

APRIL 2024
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2024

Vol. 37 Ap. 37



**MANOLIS EGLEZOS & ASSOCIATES
LAW FIRM**



NEWSLETTER

By MANOLIS EGLEZOS & ASSOCIATES LAW FIRM



ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Της εταιρείας δικηγόρων

ΜΑΝΩΛΗΣ ΕΓΓΛΕΖΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

This issue was prepared by **Isabela Eirini Kouroumpli**

Το παρόν φύλλο επιμελήθηκε η **Ισαβέλα Ειρήνη Κουρουμπλή**

Layout: **Christina Lytsiousi**

Υπεύθυνη σελιδοποίησης: **Χριστίνα Λυτσιούση**

CONTENTS - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- **IKE: Capital Decrease Via Administrator's Resolution *****
IKE: Μείωση Κεφαλαίου με Απόφαση Διαχειριστή
- **Security in Court Procedure *****
Εγγυοδοσία σε Δίκη
- **Passenger Data/ Digital Application *****
Δεδομένα Επιβαινόντων/ Ψηφιακή Εφαρμογή
- **Package Travel Directive No. 2015.2302 *****
Οδηγία Οργανωμένων Ταξιδιών υπ' αρ. 2015.2302
- **Guarantee's Offsetting on Lease Agreements *****
Συμψηφισμός Εγγύησης στις Μισθώσεις
- **On - Shore Power Supply *****
Ηλεκτρική Τροφοδότηση από Ξηράς
- **The suspension of laytime *****
Η αναστολή του χρόνου αναμονής
- **Ship Leasing: A Rising Method of Finance *****
Leasing Πλοίου: Ένας Ανερχόμενος Τρόπος Χρηματοδότησης;
- **Capital Markets Union *****
Ένωση Κεφαλαιαγορών

IKE: CAPITAL DECREASE VIA ADMINISTRATOR'S RESOLUTION

IKE: ΜΕΙΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΜΕ ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ

Pursuant to the provision of Article 77 par. 4 of Law 4072/2012, within one month from the establishment or capital increase of IKE, the capital must be paid in full.

In the event that the capital is not fully paid, the administrator proceeds with the certification of the partial payment and the reduction of the capital by cancelling the company's shares corresponding to the unpaid capital.

This provision constitutes an exception to the principle that the capital reduction of an IKE, as an amendment to its statute, falls within exclusive responsibility of the General Meeting of Partners, which resolves with an increased majority.

It should be noted that in this case it is inviolable to comply with the required publicity formalities, with the publication of the statute's amendment in the General Commercial Registry, which has a constitutive character.

Ελληνική Απόδοση:

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 77 παρ. 4 Ν. 4072/2012, μέσα σε ένα μήνα από τη σύσταση ή την αύξηση κεφαλαίου της ΙΚΕ, δέον όπως καταβληθεί το κεφάλαιο ολοσχερώς.

Σε περίπτωση μη ολοσχερούς καταβολής του κεφαλαίου, ο διαχειριστής προβαίνει στην πιστοποίηση της εν μέρει καταβολής και στην μείωση του κεφαλαίου με την ακύρωση των εταιρικών μεριδίων που αντιστοιχούν στο κεφάλαιο που δεν καταβλήθηκε.

Η εν λόγω πρόβλεψη, συνιστά εξαίρεση στον κανόνα ότι η μείωση του εταιρικού κεφαλαίου της ΙΚΕ, ως τροποποίηση του καταστατικού της, επαφίεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης των Εταίρων, η οποία αποφασίζει με αυξημένα ποσοστά πλειοψηφίας.

Σημειωτέον ότι είναι απαραίτητη και σε αυτήν την περίπτωση η τήρηση των απαιτούμενων διατυπώσεων δημοσιότητας με την δημοσίευση της τροποποίησης στο ΓΕΜΗ, η οποία έχει συστατικό χαρακτήρα.

Isavela Eirini Kouroumpli/ Ισαβέλα Ειρήνη Κουρουμπλή

SECURITY IN COURT PROCEDURE

ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑ ΣΕ ΔΙΚΗ

The Court may, following request of the defendant, impose to the plaintiff the duty to provide security, in order to cover judicial expenses which may be adjudicated against the plaintiff; for this to occur, there should be manifest inability to cover such expenses. Inability can accrue from e.g. lack of property, plethora of debts (even towards the defendant), and in general insolvency.

Crucial here is the financial weakness of the plaintiff and not the likelihood to succeed in the trial.

If the request for security is accepted, the Court defines the amount of such security and the time frame within which it should be submitted. No further procedure applies until security is lodged.

If the time frame set by the Court expires without the security having been lodged, the Court revokes the lawsuit (or other judicial procedure e.g. appeal etc.), following application of the party which requested the security.

Ελληνική Απόδοση:

Το Δικαστήριο, μετά αίτηση του αμυνόμενου διαδίκου, μπορεί να υποχρεώσει τον επιτιθέμενο διάδικο να καταθέσει εγγυοδοσία προς κάλυψη των δικαστικών εξόδων που μπορεί να επιδικαστούν σε βάρος του επιτιθέμενου μέρους, αν υπάρχει προφανής κίνδυνος αδυναμίας να εκτελεστεί η ενδεχόμενη καταδίκη του σε έξοδα. Τούτο πρέπει να προκύπτει από πχ στέρηση εμφανούς περιουσίας, πληθώρα οφειλών (ακόμα και έναντι του αντιδίκου του), και εν γένει αφερεγγυότητάς του.

Κριτήριο είναι η προφανής οικονομική αδυναμία του επιτιθέμενου διαδίκου και όχι οι πιθανότητες ευδοκίμησης της απαίτησής του.

Εάν γίνει δεκτό το αίτημα εγγυοδοσίας, το δικαστήριο ορίζει το ύψος αυτής και προθεσμία εντός της οποίας θα πρέπει να κατατεθεί αυτή. Το Δικαστήριο δεν προχωράει στη συζήτηση της υπόθεσης μέχρι να κατατεθεί η εγγυοδοσία.

Αν η προθεσμία κατάθεσης περάσει άπρακτη, το Δικαστήριο μετά αίτηση του μέρους που ζήτησε την εγγυοδοσία, ανακαλεί την αγωγή (ή άλλο ένδικο μέσο).

Manolis Eglezos/ Μανώλης Εγγλέζος

PASSENGER DATA/ DIGITAL APPLICATION

ΔΕΛΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ/ ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

P.D. 125/2012, transposing Directive 2010/65/EU, provides that any company that undertakes the responsibility of operating a passenger vessel arriving in and/or departing from Greek ports, or Greek flagged departing from a port of a third country and heading to a port within the Community, is obliged to appoint a person responsible for registering passengers, for the reporting of the data specified in said P.D. The Decision of the Minister of Maritime Affairs no. 2223.4-10/88260/2023 (Government Gazette vol. B' 7126/2023) sets out the details regarding the process of reporting and transmission of the pertinent data. More specifically, art. 2 of the Ministerial Decision provides electronic transmission to a national single window of the number of passengers to be declared prior to the departure of the vessel, and - for vessels sailing distance exceeding 20 miles - data of the passengers (such as name, date of birth etc.) to be declared latest within 15 minutes following the departure of the vessel. The Circular of the Ministry of Maritime Affairs under prot. no. 2432.6-8/20054/19.03.2024 declares launching of the digital application of said Ministerial Decision.

Ελληνική Απόδοση:

Το π.δ. 125/2012, το οποίο ενσωματώνει στο εσωτερικό δίκαιο την Οδηγία 2010/65/ΕΕ, ορίζει ότι κάθε εταιρεία που αναλαμβάνει την ευθύνη εκμετάλλευσης επιβατηγού πλοίου το οποίο εκτελεί πλόες προς ή από ελληνικούς λιμένες ή το οποίο φέρει ελληνική σημαία, αποπλέει από λιμένα τρίτης χώρας και κατευθύνεται σε λιμένα εντός της Κοινότητας, υποχρεούται να ορίζει αρμόδιο καταγραφής επιβαινόντων, για την αναφορά των οριζόμενων στο εν λόγω π.δ. πληροφοριών. Με την Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας υπ' αρ. 2223.4-10/88260/2023 (ΦΕΚ Β' 7126/2023) καθορίστηκαν οι λεπτομέρειες αναφορικά με τη διαδικασία καταγραφής και διαβίβασης των σχετικών πληροφοριών. Συγκεκριμένα, το άρθρο 2 της Υπουργικής Απόφασης προβλέπει ότι διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, σε εθνική ενιαία θυρίδα, αφενός ο αριθμός των επιβαινόντων και δη πριν την αναχώρηση του πλοίου και αφετέρου -για πλόες που υπερβαίνουν τα 20 μίλια- πληροφορίες των επιβαινόντων (όπως λ.χ. ονοματεπώνυμο, ημ/νία γέννησης κτλ) το αργότερο εντός 15 λεπτών μετά την αναχώρηση του πλοίου. Με την υπ' αρ. πρωτ. 2432.6-8/20054/19.03.2024 Εγκύκλιο του Υ.ΝΑ.Ν.Π. ανακοινώθηκε η έναρξη λειτουργίας της ψηφιακής εφαρμογής της εν λόγω Υπουργικής Απόφασης.

Giovanna Skorda/ Τζοβάννα Σκορδά

PACKAGE TRAVEL DIRECTIVE No. 2015.2302

ΟΔΗΓΙΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΥΠ' ΑΡ. 2015.2302

Greece, by virtue of the Presidential Decree No. 7/2018, was harmonized with the provisions of the European Directive No. 2015/2302, regarding the Package Travel, which contains special provisions with respect to the protection of the traveler in his capacity as consumer. The Directive applies to the cases of "package travel". "Package" means a combination of at least two different types of travel services for the purpose of the same trip or holiday, whereas travel services include -among others- the carriage of passengers, the accommodation, the rental of cars or other motor vehicles and any other tourist service, provided that the conditions of the Directive are met. These travel services should be combined by one trader or alternatively by individual travel service providers, in the cases stipulated by the Directive (as indicatively purchased from a single point of sale, offered, sold or charged at an inclusive or total price, advertised or sold under the term 'package' or under a similar term).

Ελληνική Απόδοση:

Η Ελλάδα, δυνάμει του Προεδρικού Διατάγματος υπ' αριθμόν 7/2018, εναρμονίστηκε με τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας υπ' αριθμόν 2015/2302 περί οργανωμένων ταξιδιών, η οποία περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις αναφορικά με την προστασία του ταξιδιώτη υπό την ιδιότητά του ως καταναλωτή. Η Οδηγία εφαρμόζεται στις περιπτώσεις ταξιδιού «πακέτου». Ως «πακέτο» νοείται ο συνδυασμός τουλάχιστον δύο διαφορετικών ειδών ταξιδιωτικών υπηρεσιών στο πλαίσιο του ίδιου ταξιδιού ή των ίδιων διακοπών, ενώ η ταξιδιωτική υπηρεσία περιλαμβάνει -εκτός άλλων- τη μεταφορά επιβατών, την παροχή καταλύματος, την ενοικίαση αυτοκινήτων ή άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων ή οποιαδήποτε τυχόν άλλη τουριστική υπηρεσία, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στην Οδηγία. Οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να συνδυάζονται από έναν έμπορο ή εναλλακτικά με παρόχους επιμέρους ταξιδιωτικών υπηρεσιών, στις περιπτώσεις που ορίζονται από την Οδηγία, (όπως ενδεικτικά να αγοράζονται από ένα μόνο σημείο πώλησης ή να προσφέρονται, πωλούνται ή χρεώνονται σε τιμή όπου συνυπολογίζονται όλες οι εν λόγω υπηρεσίες ή σε μία συνολική τιμή ή να διαφημίζονται ή πωλούνται με τον όρο «πακέτο» ή με παρεμφερή όρο).

Despina- Marina Ntola/ Δέσποινα- Μαρίνα Ντόλα

GUARANTEE'S OFFSETTING ON LEASE AGREEMENTS

ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ

The amount paid by the lessee at the commencement of the Lease Agreement, is usually given as a contractual guarantee and has the character of an advance payment in the event of a future debt of the lessee that will remain unpaid.

In such case, and as long as the lease agreement lasts, the lessee shall not be entitled to claim the guarantee's amount, because the lease agreement is still in force and therefore there is no question of an overdue overclaim.

On the contrary, following lease agreement's expiration, guarantee's amount may be set off against any outstanding debts of the lessee, even if these debts are related to leases.

Ελληνική Απόδοση:

Το καταβληθέν από το μισθωτή, χρηματικό ποσό κατά την έναρξη της μισθωτικής σχέσης, δίδεται συνήθως ως συμβατική εγγυοδοσία και έχει τον χαρακτήρα της προκαταβολής στην περίπτωση μελλοντικού χρέους του μισθωτή που θα μείνει ανεξόφλητο.

Στην περίπτωση αυτή και όσο διαρκεί η μίσθωση, ο μισθωτής δεν έχει το δικαίωμα να αντιτάξει ως απαίτηση το ποσό της εγγυοδοσίας, γιατί η μίσθωση είναι ακόμα εν εξελίξει και ως εκ τούτου δεν γίνεται λόγος για ληξιπρόθεσμη ανταπαίτηση.

Αντιθέτως, μετά τη λήξη της μισθώσεως το ποσό της εγγυοδοσίας, μπορεί να συμψηφιστεί με τυχόν ανεξόφλητες οφειλές του μισθωτή, ακόμα και αν οι οφειλές τούτες αφορούν μισθώματα.

Maria Antoniadou/ Μαρία Αντωνιάδη

ON-SHORE POWER SUPPLY

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ

In recent years, there has been an intense debate among stakeholders in the shipping industry around the critical issue of reducing greenhouse gas emissions and achieving climate neutrality within the European Union, with a plethora of Directives and Regulations having emerged. One of these is the FuelEU Marine Regulation 1805/2023 adopted as part of the 'Fit for 55' package. This regulation aims - inter alia - to reduce such emissions from the shipping sector and one aspect of achieving this objective involves promoting the use of on-shore power supply. Pursuant to Article 6 of the Regulation, passenger ships and containerships are required from 2030 to use shore-side electric power supply (*hereinafter "OPS"*) for all their electricity needs while at berth in major EU ports, allowing them to switch off their auxiliary engines or generators and connect to the local electricity grid. Therefore, although there will be significant costs for the implementation of OPS infrastructure (an obligation under Regulation (EU) 2023/1804), the long-term cost savings (fuel and maintenance) for both ports and shipping companies cannot be overlooked.

Ελληνική Απόδοση:

Έντονη παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια η συζήτηση των φορέων του ναυτιλιακού χώρου γύρω από το κρίσιμο ζήτημα της μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πληθώρα Οδηγιών και Κανονισμών να έχουν κάνει την εμφάνισή τους. Ένας εξ αυτών αποτελεί και ο Κανονισμός FuelEU Marine 1805/2023 που εκδόθηκε στα πλαίσια της δέσμης «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %» (Fit for 55). Ο κανονισμός αυτός μεταξύ άλλων αποσκοπεί στη μείωση των ως άνω εκπομπών από τον ναυτιλιακό τομέα και μια πτυχή της επίτευξης αυτού του στόχου περιλαμβάνει την προώθηση της χρήσης της χερσαίας παροχής ενέργειας. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υποχρεούνται να χρησιμοποιούν από το 2030 ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (εφεξής «ΗΤΑΞ») για όλες τις ανάγκες ηλεκτρικής ενέργειας ενόσω είναι προσδεδεμένα σε αποβάθρα μεγάλων λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιτρέποντάς τους να απενεργοποιούν τις βοηθητικές μηχανές ή τις γεννήτριές τους και να συνδέονται με το τοπικό ηλεκτρικό δίκτυο. Παρότι, λοιπόν, θα προκύψουν σημαντικές δαπάνες για την υλοποίηση υποδομών ΗΤΑΞ (υποχρέωση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804), δεν μπορεί να παραβλεφθεί η μακροπρόθεσμη εξοικονόμηση κόστους (καυσίμων και συντήρησης) τόσο για τα λιμάνια όσο και για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Varvara Valeria Tsata/ Βαρβάρα Βαλέρια Τσατά

THE SUSPENSION OF LAYTIME

Η ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

In principle, laytime runs continuously until the agreed - according to the charterparty - period of time is completed. Nonetheless, in exceptional cases, laytime may be suspended. Such cases are either the conduct of the shipowner or an express term suspending the laytime within the charterparty. The conduct of the shipowner - charterer should consist of preventive actions for the completion of loading or discharging operations. It is underscored that the wrongful conduct of the shipowner is not considered sufficient to lead to the breach of the charterparty, but will result in the suspension of laytime for the corresponding period of time. In the event, however, that the delay caused is due to actions related to the vessel's safety, then the laytime will not be suspended.

A typical example is the issuance of certificates of health interest, especially during the Covid pandemic, in the absence of which the chartered vessel could not be characterized as "arrived" so that laytime could commence. Relatable to the above is also the case *The MT Stena Primorsk* [2022] EWHC 2147.

Ελληνική Απόδοση:

Κατά κανόνα, ο χρόνος αναμονής κυλά ακώλυτα μέχρι την ολοκλήρωση του συμφωνημένου – κατά το ναυλοσύμφωνο – χρονικού διαστήματος. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι δυνατόν ο χρόνος αναμονής να ανασταλεί. Τέτοιες περιπτώσεις συνιστούν είτε η συμπεριφορά του πλοιοκτήτη, είτε κάποιος ρητός όρος περί αναστολής του χρόνου αναμονής εντός της σύμβασης ναύλωσης. Η συμπεριφορά του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή θα πρέπει να συνίσταται σε αποτρεπτικές ενέργειες για την ολοκλήρωση των φορτωτικών ή εκφορτωτικών εργασιών. Επισημαίνεται ότι η πλημμελής συμπεριφορά του πλοιοκτήτη δεν κρίνεται επαρκής, ώστε να οδηγήσει στην λύση της σύμβασης ναύλωσης, αλλά θα έχει ως αποτέλεσμα την αναστολή του χρόνου αναμονής για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Σε περίπτωση, όμως, που η προκληθείσα καθυστέρηση οφείλεται σε ενέργειες σχετικές με την ασφάλεια του πλοίου, τότε δεν θα επέλθει αναστολή του χρόνου αναμονής.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η έκδοση πιστοποιητικών υγειονομικού ενδιαφέροντος, ιδίως κατά την πανδημία του Covid, ελλείψει των οποίων το υπό ναύλωση πλοίο δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί αφιχθέν ώστε να εκκινήσει ο χρόνος αναμονής. Σχετική τυγχάνει και η υπόθεση *The MT Stena Primorsk* [2022] EWHC 2147.

Sophia Iliou/ Σοφία Ηλίου

SHIP LEASING: A RISING METHOD OF FINANCING?

LEASING ΠΛΟΙΟΥ: ΕΝΑΣ ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ;

Shipping is characterized as a capital-intensive industry, since substantial financial resources are required for it to operate. In this context, apart from the main ways of raising capital, such as the listing of shipping companies on the stock exchange and, by all means, bank loans, for several years now, the phenomenon of ship leasing has also been observed. In particular, a financial institution purchases a ship and then leases it to the shipping company, which enables them to buy and operate a ship without having to immediately reserve a large amount of money on their end. The latter is obliged to pay the instalments for a certain period of time, while at the same time acquiring the management and operation of the vessel (bareboat charter). In Greece, pursuant to L. 1665/1986, bareboat chartering was not initially allowed. Subsequently, L. No. 4646/2019 indirectly recognized the institution of ship leasing, pursuant to art.61, by subjecting the income of ship leasing companies to taxation.

Now, the new Greek Code of Private Maritime Law has come to fulfill the request of the Greek Shipping industry for an official legislative establishment of the above institution. According to art. 115, ship leasing is valid, for which the provisions of Chapter G of the Code apply in this respect.

Ελληνική Απόδοση:

Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου (capital intensive industry), καθώς απαιτούνται υπέρογκα χρηματικά ποσά για τη λειτουργία της. Στο πλαίσιο αυτό, πέραν των βασικών τρόπων άντλησης κεφαλαίων, όπως η είσοδος των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο και φυσικά ο τραπεζικός δανεισμός, εδώ και αρκετά χρόνια, παρατηρείται και το φαινόμενο της χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίων, κατά το οποίο ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα αγοράζει το πλοίο και στη συνέχεια το εκμισθώνει στη ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία εξασφαλίζει την ευέλικτη αγορά και λειτουργία του πλοίου χωρίς την άμεση δέσμευση μεγάλου ποσού από πλευράς της. Η τελευταία, υποχρεούται να πληρώνει για ένα χρονικό διάστημα τις δόσεις, ενώ παράλληλα αποκτά τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου (ναύλωση γυμνού πλοίου). Στην Ελλάδα, η χρηματοδότηση με ναύλωση γυμνού πλοίου δεν επιτρεπόταν αρχικά με το Ν. 1665/1986. Στη συνέχεια, ο ν. 4646/2019 αναγνώρισε έμμεσα το θεσμό του leasing στα πλοία, υποβάλλοντας σε φορολόγηση, με το άρθρο 61, το εισόδημα εταιριών χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου.

Πλέον, ο νέος ΚΙΝΔ, ήρθε να υλοποιήσει το αίτημα της ελληνικής ναυτιλίας για την επίσημη νομοθετική κατοχύρωση του ως άνω θεσμού. Σύμφωνα με το άρθρο 115 είναι έγκυρη η σύναψη χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου, για την οποία εφαρμόζονται σχετικά οι διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ' του Κώδικα.

Anna – Christina Eugeniou / Άννα – Χριστίνα Ευγενίου

CAPITAL MARKETS UNION

ΕΝΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΩΝ

The Capital Markets Union is an initiative of the European Union (EU) towards creating a single market for capitals across the EU, aiming at facilitating the flow of investments across the member states, for the benefit of citizens, businesses, and investors.

The idea for the creation of a Capital Markets Union was envisaged by Yves Mersch following the international financial crisis of the years 2007-2008, when it was demonstrated that traditional bank financing, hindered the resolution of the existing crisis. The purpose of this project includes, among other things, the creation of new forms of financing with an emphasis on small and medium-sized businesses, facilitating cross-border investments, and achieving stability in the financial system.

Since 2015, with the issuance of the Green Paper on "Building a Capital Markets Union" until today, a variety of regulatory actions have been issued, with sustainability and sustainable development playing a crucial role. Despite the positive assessment and progress made, the construction of a European capital market seems to still be at a theoretical level, due to the different economies, financial systems, and general characteristics of the EU member states.

Ελληνική Απόδοση:

Η Ένωση Κεφαλαιαγορών είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς κεφαλαίων στην Ε.Ε. με στόχο την ροή επενδύσεων στα κράτη μέλη, προς όφελος πολιτών, επιχειρήσεων και επενδυτών.

Την ιδέα για την δημιουργία μιας Ένωσης Κεφαλαιαγοράς οραματίστηκε ο Yves Mersch, ήδη μετά την διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση των ετών 2007-2008, οπότε και απεδείχθη ότι η παραδοσιακή τραπεζική χρηματοδότηση, αποτέλεσε εμπόδιο στην ανεύρεση έγκαιρης λύσης για την επίλυση της υφιστάμενης κρίσης. Σκοπός του εγχειρήματος αυτού είναι - μεταξύ άλλων - η δημιουργία νέων μορφών χρηματοδότησης με έμφαση στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, η διευκόλυνση των διασυννοριακών επενδύσεων και η επίτευξη σταθερότητας του χρηματοπιστωτικού συστήματος.

Από το 2015 με την έκδοση της Πράσινης Βίβλου με θέμα «Οικοδόμηση Ένωσης Κεφαλαιαγορών» έως και σήμερα, έχει εκδοθεί πληθώρα ρυθμιστικών δράσεων, με την βιωσιμότητα και την αιεφόρο ανάπτυξη να διαδραματίζει κεντρικό ρόλο. Παρόλη την θετική αποτίμηση και την πρόοδο που έχει σημειωθεί, η οικοδόμηση μιας ευρωπαϊκής κεφαλαιαγοράς μοιάζει να βρίσκεται ακόμα σε θεωρητικό επίπεδο, λόγω των διαφορετικών οικονομιών, χρηματοοικονομικών συστημάτων και εν γένει χαρακτηριστικών των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Georgia Maria Patseli/ Γεωργία Μαρία Πατσέλη



ME & ALF
MANOLIS EGLEZOS & ASSOCIATES LAW FIRM