

JULY 2024
ΙΟΥΛΙΟΣ 2024

Vol. 38 Αρ. 38



**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 **Varvara Valeria Tsata**

Το παρόν φύλλο επιμελήθηκε η **Βαρβάρα Βαλέρια Τσατά**

Layout: **Christina Lytsiousi**

Υπεύθυνη σελιδοποίησης: **Χριστίνα Λυτσιούση**

CONTENTS - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- **Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** ***
Αυτόνομα Επιφανειακά Πλοία Ναυτιλίας
- **Management of Intellectual Property in Music** ***
Διαχείριση Δικαιωμάτων Πνευματικής Ιδιοκτησίας στη Μουσική
- **Regulation on Artificial Intelligence** ***
Κανονισμός για την Τεχνητή Νοημοσύνη
- **Personality's Infringement Due to Station Installation** ***
Προσβολή Προσωπικότητας Λόγω Εγκατάστασης Σταθμού
- **Restrictions to the Shipping Agent's Profession** ***
Περιορισμοί στο Επάγγελμα του Ναυτικού Πράκτορα
- **The Digitalisation of Greek Ship Registry** ***
Η Ψηφιοποίηση του Ελληνικού Νηολογίου
- **The Legal Definition of "SHIP" under the New Greek CPML** ***
Η Νομική Έννοια του "ΠΛΟΙΟΥ" κατά το Νέο ΚΙΝΔ
- **The Shell Company** ***
Η Αφανής Εταιρεία

MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)

ΑΥΤΟΝΟΜΑ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΑ ΠΛΟΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) is a concept which aims to enable vessels to operate independently or with reduced human intervention, through automation systems and artificial intelligence. However, several challenges must be overcome. Current maritime laws are based on traditional manned ships, necessitating significant updates. Additionally, technological reliability is crucial to avoid failures, and robust cybersecurity measures are essential to protect against potential threats.

Globally, projects like Japan's MEGURI2040 Project and Germany's CAPTN Initiative aim at the integration of such technologies and the gradual reduction of human intervention. By 2025, several autonomous ships are anticipated to be commercially deployed, demonstrating the feasibility and advantages of autonomous shipping in reducing operational costs, decreasing human error, enhancing safety, and minimizing environmental impact.

Finally, could such an initiative be the solution to the geopolitical tensions and piracy threats in Red Sea?

Ελληνική Απόδοση:

Τα Ναυτικά Αυτόνομα Επιφανειακά Πλοία (MASS) είναι μια έννοια που αποσκοπεί να επιτρέψει στα πλοία να λειτουργούν ανεξάρτητα ή με μειωμένη ανθρώπινη παρέμβαση, μέσω συστημάτων αυτοματισμού και τεχνητής νοημοσύνης. Ωστόσο, πρέπει να ξεπεραστούν αρκετές προκλήσεις. Οι ισχύοντες ναυτιλιακοί νόμοι βασίζονται σε παραδοσιακά επανδρωμένα πλοία, απαιτώντας σημαντικές ενημερώσεις. Επιπλέον, η τεχνολογική αξιοπιστία είναι κρίσιμη για την αποφυγή αποτυχιών, και τα ισχυρά μέτρα κυβερνοασφάλειας είναι απαραίτητα για την προστασία από δυνητικές απειλές.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, έργα όπως το Ιαπωνικό MEGURI2040 Project και η Γερμανική πρωτοβουλία CAPTN στοχεύουν στην ενσωμάτωση αυτών των τεχνολογιών και στη σταδιακή μείωση της ανθρώπινης παρέμβασης. Μέχρι το 2025, αναμένεται να έχουν εμπορικά αναπτυχθεί αρκετά αυτόνομα πλοία, επιδεικνύοντας τη σκοπιμότητα και τα πλεονεκτήματα της αυτόνομης ναυτιλίας, όπως η μείωση των λειτουργικών εξόδων, η μείωση των ανθρώπινων λαθών, η αύξηση της ασφάλειας και η ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου.

Τέλος, θα μπορούσε μια τέτοια πρωτοβουλία να αποτελέσει λύση για τις γεωπολιτικές εντάσεις και τις απειλές πειρατείας στην Ερυθρά Θάλασσα;

Varvara Valeria Tsata/ Βαρβάρα Βαλέρια Τσατά

MANAGEMENT OF INTELLECTUAL PROPERTY IN MUSIC

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗ ΜΟΥΣΙΚΗ

In Greece, the management of intellectual property rights in music, is regulated by a law dating back to 1993, not covering the developments since then in reproduction of sound/music, having digital reproduction as the main means of transmission of music. Greek Law 2121/1993 refers to music reproduced through tangible means, referring to vinyl and compact discs, while most of the music is currently reproduced through the cloud, youtube etc.

Further, management takes place through institutions for the collective management of the intellectual rights. In case a European Union institution is not established in Greece, it can nevertheless operate in the country, following issuance of relevant license of the Ministry of Culture. License is granted on the basis of proposal of the Intellectual Property Organisation, with which the pertinent documentation has been submitted by the foreign (EU) collective management institution.

Ελληνική Απόδοση:

Στην Ελλάδα, η διαχείριση των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας από μουσική, διέπεται από νόμο του 1993, ο οποίος δεν καλύπτει τις έκτοτε εξελίξεις στην αναπαραγωγή της μουσικής, με κύριο τρόπο πλέον την ψηφιακή μετάδοση. Έτσι, ο ν. 2121/1993 αναφέρεται σε αναπαραγωγή μουσικής από υλικό φορέα ήχου, παραπέμποντας στην εποχή του βινυλίου και των ψηφιακών δίσκων, ενώ σήμερα η συντριπτική πλειοψηφία της μουσικής αναπαράγεται ψηφιακά μέσω του νέφους, youtube κλπ.

Περαιτέρω, η διαχείριση γίνεται υποχρεωτικά μέσω οργανισμών συλλογικής διαχείρισης των πνευματικών δικαιωμάτων. Σε περίπτωση που κάποιος τέτοιος οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει εγκατάσταση στην Ελλάδα, μπορεί να λειτουργήσει στη χώρα, μετά σχετική αδειοδότηση από το Υπουργείο Πολιτισμού. Η αδειοδότηση λαμβάνει χώρα μετά σχετική εισήγηση του Οργανισμού Πνευματικής Ιδιοκτησίας, στον οποίο υποβάλλει τα σχετικά δικαιολογητικά ο αλλοδαπός (ΕΕ) οργανισμός συλλογικής διαχείρισης.

Manolis Eglezos/ Μανώλης Εγγλέζος

REGULATION ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΕΧΝΗΤΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ

The purpose of Regulation 2024/1689 on Artificial Intelligence (“*Regulation*”) is inter alia to improve the functioning of the internal market and promote the uptake of human-centric and trustworthy artificial intelligence (“*AI*”). The Regulation lays down: a) harmonized rules for the placing on the market, the putting into service, and the use of AI systems in the Union, b) prohibitions of certain AI practices, c) specific requirements for high-risk AI systems and obligations for operators of such systems, d) harmonized transparency rules for certain AI systems, e) harmonized rules for placing on the market of general-purpose AI models, f) rules on market monitoring, market surveillance, governance and enforcement, g) measures to support innovation, with a particular focus on small and medium enterprises, including start-ups. The Regulation shall apply from 2 August 2026, whilst several of its provisions shall apply earlier as of 2 February 2025.

Ελληνική Απόδοση:

Σκοπός του Κανονισμού 2024/1689 για την Τεχνητή Νοημοσύνη («*Κανονισμός*») είναι μεταξύ άλλων να βελτιώσει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να προωθήσει την υιοθέτηση ανθρωποκεντρικής και αξιόπιστης τεχνητής νοημοσύνης («*TN*»). Ο Κανονισμός θεσπίζει: α) εναρμονισμένους κανόνες για τη διάθεση στην αγορά, τη θέση σε λειτουργία και τη χρήση συστημάτων *TN* στην Ένωση, β) απαγορεύσεις ορισμένων πρακτικών *TN*, γ) ειδικές απαιτήσεις για συστήματα *TN* υψηλού κινδύνου και υποχρεώσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης τέτοιων συστημάτων, δ) εναρμονισμένους κανόνες διαφάνειας για ορισμένα συστήματα *TN*, ε) εναρμονισμένους κανόνες για τη διάθεση στην αγορά μοντέλων *TN* γενικού σκοπού, στ) κανόνες για την παρακολούθηση της αγοράς, την εποπτεία της αγοράς, τη διακυβέρνηση και την επιβολή, ζ) μέτρα για τη στήριξη της καινοτομίας με ιδιαίτερη έμφαση στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, περιλαμβανομένων των νεοφυών επιχειρήσεων. Η έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού τοποθετείται στις 2 Αυγούστου 2026, με ορισμένες από τις διατάξεις του να τίθενται σε εφαρμογή νωρίτερα, ήδη από τις 2 Φεβρουαρίου 2025.

Giovanna Skorda/ Τζοβάννα Σκορδά

PERSONALITY'S INFRINGEMENT DUE TO STATION INSTALLATION

ΠΡΟΣΒΟΛΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΛΟΓΩ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

The protection of both physical and mental health, are considered as aspects of individual's personality. As a result, the infringement, in any way, of an element that falls within the vital space of the person constitutes an infringement to the constitutionally guaranteed and fundamental right of personality.

This has been ruled -among others- by the judgment no. 7102/2023 of the Single Member Court of First Instance of Athens, whereas it has been accepted that there is an infringement of personality's right due to the installation of a mobile phone station in a residential area.

The said Judgment is based upon the precautionary principle of EU, which is considered as a binding rule, and according to which possible scientific uncertainty creates a presumption in favor of health. Even more when, as in the case under consideration, the conditions set by the law for the protection of public health, do not exist during the installation and operation of the station.

Ελληνική Απόδοση:

Εκφάνσεις της προστασίας της προσωπικότητας του ατόμου αποτελεί η προστασία τόσο της σωματικής όσο και της ψυχικής υγείας. Κατά συνέπεια, η με οποιοδήποτε τρόπο προσβολή, στοιχείου που εμπίπτει στον ζωτικό χώρο του ανθρώπου συνιστά προσβολή του συνταγματικά κατοχυρωμένου και θεμελιώδους δικαιώματος της προσωπικότητας.

Τούτο κρίθηκε -μεταξύ άλλων- και με την υπ' αριθ. 7102/2023 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών στην οποία έγινε δεκτό ότι υφίσταται προσβολή της προσωπικότητας του ατόμου λόγω εγκατάστασης σταθμού κινητής τηλεφωνίας σε κατοικημένη περιοχή.

Η απόφαση τούτη, επιρρωνύεται και από την αρχή της προφύλαξης που αποτελεί και δεσμευτικό κανόνα και γενική αρχή της ΕΕ, σύμφωνα με την οποία, πιθανή επιστημονική αβεβαιότητα, δημιουργεί τεκμήριο υπέρ της υγείας. Έτι περαιτέρω, όταν όπως στην κρινόμενη περίπτωση οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος για την προστασία της δημόσιας υγείας, δεν υφίστανται κατά την εγκατάσταση και λειτουργία του σταθμού.

Maria Antoniadou/ Μαρία Αντωνιάδη

RESTRICTIONS TO THE SHIPPING AGENT'S PROFESSION

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

The exercise of the profession of shipping agent is regulated by P.D. 229/1995. This activity may also be carried out by legal entities, which are obliged to declare their representative to the relevant Port Authority. According to the abovementioned P.D., a natural person holding a shipping agent's license may not be appointed as a representative of a legal person holding a shipping agent's license.

However, pursuant to L. 3919/2011, restrictions regarding the pursuit and exercise of the professions were lifted. The aforementioned restriction of P.D. 229/1995 is included amongst the abolished restrictions. Relevant to the above is Circular No. 2111.3/15/11/01-7-2011 of the Directorate of Port Police (ID: 4ASOI-XVP).

Therefore, a natural person who is professionally acting as a shipping agent, may be appointed as a representative of a legal person with a shipping agent's license.

Ελληνική Απόδοση:

Η άσκηση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα ρυθμίζεται από το Π.Δ. 229/1995. Η εν λόγω δραστηριότητα, δύναται να ασκείται και από νομικά πρόσωπα, τα οποία δηλώνουν υποχρεωτικά στην οικεία Λιμενική Αρχή τον εκπρόσωπό τους. Σύμφωνα, δε, με το ανωτέρω Π.Δ., δεν επιτρέπεται να ορίζεται ως εκπρόσωπος νομικού προσώπου με άδεια ναυτικού πράκτορα, φυσικό πρόσωπο εφοδιασμένο το ίδιο με άδεια ναυτικού πράκτορα.

Ωστόσο, δυνάμει του Νόμου 3919/2011 θεσπίστηκε η κατάργηση των περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση των επαγγελμάτων. Μεταξύ των καταργηθέντων περιορισμών, συγκαταλέγεται και ο προαναφερθείς περιορισμός του Π.Δ. 229/1995. Σχετική προς τα ανωτέρω τυγχάνει η υπ' αριθ. 2111.3/15/11/01-7-2011 Εγκύκλιος της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας (ΑΔΑ: 4ΑΣΟΙ-ΕΒΠ).

Ως εκ τούτου, φυσικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται επαγγελματικά ως ναυτικός πράκτορας, δύναται να ορίζεται ως εκπρόσωπος νομικού προσώπου με άδεια ναυτικού πράκτορα.

Isavela Eirini Kouroumpli/ Ισαβέλα Ειρήνη Κουρουμπλή

THE DIGITALISATION OF GREEK SHIP REGISTRY

Η ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Greek Law 5020/2023 brought into force the new Code of Private Maritime Law (hereinafter “Code”) with the aim of modernizing the Greek legislative framework. Among its provisions, it provides for the digital keeping of register books and the submission of documents by digital means (e.g. certificates, attestations). In particular, Article 9 of the Code provides that the registry’s books, and any acts or entries therein, may be carried out, in whole or in part, by digital means. In fact, paragraph 4 of the same Article provides that the certificate of registry of ships and fixed crafts may also be issued in the form of a digital file. In accordance with the above provisions, the Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy launched in June 2024 the online platform “niologio.gov.gr” where interested parties can submit applications for the registration and the issuance of a certificate of registry for seagoing vessels as well as for the deletion from the Greek flag.

Ελληνική Απόδοση:

Με τον Ν. 5020/2023 τέθηκε σε ισχύ ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (εφεξής «ΚΙΝΔ») με στόχο τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού νομοθετικού πλαισίου. Μεταξύ των διατάξεων αυτού, προβλέπεται και η ηλεκτρονική τήρηση των βιβλίων του νηολογίου καθώς και η υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα (λ.χ. πιστοποιητικά, βεβαιώσεις). Συγκεκριμένα, στο άρθρο 9 του ΚΙΝΔ ορίζεται ότι η τήρηση των βιβλίων του νηολογίου καθώς και κάθε πράξη ή εγγραφή σε αυτά, μπορεί να γίνεται, εν όλω ή εν μέρει, με ηλεκτρονικά μέσα. Μάλιστα, στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι και τα έγγραφα εθνικότητας πλοίων και στατικών ναυπηγημάτων μπορούν με τη σειρά τους να εκδίδονται με τη μορφή ηλεκτρονικού αρχείου. Κατ’ εφαρμογή των ως άνω διατάξεων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έθεσε σε εφαρμογή τον Ιούνιο 2024 την ηλεκτρονική πλατφόρμα «niologio.gov.gr» όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις νηολόγησης και χορήγησης εγγράφου εθνικότητας ελληνικών ποντοπόρων πλοίων αλλά και διαγραφής από την ελληνική σημαία.

Sophia Iliou/ Σοφία Ηλίου

THE LEGAL DEFINITION OF “SHIP” UNDER THE NEW GREEK CPML

Η ΝΟΜΙΚΗ ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ “ΠΛΟΙΟΥ” ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΕΟ ΚΙΝΔ

Under the new legal regime of the Greek Code of Private Maritime Law, a broader definition of the term “ship” is adopted, approaching the scientific/technical concept thereof, for the purpose of harmonization between the national legislation and international maritime private law conventions. Specifically, under the previous definition, “Ship ... is any vessel, with net tonnage of at least ten register tons, intended to move on its own at sea”, while, under the new Art. 1 par. 1 of the Greek Code of Private Maritime Law “... a ship is any floating structure, capable of moving on its own at sea for the purpose of seafaring”. By comparing the two definitions, two important differences become apparent: Firstly, according to the new definition, any human structure can constitute a ship (provided, of course, that it is able to float on water and intended to sail thereon), regardless of its form, material of construction and means of propulsion. The new provision does not include the hollowness of the structure (“vessel”) as an element of the definition of the ship but, through its broader wording, allows for the inclusion of various other modern floating structures that rely on the use of floats. Secondly, the prerequisite of the size of the structure (on the basis of net tonnage) is no longer applicable. As a result, structures which have been excluded heretofore now fall under the legal definition of the ship and are regulated by the relevant provisions of the Greek Code of Private Maritime Law.

Ελληνική Απόδοση:

Υπό το νέο νομικό καθεστώς του Ελληνικού Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (εφεξής “ΚΙΝΔ”) υιοθετείται ένας ευρύτερος ορισμός του όρου «πλοίο», προσεγγίζοντας την επιστημονική/τεχνική έννοια αυτού, με σκοπό την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις διεθνείς ναυτικές συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον προηγούμενο ορισμό, «Πλοίων... είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση», ενώ, σύμφωνα με το νέο άρθρ. 1 παρ. 1 του ΚΙΝΔ «... πλοίο είναι κάθε πλωτή κατασκευή, ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας». Συγκρίνοντας τους δύο ορισμούς, γίνονται εμφανείς δύο σημαντικές διαφορές: Πρώτον, σύμφωνα με το νέο ορισμό, κάθε ανθρώπινη κατασκευή μπορεί να αποτελέσει πλοίο (εφόσον, φυσικά, μπορεί να επιπλέει και προορίζεται να εκτελεί πλεύση), ανεξάρτητα από τη μορφή, το υλικό κατασκευής και τα μέσα πρόωσης. Η νέα διάταξη δεν περιλαμβάνει το κοίλο της κατασκευής («σκάφος») ως εννοιολογικό στοιχείο του πλοίου αλλά, διά της ευρύτερης διατύπωσής της, επιτρέπει τη συμπερίληψη διαφόρων άλλων σύγχρονων πλωτών κατασκευών που βασίζονται στη χρήση πλωτήρων. Δεύτερον, η προϋπόθεση του μεγέθους της κατασκευής (βάσει της καθαρής χωρητικότητας) δεν ισχύει πλέον. Ως αποτέλεσμα, κατασκευές που προηγουμένως εξαιρούνταν εμπίπτουν πλέον στη νομική έννοια του πλοίου και υπάγονται στις σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Zoe Sakka/ Ζωή Σακκά

THE SHELL COMPANY

Η ΑΦΑΝΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

The legal entity of a shell company is governed by Articles 285-292 of the L. 4072/2012. This is a form of partnership in which at least two persons (natural or legal) - who are the partners - participate, one of whom will be visible and the other invisible. Under this scheme, the visible partner grants the invisible (shell) partner the right to participate in the results of one or more commercial transactions or commercial enterprises carried out by the former, in his own name, but in the common interest of the partners. Third parties acquire rights and obligations only vis-à-vis the explicit partner. Furthermore, its statutes do not require the observance of formalities of publicity as is the case of other companies and it has no legal personality. It should be noted that the parties are free to determine the content of the statutes, without, of course, departing from the structural characteristics of the legal entity. Finally, it must be emphasized that a shell company does not exist with more than one visible partner. In this case we would have several parallel shell companies or an unpublished company among several shell companies, governed by the law of the standard company, with the participation of the shell partners in the joint venture of the visible partners.

Ελληνική Απόδοση:

Η νομική οντότητα της αφανούς εταιρείας ρυθμίζεται στα άρθρα 285-292 του Ν. 4072/2012. Πρόκειται για μια μορφή εταιρείας στην οποία συμμετέχουν τουλάχιστον δύο πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) -τα οποία συνιστούν τους εταίρους- εκ των οποίων ο ένας θα είναι εμφανής και ο άλλος αφανής. Χαρακτηριστικό αποτελεί ότι ο εμφανής εταίρος παραχωρεί στον αφανή το δικαίωμα συμμετοχής στα αποτελέσματα μιας ή περισσότερων εμπορικών πράξεων ή εμπορικής επιχείρησης που πραγματοποιεί αυτός, στο δικό του όνομα, αλλά προς το κοινό συμφέρον των εταίρων. Οι τρίτοι δε, αποκτούν δικαιώματα και αναλαμβάνουν υποχρεώσεις μόνον έναντι του εμφανούς εταίρου. Περαιτέρω, για την σύσταση της δεν απαιτείται η τήρηση διατυπώσεων δημοσιότητας όπως συμβαίνει σε άλλες εταιρείες και δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συμβαλλόμενοι έχουν το δικαίωμα να διαμορφώσουν ελεύθερα το περιεχόμενο της σύμβασης μην παρεκκλίνοντάς, βέβαια, από τα δομικά χαρακτηριστικά της νομικής αυτής οντότητας. Τέλος, αυτό για το οποίο πρέπει, οπωσδήποτε, να γίνει μνεία είναι ότι δεν νοείται αφανής εταιρεία με περισσότερους εμφανείς εταίρους. Σε αυτήν την περίπτωση θα είχαμε περισσότερες παράλληλες αφανείς εταιρείες ή μια αδημοσίευτη εταιρεία ανάμεσα σε περισσότερες εμφανείς εταιρείες, που υπάγεται στο δίκαιο της ομόρρυθμης εταιρείας, με συμμετοχή των αφανών στην κοινή επιχείρηση των εμφανών εταίρων.

Eirini Kolovou/Ειρήνη Κολοβού



ME & ALF
MANOLIS EGLEZOS & ASSOCIATES LAW FIRM