχρονες τάσεις και συγκριτικές προσεγγίσεις, ΔΕΕ 2009, σελ. 1302 επ.
- Β. Αθανασοπούλου, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας στις ναυτιλιακές εταιρείες, ΠειρΝ 2005, σελ. 389 επ.
- Α. Γεωργακόπουλος, Η ανώνυμος ναυτική εταιρία, ΝοΒ 1976, σ. 369 επ.
- Α. Γεωργακόπουλος, Εμπόριο –ιδίως χρηματιστηριακό- κάτω από ξένο όνομα και κατάχρηση πληρεξουσιότητας (γνμ.), ΔΕΕ 1996, σελ. 470 επ.
- Α. Γεωργακόπουλος, Η ρήτρα «Όμιλου Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων» σε εργοληπτικές συμβάσεις και δημοπρασίες, ΔΕΕ 1999, σελ. 463 επ.
- Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η προστασία των δανειστών στις ναυτιλιακές εταιρίες με παραμέριση της νομικής προσωπικότητας, Αρμ. 1993, σελ. 885 επ.
- Ι. Κοροτζίης, Παρατηρήσεις στην ΠΠρΠειρ 490/2003, Ναυτ. Δικ. 203, σ. 203 επ.
- Ι. Κοροτζίης, Η καταλληλότητα του πλοίου στη ναύλωση ή την μεταφορά πραγμάτων και η ευθύνη του μεταφορέα από την έλλειψη της,

ΠειρΝομ 1988, σ. 5 επ.

- Α. Κοτσίρης, Άσκηση εμπορικής επιχείρησης με παρένθετο πρόσωπο (γνμ.), ΕΕμπΔ 1986, σελ. 388 επ.
- Α. Κοτσίρη, Φαινόμενο Δικαίου και η αρχή της εμπιστοσύνης, ΕΕΝ 1967, σελ. 875 επ.
- Κωνσταντούλας, Εταιρικά δάνεια στην πτώχευση της ΕΠΕ, ΕΕμπΔ 1986, σ. 589 επ.
- Ι. Μάρκου, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου ως πηγή ανασφάλειας δικαίου, ΕΕμπΔ 2003, σελ. 257 επ.
- Α. Μεταλληνός εις Χ. Παμπούκη (επιμ.), Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, σελ. 80 επ.
- Μ. Μηνούδης, Περιπτώσεις ευθύνης εξ ανεπαρκούς κεφαλαιοδοτήσεως της ΕΠΕ, ΕΕμπΔ 1967, σελ. 505 επ.
- Γ. Μιχαλόπουλος, Η προστασία των δανειστών των θυγατρικών εταιριών, ΕΕμπΔ, 1981, σ. 356 επ.
- Μούζουλας, Η ευθύνη της μητρικής επιχείρησης για τις υποχρεώσεις της θυγατρικής της, ΕΕμπΔ 1991, σ. 404 επ.
- Κ. Μπακόπουλος, Ευθύνη της μητρικής εταιρίας έναντι αντισυμβαλλομένων της θυγατρικής της, ΧρΙΔ 2006, σ. 106 επ.
- Κ. Παμπούκης, Οικονομική ενότητα του ομίλου εταιρειών και νομικές συνέπειές της, ΕπισκΕμπΔ 1999, σελ. 910 επ.
- Κ. Παμπούκης, Νομική φύση της κοινοπραξίας (γνμ.), Αρμ 1976, σελ. 368 επ.
- Κ. Παμπούκης, Ζητήματα από την ευθύνη για την διοίκηση της Α.Ε., ΕΕμπΔ 1985, σελ. 365 επ.
- Ε. Περάκης, Η κάμψη της νομικής προσωπικότητας και η νομολογιακή τυποποίηση, ΔΕΕ 1996, σ. 374 επ.
- Κ. Ρήγας, Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου των μονοβάθρων εταιρειών, ΝοΒ, 2014, σελ. 5 επ.
- Α. Σινανιώτη-Μαυρούδη, Η διαμόρφωση της ευθύνης στον όμιλο, ΕΕμπΔ, 2003., σελ. 545 επ.

- Σεργής, Σημείωση στην ΑΠ 1058/1987, ΕΝΔ 15, σελ. 242 επ. (242).
- Ν. Τέλλης, Το δίκαιο της επε σήμερα: μία κριτική σκιαγράφηση νομοθετικών ρυθμίσεων και νομολογιακών λύσεων, Αρμ. 1995, σ. 726 επ.
- Ε. Τζίβα, Άσκηση εμπορίας με παρένθετο πρόσωπο, Αρμ. 1984, σελ. 441 επ.

Σχόλια Αποφάσεων

- Ι. Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 1739/1995, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 212 επ.
- Ι. Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 8734/1986, ΕΕμπΔ 1986, σελ. 665 επ.
- Ν. Ρόκας, Παρατηρήσεις σε ΕφΑθ 1734/1995, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 210 επ., σελ.214-215 επ.
- Σεργής, Σημείωση στην ΑΠ 1058/1987, ΕΝΔ 15, σελ. 242 επ. (242).
- Γ. Σωτηρόπουλος, Σημείωση στην ΑΠ 218/1996, ΔΕΕ 1996, σελ. 806 επ
- Κ. Παμπούκης, Παρατηρήσεις στις ΕφΠειρ 736/2003 και ΕφΠειρ 940/2003, ΕπισκΕΔ 2004, σελ. 935

Κατάλογος Αποφάσεων

- ΟΛΑΠ 2/2013, ΝοΒ 2013, σελ. 363
- ΟΛΑΠ 17/1994, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 589
- ΟΛ ΑΠ 48/1996, ΕΤρΑξΧρΔ 1998, σελ. 402 επ.,
- ΟΛΑΠ 5/1996, ΕΕμπΔ 1996, σελ. 760 επ.
- ΟΛΑΠ 1513/1980, ΝοΒ 1981, σελ. 865 επ
- ΑΠ 96/2018 ΤΝΠ Νόμος
- ΑΠ 537/2016 , ΤΝΠ Νόμος
- ΑΠ 330/2010, ΧρΙδΔ 2011, σελ. 207
- ΑΠ 1910/2009, ΕφΑΔ 2010, σελ. 913
- ΑΠ 1269/2006 Ποιν.Δ/ΝΗ 2006, σελ. 29

- ΑΠ 1753/2002, Αρμ 2004, σελ. 382 επ.
- ΑΠ 1153/2000 Ποιν. Δ/ΝΗ 2001, σελ.19
- ΑΠ 5/1996, ΔΕΕ 1996, σελ. 934 επ. και 1105 επ
- ΑΠ 17/1994, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 589
- ΑΠ 591/1988, ΕΕμπΔ 1988,σελ. 496
- ΑΠ 1058/1987 ΕΝΔ 15, σελ. 241 επ.
- ΑΠ 1716/1980 ΕΕΔ 1982, σελ. 105
- ΑΠ 715/1979, ΕΕμπΔ 1980, σελ. 209 επ.
- ΣτΕ 611/2018 ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 141/2015 ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 592/2015 ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 102/2014ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 145/2014 ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 138/2014 ΤΝΠΝόμος
- ΕφΠειρ 387/2012 ΤΝΠ Νόμος
- ΕφΠειρ 387/2012, Δ/νη 2014, σελ. 493
- ΕφΠειρ 468/2011, ΕΕμπΔ 2012, σελ. 681
- ΕφΠειρ 473/2011, ΔΕΕ, 2012, σελ. 661
- ΕφΠειρ 835/2010, 516/2009 ΕΝΔ 39, σελ. 181
- ΕφΠειρ 50/2010 ΤΝΠΝόμος
- ΕφΠειρ 725/2010 ΤΝΠΝόμος
- ΕφΠειρ 225/2010, ΔΕΕ 2011, σελ. 685
- ΕφΠειρ 767/2009, ΕΝΔ 37, σελ. 372
- ΕφΠειρ 567/2008, ΔΕΕ, σελ. 792
- ΕφΠειρ 425/2007, ΠειρΝομ 2008, σελ. 77
- ΕφΠειρ 213/2007, ΕΝΔ 35, σελ. 57 επ.
- ΕφΑθ 1702/2006, ΔΕΕ 2007, σελ. 322 επ.
- ΕφΠειρ 151/06, ΠειρΝομ 2007, σελ.76
- ΕφΠειρ 1021/2005, ΔΕΕ 2006, σελ.391
- ΕφΠειρ 961/2005, ΕΕμπΔ 2005, σελ. 799

- ΕφΠειρ 348/2005, ΔΕΕ 2007, σελ. 318 επ.
- ΕφΠειρ 901/2005, ΕΝαυτΔ 33, σελ. 265
- ΕφΠειρ 735/2005, ΕΝαυτΔ 2005, σελ. 409
- ΕφΠειρ 855/05 ΕΝαυτΔ 2005, σελ. 439
- ΕφΑθ 4717/2004, ΔΕΕ 2004, σελ. 1161
- ΕφΠειρ 161/2004 ΕΝαυτΔ 2004, σελ. 3
- ΕφΠειρ 1016/2004 ΤΝΠΙΝόμος
- ΕφΠειρ 662/04 ΕΝαυτΔ 2005
- ΕφΑθ 5367/2003, ΕλλΔνη 2004, σελ. 1477
- ΕφΠειρ 940/2003, ΕπισκΕμπΔικ 2004, σελ. 931
- ΕφΠειρ 718/03 ΕΝαυτΔ 2003, σελ. 356
- ΕφΠειρ 512/2003, ΔΕΕ 2003, σελ. 953
- ΕφΘες 1006/2003, Αρμενόπουλος 2003, σελ. 673.
- ΕφΠειρ 403/2002, ΕΝΔ 30, σελ. 129 επ.
- ΕφΠειρ 606/2001, ΕΝΔ 30, σελ. 108 επ.
- ΕφΠειρ 695/2000, ΕΕμπΔ 2000, σελ. 767 επ.
- ΕφΠειρ 1394/1997, ΕΝΔ 26, σελ. 89 επ.
- ΕφΘες 1534/1996, Αρμ 1996, σελ. 1106 επ.
- ΕφΠειρ 247/1995, ΕΝΔ 23, σελ. 483 επ.
- ΕφΑθ 6815/1994Δίκη 26, σελ. 903 επ.
- ΕφΘράκ 104/1992,ΕΕμπΔ, 1993
- ΕφΠειρ 404/1992, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 441 επ.
- ΕφΑθ 8006/1991, ΕΝΔ 21, σελ. 130 επ.
- ΕφΠειρ 1856/1990, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 283 επ.
- ΕφΠειρ. 191/1990 ΕΝΔ 1991, σελ. 158
- ΕφΠειρ 268/1989, ΕΝΔ 17, σελ. 517 επ.
- ΕφΠειρ 1514/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 536 επ.
- ΕφΠειρ 250/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 100 επ.
- ΕφΠειρ 161/1988, ΠειρΝ 1988, σελ. 65 επ..
- ΕφΑθ 11452/1986, ΕΕμπΔ 1987, σελ. 374 επ. και ΕΝΔ 15, σελ.

243 επ.

- ΕφΑθ 8186/1979 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- ΕφΑθ. 4240/1973 ΕΕΔ 1974, σελ. 568
- ΠΠρΑθ 646/2005, ΔΕΕ 2005, σελ. 1176
- ΠΠρΠειρ 2400/2010, ΔΕΕ 2011, σελ. 56.
- ΠΠρΠειρ 1673/2003, ΔΕΕ 2003, σελ. 791 επ.
- ΠΠρΠειρ 490/2003, ΝαυτΔικ 2003, σελ. 193
- ΠΠρΠειρ 1742/2001, ΕΝΔ 29, σελ. 204 επ.
- ΠΠρΘες 15920/1999, Αρμ 2000, σελ. 954
- ΠΠρΝαυπλ. 11/1992, ΕΕμπΔ 1995, σελ. 215 επ.
- ΠΠρΠειρ 954/1990, ΕΕμπΔ/91, σελ. 307
- ΠΠρΠειρ 1308/1989, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.
- ΠΠρΠειρ 230/1988, ΕΝΔ 16, σελ. 441 επ.
- ΠΠρΑθ. 22069/1964 ΕΕΔ 1965, σελ. 509
- ΜΠρΑθ 469/2005, ΔΕΝ 2005, σελ. 823
- ΜΠρΠειρ 4117/2002, ΝαυτΔικ 2002, σελ. 281
- ΜονΠρΠειρ 4543/1998, ΕΕμπΔ 1999, σελ. 375 επ.
- ΜονΠρΠειρ 543/1998, ΝοΒ 1999, σελ. 452 επ.
- ΜΠρΑθ 9291/1993, ΕΕμπΔ 1993, σελ. 222 επ.
- ΜΠρΘες. 1517/1982 ΕΝΔ 1982, σελ. 228
- ΜΠρΘες 2089/1981 ΕΕΔ 1981, σελ. 427
- Απόφαση ΕπΑνταγΟλ 193/ΠΙ/2001 ΔΕΕ 10/2001, σελ. 995.

ΕΕμπΔ 2001, σελ. 807

- ΜΠρΠειρ 2421/2002 ΕΝαυτΔ 92, σελ. 495

II ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Εγχειρίδια

- Sim, Casebook on Company Law, 1971

Άρθρα-Μελέτες

- J.-M. Moulin, Qu'est-ce qu'un montage? Rev.proc. Coll. 2013, dossier 13, pt.7.
- Roth, Unterkapitalisierung und persönliche Haftung, ZGR 2/1993, σελ. 176, 187 και 189 επ
- Hackney/Benson, Shareholder Liability for Inadequate Capital, 43 U.PITT.L.REV., σελ. 837, 892 (1982).
- D. Barber, Incorporation Risks: Defective Incorporation and Piercing the Corporate Veil in California, Willamette Law Review., σελ. 371 επ.(1981).
- D. Christodoulou, The single ship company: The legal consequences from its use and the protection of its creditors, 1999
- Reinhardt, Gedanken zum Identitätsproblem bei der Einmannsgesellschaft, FS H. Lehmann, Bd. 2, 1956, sel. 576, 590-591.

Κατάλογος Αποφάσεων

- J.H.Rayner (Mincing Lane) Ltd v. Department of Trade and Industry (1990) (2 AC 1998).
- Atlas Maritime Co S.A. v. Avalon Maritime Ltd., The Coral Rose (No 3) (4 All E.R. 1991, σ. 783).
- House of Lords, Salomon v. Salomon and Co Ltd, AC 22 (1987).
- Re Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16, 1978, 1984 AMC 2123 (N.D.11. Eas.Div. 1984).
- Roberta, (1937), 58 Lloyd's Law Report, σ. 159.
- BGH 30.11.1978, NJW 1979.
- Copperweld Corp. et al. v. Independence Tube Corp. 467 U.S. 752, 104 (1984).
- Kiefer-Stewart Co. v. Joseph E. Seagram & Sons, Inc., 340 U.S. 211, 71 S. Ct. 259, 95 L. Ed. 219.(1951).
- Leasco Enters, Inc. v. General Elec. Co, 737 F. Supp. 605 (D. Or 1990).
- Total Benefit Servs., Inc. v. Group Ins. Admin., Inc, 1993-1 Trade

Cas. (CCH) 70, 148, (E.D. La 1993).

- Federated Title Insurers' Inc. v. Ward, 538 So.2d 890, 891 (Fla. 4thDCA 1989).
- In re Owens Corning, 419 F.3d 195, 211 (3rd Cir. 2005), Birbara v. Locke, 99 F.3d 1233, 1239 (1st Cir. 1996).
- Climax Molybdenum Co. v. Molychem, L.L.C., 414 F. Supp. 2d 1007, 1012 (D. Colo., 2005).
- Trenwick Am. Litig. Trust v. Ernst & Young, L.L.P., 906 A.2d 168, 192 (Del. Ch. 2006).
- ΔΕΚC-73/1995, VihoEuropeBV κατά Επιτροπής I-5457.
- T. Feaster, P. Treacy, Case comment Viho Europe BV κατά Επιτροπής E.L.R. 1997, 22 (6), 573.
- VihoEuropeBV κατά Επιτροπής Συλλ. 1996, I-5457, ΔΕΚ C-73/1995.
- Απόφαση ΔΕΚ C-286/1998 Stora Kopparbergs Bergslags κατά Επιτροπής, Συλλ. 2000, I-9925.