

Newsletter



**Czerwiec
2013**

Szanowni Państwo,

Z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce 2. numer naszego Newslettera w 2013 r., w którym znajdują Państwo, jak zwykle, szereg ciekawych artykułów z zakresu prawa morskiego, jak i dotyczących innych gałęzi prawa. Jednocześnie, przypominamy o naszej aktywności w sieci i zapraszamy Państwa do odwiedzania naszej strony internetowej (www.czernis.pl) oraz bloga (www.czernis.blogspot.com).

Zapraszamy do lektury

Marek Czernis

Informujemy też, iż w dniach 13-15 czerwca 2013 r. odbył się w Szczecinie I Międzynarodowy Kongres Morski, podczas którego spotkali się przedstawiciele władz, biznesu i nauki, by wspólnie dyskutować o przyszłości branży morskiej i jej roli w polskiej gospodarce.

Program Kongresu obejmował m.in. prelekcje, wykłady i dyskusje w czterech blokach tematycznych: „I - Polska gospodarka morska - dzisiaj”, „II Integracja w transporcie morskim”, „III Wykorzystanie zasobów morza” oraz „IV Gospodarka morska a nauka”.

W ramach I bloku tematycznego odbyły się wykłady znamienitych przedstawicieli zarówno doktryny prawa morskiego, jak i prawników-praktyków, a zaszczyt zorganizowania spotkania i jego poprowadzenia przypadł w udziale mec. Markowi Czernisowi. Więcej informacji na temat Kongresu znajdują Państwo na stronie (www.kongresmorski.pl).

Spis treści

3. Reguły Rotterdamskie. Prawo do kontroli nad ładunkiem – Część IV
5. Reaktywacja Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w Szczecinie
6. MLC 2006 tematem pierwszej edycji Międzynarodowej Konferencji Morskiej IMEC
8. Opodatkowanie inwestycji w wyłącznej strefie ekonomicznej
11. Reforma prawa handlu morskiego w Niemczech
13. Arbitraż w sprawie przewozu ładunku statkiem M/S Agapi
14. Uproszczone podwyższenie kapitału zakładowego w sp. z o.o. w świetle najnowszego orzecznictwa
16. Droga na giełdę, cz. I – instytucje polskiego rynku kapitałowego
19. Obrona praw autorskich w Internecie na przykładzie Polski i Niemiec

O Kancelarii

Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego została założona w roku 1995. Obecnie Kancelaria dysponuje zespołem 11 prawników, w tym 7 radców prawnych, specjalizujących się w prowadzeniu spraw z zakresu prawa: handlowego, cywilnego, własności intelektualnej, a przede wszystkim prawa morskiego.

Założycielem oraz wiodącą postacią Kancelarii jest radca prawny Marek Czernis, członek Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk przy oddziale PAN w Gdańsku oraz Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Również pozostali prawnicy zrzeszeni w Kancelarii znani są ze swojej działalności, m.in.: aktywności na forach takich organizacji jak: *Comite Maritime International*, *European Community Shipowners' Associations* czy *International Bar Association*; publikowania licznych artykułów w prasie fachowej oraz prowadzenia wykładów na szczecińskich uczelniach wyższych.

Grono Klientów Kancelarii jest szerokie i obejmuje m.in.: międzynarodowe banki, towarzystwa ubezpieczeniowe, armatorów, czarterujących, towarzystwa P&I, spedytatorów i firmy transportowe, spółki zaangażowane w produkcję, wytwórczość, dystrybucję i handel detaliczny w wielu branżach przemysłowych i handlowych, a także podmioty świadczące usługi z zakresu marketingu i reklamy.

Reguły Rotterdamskie. Prawo do kontroli nad ładunkiem – Część IV

Marek Czernis

Reguły Rotterdamskie w Art. 1 (12) i Art. 1 (13) oraz w Art. 50-56 wprowadzają „nową” nieregulowaną dotąd we wcześniejszych konwencjach (tj. Regułach Haga-Visby 1924/1968 oraz Regułach Hamburskich) instytucję podmiotową „osoba uprawniona do kontroli nad ładunkiem” („controlling party”) i związane z tym prawo podmiotowe – „prawo kontroli nad ładunkiem” („right of control”).

Ujęcie tej instytucji jako „nowej” w cudzysłowie jest wysoce uzasadnione. W praktyce bowiem uprawnienie to występowało od dawna i jest powszechnie akceptowane i stosowane. Sprowadza się ono do:

- a) prawa wydawania przewoźnikowi instrukcji dotyczących ładunku (w zakresie techniczno-operacyjnych warunków wykonywania przewozu), nie stanowiących zmiany umowy przewozu; oraz
- b) prawa do zmiany kontraktowego miejsca wydania ładunku; oraz
- c) prawa zastąpienia odbiorcy przez wskazanie innej osoby niż odbiorca oryginalnie wskazany w umowie przewozu.

W dwóch powyższych przypadkach mamy więc do czynienia ze zmianą umowy przewozu i, co ważne, zmiany dokonanej jednostronnie, przez oświadczenie złożone przez osobę uprawnioną do kontroli nad ładunkiem.

Samo uprawnienie, w wyżej przedstawionym zakresie, nie jest czymś

nowym w prawie morskim. I tak, precedens [„Barber v. Meyerstein” (1871) Lord Westbury], precedens [„Mitchell v. Ede” (1840) Lord Denman] wreszcie [„The Lycaon” (1983)] przyjmując określenia albo “right of control” albo “shippers right to redirect” potwierdzały istnienie, “od zawsze” tego uprawnienia w umowach przewozu ładunku. Pozytywne prawo morskie przewidywało, takie prawo („right of control”) w Regułach CMI dot. morskich listów przewozowych z 1990 r. oraz w Regułach CMI dot. elektronicznego konosamentu z 1990 r. Znacząco, ani Reguły Haga-Visby 1924/1968 ani też Reguły Hamburskie nie przyjęły żadnych przepisów dotyczących kontroli nad ładunkiem. Inne konwencje międzynarodowe dotyczące przewozu ładunku samochodami (CMR 1956 – Art. 12); drogą kolejową (COTIF/CIM- 1999 - Art. 30); czy drogą lotniczą (Warszawska/Montrealska – 1999- Art. 12) uznały za zasadne uregulowanie takiej kontroli (określając to jako „right of disposition” itp.).

Reguły Rotterdamskie przyznają uprawnienie do kontroli nad ładunkiem legitymowanemu posiadaczowi konosamentu (i w tym zakresie odpowiada to aktualnemu stanowi prawnemu) oraz frachtującemu (w innych umowach przewozu do których mają zastosowanie Reguły Rotterdamskie, a które to umowy nie są objęte konosamentem).

Prawo do kontroli jest, co do zasady, prawem przenoszalnym. To oczywista

konsekwencja faktu, iż prawo to jest skorelowane z, i służy zapewnieniu pełnej dyspozycji ładunkowej stronie stojącej "po stronie ładunku" (frachtujący/legitymowany posiadacz/właściciel ładunku/sprzedający). Mające miejsce w trakcie przewozu zmiany własnościowe ładunku muszą być zharmonizowane, w zakresie morskiej umowy przewozu, z uprawnieniami (z transferem tych uprawnień – po stronie ładunkowej umowy przewozu). I tak, w przypadku legitymowanego posiadacza, transfer uprawnień do kontroli następuje w ślad za transferem konosamentu. W przypadku innych przewozów, transfer uprawnień z frachtującego na osobę trzecią (nabywcę ładunku) następuje po zawiadomieniu o transferze przewoźnika z danej umowy. Wykonywanie uprawnień do kontroli nad ładunkiem, przez uprawnionego z tego tytułu następuje – w umowie przewozu za konosamentem (po okazaniu wszystkich egzemplarzy konosamentu) a w przypadku przewozu „bezkonosamentowego”, po potwierdzeniu przez frachtującego (lub osobę na którą frachtujący przeniósł uprawnienia do kontroli) tożsamości kontrolującego do przewoźnika.

Uprawnienia wynikające z prawa do kontroli (np. zmiana miejsca wyładunku lub zmiana odbiorcy ładunku) mogą nieść za sobą wymierne koszty i zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika (np. gdy na skutek zmiany portu wyładunku - w stosunku do części ładunku – przewoźnik ponosi odpowie-

dzialność odszkodowawczą w stosunku do właścicieli pozostałej części ładunku).

W związku z powyższym, Reguły Rotterdamskie potwierdzają, iż w takim przypadku uprawniony do kontroli nad ładunkiem ponosi, z jednej strony, odpowiedzialność za szkodę z tego tytułu – z drugiej strony, przewoźnik może uzależnić wykonanie poleceń kontrolującego od złożenia przez niego zabezpieczenia (w formie np. gwarancji bankowej, LOI z Klubu P&I itp.) na poczet wszelkich ewentualnych kosztów i szkód, które mogą wynikać w związku z wykonaniem żadanego polecenia uprawnionego z tytułu kontroli. Przyjęte w Regułach Rotterdamskich rozwiązania uznać należy za istotne dla praktyki żeglugowej. Ujednolicenie międzynarodowe przepisów dotyczących zasad „władztwa” nad ładunkiem w okresie kiedy znajduje się on w pieczy przewoźnika w tak szerokim zakresie (od technicznej strony przewozu po fundamentalne zmiany miejsca przeznaczenia ładunku i odbiorcy) obejmujące wszystkie kategorie umów przewozu (a nie jak dotąd tylko tych za konosamentem), to istotny postęp legislacyjny, który będzie w znaczący sposób oddziaływał na systemy narodowe (i to niezależnie czy Reguły Rotterdamskie wejdą w życie czy też nie).

W kolejnej części opracowania – omówione zostaną dokumenty przewozowe uregulowane Regułami z 2008 roku. ■

Reaktywacja Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w Szczecinie

Dariusz Szymankiewicz



12 czerwca 2013 r. w Szczecinie odbył się zjazd założycielski Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego (PSPM).

Wspólna inicjatywa Związku Armatorów Polskich oraz kancelarii prawnej „Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego” w Szczecinie miała na celu reaktywowanie stowarzyszenia utworzonego w 1934 roku, kontynuowanie jego dorobku, spuścizny oraz tradycji.

Jednym z głównych celów Stowarzyszenia, skupiającego prawników specjalizujących się w prawie morskim oraz innych osób zainteresowanych prawem morskim krajowym i międzynarodowym, będzie przywrócenie członkostwa Polski w Międzynarodowym Komitecie Morskim (CMI) z siedzibą w Antwerpii, najstarszej (utworzonej w 1897 roku) pozarządowej organizacji, skupiającej stowarzyszenia prawnicze z 51 krajów. Polska działała na forum tej organizacji do 1998 roku, właśnie poprzez Polskie Stowarzyszenie Prawa

Morskiego. Wraz z zawieszeniem działalności Stowarzyszenia ustało nasze członkostwo w CMI. Aktualnie - wraz z reaktywacją PSMS - jest szansa na przywrócenie uczestnictwa w pracach CMI.

CMI uczestniczyło i uczestniczy aktywnie w międzynarodowym procesie legislacyjnym na forum wielu organizacji międzynarodowych (IMO, UNCTAD, UNCITRAL itp.), w wyniku którego powstało szereg najważniejszych dla międzynarodowego obrotu morskiego regulacji prawnych (np. Reguły Haga-Visby, Reguły Rotterdamskie, Reguły Yorku-Antwerpii itp.).

W zjeździe założycielskim udział wzięli: prof. Maria Dragun-Gertner, dr Zuzanna Pełłowska-Dąbrowska - Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, prof. Dorota Pyć, dr Iwona Zużewicz-Wiewiórowska, dr Magdalena Adamowicz - Uniwersytet Gdański, dr Stanisław Kalina - Uniwersytet Szczeciński, Ewa Krzysztoporska, Paweł Krężel - administracja morska, Mec. Michał Rzeszewicz, Mec. Krzysztof Kochanowski, Mec. Tomasz Nadratowski, Mec. Bartosz Biechowski, Mec. Weronika Haustein, Mec. Alina Łuczak, Mec. Mirosław Hutnikiewicz, Mec. Marek Czernis, Mec. Paweł Mickiewicz, Mec. Dariusz Szymankiewicz, Mec. Aleksander Błahy, Mec. Rafał Czyżyk, Mec. Piotr Gajlewicz, Mec. Andrzej Oryl, Mec. Artur Pomorski oraz Mec. Krzysztof Wiszniewski.

Członkowie - założyciele podjęli uchwały o powołaniu Polskiego Stowarzy-

szenia Prawa Morskiego z siedzibą w Szczecinie i przyjęciu statutu Stowarzyszenia oraz o wyborze członków władz. Członkami Zarządu Stowarzyszenia zostali: Prof. Maria Dragun-Gertner - Prezes Zarządu, Mec. Marek Czernis - Wiceprezes Zarządu, Mec. Michał Rzeszewicz - Wiceprezes Zarządu, Mec. Paweł Mickiewicz - Sekretarz Zarządu. W skład Komisji rewizyjnej Stowarzyszenia weszły następujące osoby: Prof. Dorota Pyć - Przewodnicząca Komisji, Mec. Krzysztof Kochanowski - Członek Komisji, Mec. Dariusz Szymankiewicz - Członek Komisji. Członkowie nowo ukonstytuowanego Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, wśród których znaleźli się prawnicy, naukowcy oraz przedstawiciele administracji morskiej, na spotkaniu założycielskim przedyskutowali i sformułowali założenia wyjściowe i kierunki aktywności Stowarzyszenia. W szczególności potwierdzono, iż celami

Stowarzyszenia winny być m.in.: wspomniane przywrócenie członkostwa w Międzynarodowym Komitecie Morskim (CMI), popularyzacja i rozwój prawa morskiego, unifikacja prawa morskiego, integracja środowiska prawników morskich.

Celem Stowarzyszenia powinna być także aktywna współpraca z: Komisją Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, Komisją Prawa Morskiego PAN, aktywny udział i pomoc ekspercka w pracach Związku Armatorów Polskich, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Komisji Sejmowych oraz Parlamentu Europejskiego; aktywny udział i współpraca z: Międzynarodową Organizacją Morską IMO (Legal Committee), Stowarzyszeniem Armatorów Unii Europejskiej ECSA (European Community Shipowner Association), Legal Working Group, The Baltic and International Maritime Council (BIMCO). ■

MLC 2006 tematem pierwszej edycji Międzynarodowej Konferencji Morskiej IMEC

Artur Pomorski, Adam Gielnik

W dniu 19 kwietnia 2013 r. odbyła się w Londynie pierwsza Międzynarodowa Konferencja Morska organizowana przez International Maritime Employers' Council Ltd. (IMEC).

Jako temat spotkania inauguracyjnego wybrano zagadnienia związane z zatrudnianiem marynarzy, szczególną wagę poświęcając Konwencji o pracy na morzu z 2006r. (Maritime Labour Convention – MLC).

Skupienie się organizatorów konferencji na temacie MLC nie było przypadkowe. Konwencja o pracy na morzu, zwana również Kartą praw marynarzy, wchodzi w życie z dniem 20 sierpnia 2013 r. i zaczyna wówczas obowiązywać wobec pierwszych 30 państw, które ratyfikowały ten akt. MLC inkorporuje i opiera się na sześćdziesięciu ośmiu istniejących konwencjach i zaleceniach Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczących

pracy na morzu, zawierając fundamentalne zasady mające zapewnić godny poziom pracy i życia wszystkim objętym jej przepisami marynarzom. Konwencja określa katalog standardów i minimalnych uprawnień, które przysługują każdej osobie pracującej na pokładzie jednostki objętej jej przepisami.

Konwencja o pracy na morzu została do tej pory ratyfikowana przez Polskę i 34 inne państwa, w tym najpopularniejsze państwa bandery, państwa u wybrzeży których położone są najistotniejsze dla światowego obrotu porty oraz kraje, z których pochodzi większość wykonujących pracę na morzu marynarzy. W związku z poruszeniem tak aktualnych i istotnych kwestii, konferencja cieszyła się dużym zainteresowaniem gromadząc grono 65 delegatów i mówców.

Ideą przyświecającą organizatorom konferencji było to, aby każdy z występujących mówców reprezentował jedną ze stron bezpośrednio związanych z wprowadzeniem i stosowaniem MLC. W ten sposób uczestnicy mieli wyjątkową okazję by w jednym miejscu poznać sposób postrzegania MLC, problemów jej adaptacji oraz wątpliwości związanych z jej stosowaniem prezentowanych przez przedstawicieli Międzynarodowej Organizacji Pracy, armatorów, marynarzy, administracji morskich oraz kluby P&I.

Pierwszym mówcą konferencji była dr Cleopatra Doumbia-Henry, dyrektor Departamentu Międzynarodowych Standardów Pracy w Międzynarodowej Organizacji Pracy, której powierzono zadanie koordynowania prac nad projektem Konwencji o pracy na morzu, a następnie czuwania nad procesem wprowadzania postanowień MLC do poszczególnych systemów prawnych. Dr Doumbia-Henry zaznaczyła, że choć Konwencja jest wyjątkowym osiągnięciem w zakresie legislacji międzynarodowej, to największym

wyzwaniem i faktyczną weryfikacją jej wartości, będzie to czy spowoduje realną poprawę warunków pracy marynarzy. Kluczem do tego jest stałe dopracowywanie tej regulacji i już dzisiaj planowane jest uzupełnienie przepisów dotyczących kwestii związanych z porzuceniem statku. Dr Doumbia-Henry omówiła także zawarte w MLC mechanizmy, które uniemożliwić mają zmianę bandery statku w celu ucieczki przed koniecznością stosowania przepisów Konwencji.

Dr Doumbia-Henry stwierdziła, że jakkolwiek nieprawdopodobna jest perspektywa globalnej ratyfikacji MLC, to zgodnie z jej przewidywaniami kwestią kilku lat jest objęcie przepisami tego aktu blisko 100% światowego tonażu brutto. Jej zdaniem dwa pierwsze lata obowiązywania Konwencji rodziły będą wiele pytań i niejasności, później nastąpi już okres jednolitego stosowania tej regulacji.

Kolejną osobą, która wypowiadała się na temat MLC był Scott Bergeron, CEO Rejestru Liberyjskiego, drugiego największego na świecie rejestru statków. Przedstawił on szereg problemów jakim, przygotowując się do wejścia w życie MLC, stawić czoła musiały osoby zarządzające Rejestrem oraz rozwiązania, jakie udało im się wypracować. Pytaniami, na które odpowiedzi znaleźć musiał zespół CEO Rejestru było m.in. to, czy umowa o pracę na statku zawarta pomiędzy marynarzem a agencją crewingową spełnia wymogi stawiane przez MLC armatorowi, a także kwestia objęcia przepisami aktu osób przebywających na pokładzie jednostek jedynie w celach związanych z przygotowaniem do zawodu.

Perspektywę armatora przedstawił zebrany uczestnikom konferencji kapitan Rajesh Tandon, dyrektor zarządzający V-ships India. Wskazał on na dwa najistotniejsze dla jego branży,

związane z MLC problemy. Po pierwsze, zgodnie z Konwencją, podmiotem większości ustanowionych w niej obowiązków jest armator. Pojęcie armatora jest jednak w samym akcie zarysowane dość niewyraźnie i co do niektórych podmiotów bardzo ciężko jest definitywnie orzec, czy są one zobowiązane podporządkować się regulacji MLC. Drugim zagadnieniem omówionym przez kapitana Tandong były kwestie związane z przestrzeganiem i egzekwowaniem postanowień Konwencji.

Wśród zabierających głos mówców branża ubezpieczeniowa miała swoich dwóch przedstawicieli. Pierwszym, który w sposób generalny omówił perspektywy związane ze stosowaniem Konwencji był Martin Turner ze Steamship Mutual P&I Club. Wykazał on, że wejście w życie MLC, pomimo iż jest to akt przede wszystkim regulujący zakres obowiązków pracodawców, a nie kwestie związane z odpowiedzialnością majątkową za szkody, powinno korzystnie wpłynąć na rynek ubezpieczeń obejmujących zabezpieczenie przed

skutkami chorób, obrażeń i śmierci członków załogi oraz koszty repatriacji marynarzy.

Z kolei Nick Maddalena, współzałożyciel działającej od 2004 roku Seacurus Limited, zajmującej się działalnością brokerską i reasekuracyjną w zakresie ubezpieczeń, wygłosił wykład odnoszący się do problematyki ubezpieczeń pokrywających ryzyko porzucenia statku w świetle postanowień MLC.

Inauguracyjną edycję organizowanej przez IMEC Międzynarodowej Konferencji Morskiej należy uznać za wydarzenie udane. Temat MLC jest jednym z najważniejszych zagadnień poruszanych w środowisku już od kilku lat, pierwszy raz jednak udało się, uwzględniając różne punkty widzenia, w tak wyczerpujący sposób przedstawić zagadnienia związane z bliskim wejściem w życie Konwencji o pracy na morzu. Jak podkreśliła dr Doumbia-Henry, działania IMEC są kluczem do efektywnej implementacji MLC w wielu regionach świata. ■

Opodatkowanie inwestycji w wyłącznej strefie ekonomicznej

Radosław Włodarczyk, Maciej Jaśkiewicz

Inwestycje w wyłącznej strefie ekonomicznej polegające na budowie morskich elektrowni wiatrowych, mogą okazać się korzystniejsze w aspekcie podatkowym, niż ich odpowiedniki na terytorium RP. Celem analizy tego zagadnienia należy uprzednio wyjaśnić, czym, według polskiego ustawodawcy, jest wyłączna strefa ekonomiczna.

Zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003r., Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.) (dalej „u.o.m.”) wyłączna strefa ekonomiczna, położona jest na zewnątrz morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrze ziemi, a jej granice określają umowy międzynarodowe.

Pomimo, iż wyłączna strefa ekonomiczna nie należy do terytorium RP to jednak obowiązuje w niej prawo polskie dotyczące ochrony środowiska a ponadto, wewnątrz strefy, RP przysługuje suwerenne prawo do korzystania z zasobów naturalnych, władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, badań naukowych morza oraz ochrony i zachowania środowiska morskiego a także inne uprawnienia przewidziane w prawie międzynarodowym. Dodatkowo, według art. 22 u.o.m. RP ma wyłączne prawo do wznoszenia, udzielania pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie w strefie sztucznych wysp, wszelkiego rodzaju konstrukcji i urządzeń przeznaczonych do przeprowadzania badań naukowych, rozpoznawania lub eksploatacji zasobów, w szczególności wykorzystywania w celach energetycznych wody, prądów morskich i wiatru. Wskazane urządzenia, sztuczne wyspy i konstrukcje znajdujące się wewnątrz strefy podlegają prawu polskiemu.

W związku z tym, że wyłączna strefa ekonomiczna nie jest składnikiem terytorium RP, znaczenia nabiera aspekt opodatkowania inwestycji przeprowadzanych w jej granicach. Za przykład mogą posłużyć, cieszące się w Europie coraz większym zainteresowaniem morskie elektrownie wiatrowe. W ich przypadku problematyczne okazuje się, poza określeniem czy są one w ogóle obiektami budowlanymi, wskazanie właściwego organu podatkowego a także obliczenie wysokości należnego podatku.

Zgodnie z Ustawą o podatkach i opłatach lokalnych, budowlę stanowi obiekt budowlany w rozumieniu przepisów prawa budowlanego niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, a także urządzenie budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego

związane z obiektem budowlanym, które zapewnia możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem. Obiekt budowlany według prawa budowlanego to budynek wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi, budowla stanowiąca całość techniczno-użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami oraz obiekt małej architektury. Naczelny Sąd Administracyjny w swoim orzecznictwie prezentuje rozbieżne zdania dotyczące klasyfikacji elektrowni wiatrowej jako obiektu budowlanego. Początkowo uznawał, że w odniesieniu do prawa podatkowego, opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości podlegają wszystkie elementy siłowni wiatrowej (Wyrok NSA z 18 stycznia 2007 r., II FSK 51/06). W wyroku z 30 lipca 2009 roku uznał jednak, iż opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości na podstawie ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, podlegają jedynie części budowlane elektrowni wiatrowych jako odrębne pod względem technicznym części przedmiotów składających się na całość użytkową.

W odniesieniu do przytoczonych wyroków można stwierdzić, że niezależnie od tego jakie części elektrowni wiatrowych należy objąć podatkiem, pewne jest, że na gruncie polskiego prawa wchodzi one w przedmiot regulacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. W myśl przepisów tej ustawy, organem właściwym rzeczowo w sprawach podatku od nieruchomości jest wójt, burmistrz oraz prezydent miasta, a właściwość miejscową tych organów wyznacza się na podstawie miejsca położenia obciążanej nieruchomości. Co jednak z morskimi siłowniami wiatrowymi zlokalizowanymi w wyłączonej strefie ekonomicznej? Teoretycznie, zgodnie z art. 22 u.o.m. stosuje się do nich prawo polskie, tak więc

również ustawę o podatkach i opłatach lokalnych. Jednocześnie jednak wyłączna strefa ekonomiczna nie stanowi terytorium RP, w związku z czym nie może być uznana za obszar którejkolwiek z gmin, a co za tym idzie nie można określić właściwości miejscowej organu podatkowego na podstawie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. W takiej sytuacji należy się odnieść do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 sierpnia 2005 roku, a mianowicie §10 tegoż rozporządzenia, który stanowi że jeżeli nie można ustalić właściwości miejscowej organu podatkowego w sposób wskazany w przepisach prawa podatkowego, jako organ właściwy należy uznać odpowiednio Naczelnika Trzeciego Urzędu Skarbowego Warszawa Śródmieście lub Prezydenta miasta Warszawy.

Istnienie wskazanej powyżej regulacji pozwala stwierdzić, że dla nieruchomości zlokalizowanych w wyłącznej strefie ekonomicznej właściwym organem podatkowym jest Prezydent miasta Warszawy. Nie przesądza to jednak o możliwości obciążenia morskich elektrowni wiatrowych podatkiem od nieruchomości. Brak jest bowiem w wyżej wskazanym rozporządzeniu sposobu ustalania wysokości składek obowiązujących na terenie wyłącznej strefy ekonomicznej. Według prawa podatkowego, stawki podatku od nieruchomości ustala rada gminy w drodze uchwały. Z kolei uchwała rady gminy obowiązuje wyłącznie w granicach gminy ją uchwalającej, co jest wyrażone w konstytucji RP która w art. 87 ust. 2 stanowi, że „źródłami powszechnie obowiązującego prawa są na obszarze działania organów, które je ustanowiły, akty prawa miejscowego”. Tak więc, stawki podatku od nieruchomości obowiązujące na terenie miasta Warszawy nie znajdują zastosowania w tym przypadku pomimo tego,

że prezydent tego miasta jest organem właściwym podatkowo. Można więc stwierdzić, że morskie farmy wiatrowe, jak i inne inwestycje przeprowadzane w wyłącznej strefie ekonomicznej nie podlegają w ogóle obciążeniu podatkiem od nieruchomości.

Dodatkowo warto w tym miejscu nadmienić, że organ podatkowy w interpretacji indywidualnej z dnia 6 sierpnia 2009 roku, stwierdził iż usługi polegające na skręcaniu rur okładzinowych dotyczących odwiertu znajdującego się w skorupie ziemskiej na terenie wyłącznej strefy ekonomicznej nie podlegają opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług ponieważ są to usługi związane z nieruchomością, która znajduje się poza terytorium Polski. Naczelnik urzędu skarbowego w Bydgoszczy sporządzając interpretację oparł się, co prawda, na art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy o podatku od towarów i usług, który został następnie uchylony na mocy nowelizacji z dnia 1 stycznia 2010 roku, ale którego treść z pewnymi modyfikacjami została jednak powtórzona w art. 28e tej samej ustawy. Podsumowując, można stwierdzić, że inwestycje przeprowadzane na terenie wyłącznej strefy ekonomicznej nie podlegają opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości ani żadnym innym opłatom wynikającym z ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Co więcej, w granicach tej strefy nie znajdują zastosowania żadne przepisy wynikające z aktów prawa miejscowego, ponieważ nie stanowi ona terytorium żadnej z gmin a akty prawa miejscowego obowiązują tylko na terenach gmin które je uchwały. Należy jednak mieć na uwadze, że jest to luka w polskim systemie prawnym i jako taka zostanie prędzej czy później usunięta. Na marginesie można również zaznaczyć, że obecnie funkcjonująca konstrukcja prawna wyłącznej strefy ekonomicznej

sprawa również wiele innych problemów na gruncie interpretacji i stosowania norm prawa podatkowego

(choćby wskazana interpretacja dotycząca podatku od towarów i usług). ■

Reforma prawa handlu morskiego w Niemczech

Piotr Gajlewicz

25 kwietnia 2013 r. weszła w życie długo oczekiwana reforma niemieckiego prawa handlu morskiego¹. Zmiany, nad którymi pracowano niemal osiem lat, dotknęły także regulacje prawa transportowego i żeglugi śródlądowej. Założeniem zmian przepisów, których część sięgała jeszcze dziewiętnastego wieku, było ich uporządkowanie a nader wszystko, dostosowanie do wymagań dzisiejszej żeglugi i współczesnego handlu morskiego.

W odniesieniu do umów przewozu towarów drogą morską² wprowadzono wyraźne rozróżnienie pomiędzy umową o przewóz konkretnego ładunku oraz umową o oddanie całego statku albo określonej przestrzeni do dyspozycji na jedną lub wiele podróży.³ Ustanowiono szczegółowe uregulowania odnoszące się do każdej z tych umów. Wiele z regulacji dotyczących umowy przewozu towarów morzem wprowadzono wzorem ogólnych przepisów niemieckiego prawa przewozowego. Pośród przyjętych rozwiązań, zwraca uwagę, między

innymi, wprowadzenie odpowiedzialności za szkody wynikłe z opóźnienia w dostawie towarów, roszczeń przewoźnika w przypadkach wypowiedzenia umowy, czy też instytucji „wykonawczego” przewoźnika. W tym ostatnim przypadku, za „wykonawczego” przewoźnika traktowany będzie podmiot, który nie będąc stroną umowy przewozu, w rzeczywistości podejmie się jego wykonania, w całości lub części. Przewoźnik „wykonawczy” ma ponosić, co do zasady, odpowiedzialność na takich samych zasadach jak przewoźnik „umowny”.

Odrębnej, uporządkowanej regulacji doczekały się wreszcie umowy czarterowe, tj. „bareboat charter” oraz „time-charter”.⁴

Uproszczono regulacje odnoszące się do dokumentów przewozowych. Nowe przepisy przewidują możliwość posługiwania się elektronicznym konosamentem i morskim listem przewozowym⁵. Pod warunkiem zapewnienia ich tzw. „integralności i autentyczności” będą one traktowane na równi z papierowymi odpowiednikami.

Reżim odpowiedzialności przewoźnika oparto, co do zasady, na postano-

1 niem. „Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts”. Projekt ustawy przyjęty przez Bundestag w dniu 13 grudnia 2012 r. a następnie przez Bundesrat w dniu 01 lutego 2013 r. Przepisy niemieckiego prawa handlu morskiego nie stanowią odrębnej regulacji lecz są zawarte w V Części Kodeksu Handlowego (niem. „Handelsgesetzbuch”).

² niem. „Seefrachtvertrag”.

³ niem. „Stückgutfrachtvertrag”, „Reisevfrachtvertrag”.

⁴ niem. „Schiffsmietvertrag”, „Zeitchartervertrag”.

⁵ niem. „Konnossement”, „Seefrachtbrief”.

wieniach Reguł Haskich⁶, które zostały ratyfikowane przez Niemcy, oraz postanowieniach Protokołu z Visby z 23 lutego 1968 r. które, z kolei, zostały przejęte do kodeksu handlowego. Nie obyło się jednak od odstępstw, i tak zniesiono ustawowe wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika w przypadkach wystąpienia pożaru i błędu nautycznego. Regulacje w tym zakresie pozostawiono swobodzie kontraktowej stron umowy, które mogą taką odpowiedzialność samodzielnie wyłączyć. Podobnie w innych kwestiach odnoszących się do reguł odpowiedzialności, nowe przepisy akcentują prawo stron poczynienia odrębnych ustaleń, odbiegających od rozwiązań ustawowych.

W drodze reformy zlikwidowano szereg przepisów odrębnie określających status i odpowiedzialność kapitana statku. Kolejna zmiana polega na likwidacji regulacji o spółce armatorskiej⁷ i postępowaniu odpowiadającemu protestowi morskemu⁸. Znacznie uproszczono postanowienia dotyczące awarii wspólnej⁹ oraz zupełnie usunięto regulacje odnoszące się do innych typów awarii¹⁰.

Usystematyzowano również przepisy dotyczące przedawnienia roszczeń. Zarazem, na potrzeby wstrzymania biegu terminu przedawnienia zniesiono wymóg zachowania formy pisemnej dla zgłoszenia roszczenia i ewentualnego oświadczenia o jego odrzuceniu w toku postępowania reklamacyjnego. Od tej pory wystarczająca będzie tzw. „forma tekstowa”, którą, przykładowo, należy uznać za zachowaną w przypadku wysłania wiadomości e-mail.

⁶ Konwencja Międzynarodowa o Ujednostajnieniu Niektórych Zasad Dotyczących Konosamentów z 25 sierpnia 1924 r.

⁷ niem. „Partenreederei”.

⁸ niem. „Verklarungsverfahren”.

⁹ niem. „Große Haverei”

¹⁰ niem. „die uneigentliche Haverei, die kleine Haverei, die besondere Haverei”.

Istotnie ograniczono rygor formalny i ryzyko związane z zastosowaniem instytucji aresztu statku morskiego. Uchylono bowiem wymóg uzależniający zastosowanie aresztu od wykazania, iż jego brak uniemożliwi lub istotnie utrudni wykonanie ewentualnego wyroku (a więc tzw. „podstawy aresztu”).

Odpowiedzialność przewoźników za szkody poniesione przez pasażerów podróżujących na małych statkach i statkach żeglugi śródlądowej została zaostrożona w oparciu o postanowienia Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków¹¹.

Niemieckie prawo handlu morskiego było powszechnie postrzegane jako przestarzałe i nieprzejrzyste. Celem wprowadzonej reformy była zmiana tego stanu rzeczy. U podstaw reformy leżało przekonanie, iż „prawo” jest jednym z istotniejszych czynników determinujących konkurencyjność przedsiębiorstw na rynku. Nowo wprowadzone regulacje, które, w przekonaniu autorów, są prostsze, uporządkowane i bardziej zrozumiałe dla przedsiębiorców, mają zapewnić im w tym zakresie właściwe warunki do prowadzenia działalności w obszarze handlu morskiego.

Powyżej przedstawiony opis nie ma charakteru wyczerpującego a jego celem jest jedynie ogólne wskazanie zasadniczych kierunków zmian jakie wprowadzono nowelizacją niemieckiego prawa handlu morskiego, bez szczegółowej analizy każdego z opisanych rozwiązań i ewentualnie obowiązujących odrębności w tym zakresie. ■

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.

Arbitraż w sprawie przewozu ładunku statkiem M/S Agapi

Michał Hubicki

W postępowaniach przed sądami i trybunałami zdarza się, że strona pozwana, nie mając argumentów merytorycznych, odpiera powództwo opierając się na zarzutach formalnych. Gdy i tych formalnych zabraknie, bywa że strona taka sama usiłuje tworzyć sytuacje będące źródłem możliwych uchybień procesowych, aby następnie się na nie powołać przed wyższą instancją. Problem ten ma szczególnie doniosłe konsekwencje w przypadku postępowań arbitrażowych. Kazus sprawy o wynagrodzenie z tytułu przewozu ładunku statkiem M/S Agapi pokazuje, że taka taktyka może okazać się kosztowna w skutkach.

W komentowanej sprawie powód – Diakan Love S.A. („Diakan”) – wszczął postępowanie arbitrażowe przeciwko Al Haddad Brothers Enterprises („Al Haddad”) o niezapłacone wynagrodzenie z tytułu przewozu ładunku – soli i detergentu - na pokładzie statku „Agapi” na trasie ze Stanów Zjednoczonych do Turcji. Zgodnie z klauzulą arbitrażową zawartą w umowie czarteru, wszelkie spory pomiędzy stronami miały zostać poddane arbitrażowi w Londynie i być rozstrzygane przez dwóch arbitrów - po jednym wybranym przez każdą ze stron. Diakan wyznaczył więc swojego arbitra i poinformował o tym Al Haddad. Al Haddad nie zareagował i nie wyznaczyło arbitra ze swojej strony. Wobec bezczynności przeciwnika procesowego w tym zakresie, Diakan zawnioskował o przepro-

wadzenie arbitrażu z udziałem tylko wyznaczonego przez siebie arbitra, o czym Al Haddad został poinformowany. Ostatecznie sprawa odbyła się przed forum składającym się z jednego arbitra i zakończyła się wygraną Diakan S.A. Arbiter zasądził na rzecz powoda kwotę \$143,712.04, a także należne odsetki i koszty procesu.

Mając już korzystne dla siebie orzeczenie, Diakan przystąpił do egzekwowania przed amerykańskim sądem wykonalności orzeczenia na gruncie Konwencji Nowojorskiej z 1958r. o uznawaniu i wykonywaniu orzeczeń zagranicznych sądów arbitrażowych. W odpowiedzi Al Haddad podniósł zarzuty formalne wskazując, że Diakan nie załączył do wniosku o stwierdzenie wykonalności orzeczenia sądu ani oryginału lub wierzytelnej kopii umowy o arbitraż (art. V(I) Konwencji Nowojorskiej). Twierdził również, że orzeczenie zostało wydane niezgodnie z wiążącym strony zapisem - przez jednego, a nie przez dwóch arbitrów - co powoduje nieważność orzeczenia.

Amerykański sąd nie uwzględnił zarzutów Al Haddad. Odnosząc się do nieprzedłożenia oryginału ani wierzytelnej kopii umowy o arbitraż, sąd wskazał na cel stojący za regulacją z art. V (I) Konwencji Nowojorskiej. Miała ona służyć wykazaniu, że umowa o arbitraż została w ogóle zawarta. W niniejszej sprawie nie ma wątpliwości co do tego, że do zawarcia zapisu doszło.

Oddalając drugi z zarzutów Al Haddad, amerykański sąd przyznał, że orzeczenie

zostało wydane wbrew ustaleniom stron co do liczby arbitrów. Nie powoduje to jednak nieważności orzeczenia, ponieważ zgodnie z prawem właściwym dla umowy o arbitraż – tj. prawem angielskim – arbiter wskazany przez jedną ze stron może orzekać w sprawie, jeśli druga strona nie wykonuje obowiązku wskazania drugiego z arbitrów, po upływie 7-dniowego terminu wyznaczonego w wezwaniu do dokonania tejże czynności. Jako że Al Haddad nie dopełnił rzeczonożego terminu, orzeczenie zostało wydane zgodnie z prawem właściwym dla umowy o arbitraż.

Powyższy kazus ilustruje wariant nieudanej próby zastosowania przez Al Haddad tzw. „guerilla tactics” w

arbitrażu. Są to zachowania stron, które pośrednio lub bezpośrednio zmierzają do sabotowania postępowania – w szczególności - do opóźnienia albo uniemożliwienia jego przeprowadzenia. Współczesne regulacje i praktyka arbitrażu starają się eliminować skutki takich „nieczystych” działań, kierując się tzw. dyrektywą favor arbitri, która sytuacje wątpliwe w kwestiach proceduralnych nakazuje rozstrzygać na korzyść arbitrażu.

Al Haddad Bros. Enterprises Inc. v M/S Agapi, United States District Court, District of Delaware, 1986. 635 F.Supp. 205., za: Tibor Varady, John J. Barcelo, *International commercial arbitration, A transnational perspective, Third Edition*, s. 86, wyd. Thomson West. ■

Uproszczone podwyższenie kapitału zakładowego w sp. z o.o. w świetle najnowszego orzecznictwa

Krzysztof Wiszniewski

W ostatnich latach zarysował się w piśmiennictwie i orzecznictwie sądowym spór co do niektórych kwestii związanych z tak zwanym uproszczonym podniesieniem kapitału zakładowego w spółce z ograniczoną odpowiedzialnością.

Chodzi mianowicie o chętnie wykorzystywaną w praktyce możliwość podniesienia kapitału zakładowego na podstawie dotychczasowych postanowień spółki, która określać musi w takim przypadku termin podniesienia kapitału zakładowego oraz jego maksymalną wartość (art. 257 § 3 K.s.h.). O atrakcyjności tej instytucji

przesądza między innymi to, że nie zachodzi konieczność zmiany umowy spółki, a uchwała o podwyższeniu kapitału zakładowego podejmowana jest bezwzględną większością głosów. Jak się wydaje spory te zostały ucięte przez Sąd Najwyższy, który wypowiedział się w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 17 stycznia 2013 r. o sygnaturze akt III CZP 57/12. Sąd Najwyższy rozstrzygnął następujące zagadnienia.

1. Czy podwyższenie kapitału zakładowego może nastąpić wyłącznie poprzez objęcie nowych udziałów, czy również w drodze podwyższenia

wartości nominalnej dotychczasowych udziałów?

Wbrew dominującej dotąd linii orzeczniczej Sąd Najwyższy przychylił się do poglądu o możliwości podwyższenia kapitału zakładowego na oba sposoby wskazane w art. 257 § 2 K.s.h. tj. przez ustanowienie nowych udziałów lub przez podwyższenie wartości nominalnej dotychczasowych udziałów.

Różna będzie jednak forma objęcia podwyższenia kapitału zakładowego. O ile bowiem w przypadku nowych udziałów do objęcia wystarczy zwykła forma pisemna (art. 257 § 3 K.s.h.), to w przypadku podwyższenia wartości nominalnej konieczne będzie objęcie podwyższenia wartości udziałów na zasadach ogólnych, mianowicie w formie aktu notarialnego (art. 258 § 2 K.s.h.).

2. Czy w podwyższeniu kapitału zakładowego mogą uczestniczyć podmioty, które nie były dotychczas wspólnikami?

Sąd Najwyższy uznał, że z dobrodziejstwa uproszczonego trybu podwyższenia kapitału zakładowego skorzystać mogą tylko dotychczasowi wspólnicy. W wypadku podwyższenia wartości nominalnej udziałów wynika to wprost z faktu, że przedmiotowe udziały przynależą wspólnikom. W odniesieniu do nowych udziałów przesądza o tym brzmienie art. 260 § 2 K.s.h., do którego odpowiedniego stosowania

odsyła art. 257 § 3 K.s.h. Zgodnie z tym przepisem nowe udziały przysługują wspólnikom w stosunku do ich dotychczasowych udziałów.

3. Czy podwyższenie kapitału zakładowego musi być objęte proporcjonalnie do dotychczas posiadanych udziałów?

Odpowiedź na to pytanie zależy od tego, czy wartość udziałów poszczególnych wspólników musi być równa, czy też wartości nominalne udziałów mogą być różne. Ostatnia możliwość występuje jedynie wówczas, gdy wspólnik może posiadać tylko jeden udział (art. 153 K.s.h.). W przypadku gdy wartość nominalna udziałów jest równa, objęcie nowych udziałów lub podwyższenia wartości dotychczasowych udziałów musi nastąpić stosownie do dotychczasowych proporcji udziałowych, co wynika z przytoczonego już art. 206 § 2 K.s.h. stosowanego odpowiednio. W razie zaś, gdy wspólnik może mieć tylko jeden udział, a udziały nie muszą być równe, wymóg proporcjonalności nie zachodzi. W takim przypadku zastosowanie znajduje wyrażone w art. 258 § 1 K.s.h. prawo pierwszeństwa objęcia udziałów. Prawo to co do zasady zapewnia wspólnikom możliwość przeciwdziałania osłabieniu pozycji wspólnika w spółce, jednakże może ono zostać wyłączone przez umowę spółki albo uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego. ■

Droga na giełdę, cz. I – instytucje polskiego rynku kapitałowego

Piotr Porzycki

Publikacja niniejsza jest pierwszym z cyklu artykułów, mających na celu przybliżenie procedury wprowadzenia spółki na giełdę, w zgodzie z regulacjami polskiego porządku prawnego. Część pierwsza dotyczy omówienia podstawowych instytucji związanych z polskim rynkiem kapitałowym.

Wśród głównych instytucji funkcjonujących w ramach polskiego rynku kapitałowego, wyróżnić należy przede wszystkim:

- Komisję Nadzoru Finansowego,
- Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych,
- Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie,
- instytucje uprawnione do prowadzenia działalności maklerskiej,
- fundusze inwestycyjne,
- BondSpot S.A.

KOMISJA NADZORU FINANSOWEGO

Komisja Nadzoru Finansowego [dalej: „KNF”] jest instytucją sprawującą nadzór nad polskim rynkiem kapitałowym. Podstawą prawną jej działalności jest ustawa z dnia 21 lipca 2006r. o nadzorze nad rynkiem finansowym [dalej: „Ustawa”], mocą której KNF przejęła zadania zlikwidowanej Komisji Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych, a także Komisji Papierów Wartościowych i Giełd. W ramach katalogu zadań KNF, istotne z punktu widzenia niniejszej publikacji są

zagadnienia związane ze sprawowaniem nadzoru nad podmiotami prowadzącymi działalność na rynku kapitałowym, tj. m. in. firmami inwestycyjnymi, emitentami przeprowadzającymi oferty publiczne, czy Towarzystwami Funduszy Inwestycyjnych. Nadto, na podstawie art. 4 ust. 1 Ustawy, KNF zobowiązana jest do:

- prawidłowemu funkcjonowaniu rynku finansowego,
- podejmowania działań mających na celu rozwój rynku finansowego i jego konkurencyjności,
- podejmowania działań edukacyjnych i informacyjnych w zakresie funkcjonowania rynku finansowego,
- udziału w przygotowywaniu projektów aktów prawnych w zakresie nadzoru nad rynkiem finansowym,
- stwarzania możliwości polubownego i pojednawczego rozstrzygania sporów między uczestnikami rynku finansowego, w szczególności sporów wynikających ze stosunków umownych między podmiotami podlegającymi nadzorowi Komisji a odbiorcami usług świadczonych przez te podmioty.

KRAJOWY DEPOZYT PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH

Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A. [dalej: „KDPW”] jest spółką akcyjną, której zadaniem jest zapewnienie funkcjonowania niematerialnego obrotu papierami wartościowymi, m. in. poprzez prowadzenie i nadzorowanie systemu depozytowo –

rozliczeniowego w zakresie transakcji rynku finansowego.

Akcjonariuszami KDPW mogą być tylko i wyłącznie:

- Skarb Państwa,
- Narodowy Bank Polski,
- podmioty prowadzące rynek giełdowy i pozagiełdowy (w tym Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie),
- domy maklerskie,
- spółki inwestycyjne,
- banki.

Co istotne, celem KDPW nie jest działalność zarobkowa – jej akcje nie dają prawa do dywidendy. Osiągane przez KDPW zyski stanowią podstawę dla obniżania opłat depozytowych, uiszczanych przez uczestników systemu depozytowego.

Do głównych zadań KDPW zaliczyć należy:

- rejestracja zdematerializowanych papierów wartościowych i innych instrumentów finansowych dopuszczonych do obrotu na regulowanym rynku giełdowym i pozagiełdowym,
- nadzór nad zgodnością wielkości emisji z liczbą papierów wartościowych, zarejestrowanych w depozycie papierów wartościowych, znajdujących się w obrocie,
- obsługa wykonywania zobowiązań emitentów wobec podmiotów uprawnionych z papierów wartościowych.

Papiery wartościowe uczestników systemu depozytowego zapisywane są na kontach depozytowych, prowadzonych przez KDPW.

GIEŁDA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH W WARSZAWIE

Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie [dalej: „GPW”] jest spółką akcyjną, działającą w oparciu o przepisy

kodeksu spółek handlowych oraz aktów prawnych, regulujących zagadnienia rynku kapitałowego. Prawo do statusu akcjonariusza GPW przysługuje:

- Skarbowi Państwa,
- bankom,
- domom maklerskim,
- Towarzystwom Funduszy Inwestycyjnych,
- towarzystwom emerytalnym,
- zakładom ubezpieczeniowym,
- emitentom papierów wartościowych dopuszczonych do obrotu giełdowego i notowanych na GPW,
- zagranicznym osobom prawnym, prowadzącym działalność maklerską.

Kapitał zakładowy GPW wynosi 41.972.000,00 zł i pośrednio wynika z faktu, iż zgodnie z art. 21 ust. 7 ustawy z dnia 29 lipca 2005r. o obrocie instrumentami finansowymi [dalej: „UOIF”], minimalny próg kapitału zakładowego spółki prowadzącej giełdę wynosi minimum 10.000.000,00 zł, zaś przed nowelizacją UOIF, która weszła w życie 21 października 2010r. minimalny kapitał zakładowy przewidziany dla takiego podmiotu wynosił 40.000.000,00 zł.

GPW uchwała swój regulamin, który określa m. in. warunki i kryteria dopuszczenia papierów wartościowych do obrotu giełdowego, warunki i tryb notowania, a także rodzaje dopuszczalnych transakcji giełdowych oraz zasady wycofywania i zawieszania papierów wartościowych z obrotu.

INSTYTUCJE UPRAWNIONE DO PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI MAKLESKIEJ

Katalog instytucji uprawnionych do prowadzenia działalności maklerskiej jest katalogiem zamkniętym, określonym przez UOIF. Wśród podmiotów uprawnionych do wykonywania Powyższej działalności, wyróżnić należy:

- domy maklerskie,

- banki prowadzące działalność maklerską,
- zagraniczne firmy inwestycyjne z siedzibą w państwach członkowskich OECD.

Zgodnie z art. 69 ust. 1 UOIF, prowadzenie działalności maklerskiej wymaga uprzedniego zezwolenia KNF, wydanego na wniosek złożony przez podmiot ubiegający się o takie uprawnienie. Sama działalność maklerska polega m. in. na:

- przyjmowaniu i przekazywaniu zleceń nabycia lub zbycia instrumentów finansowych,
- wykonywaniu zleceń, o których mowa w pkt 1, na rachunek dającego zlecenie,
- nabywaniu lub zbywaniu na własny rachunek instrumentów finansowych,
- zarządzaniu portfelami, w skład których wchodzi jeden lub większa liczba instrumentów finansowych,
- doradztwie inwestycyjnym,
- oferowaniu instrumentów finansowych,
- świadczeniu usług w wykonaniu zawartych umów o subemisję inwestycyjne i usługowe lub zawieraniu i wykonywaniu innych umów o podobnym charakterze, jeżeli ich przedmiotem są instrumenty finansowe,
- organizowaniu alternatywnego systemu obrotu.

Warto wskazać także, iż każdy podmiot ubiegający się o dopuszczenie do obrotu zorganizowanego, zobowiązany jest do uprzedniego zawarcia umowy o świadczenie usług brokerskich z podmiotem prowadzącym działalność maklerską.

FUNDUSZE INWESTYCYJNE

Zagadnienia związane z pojęciem funduszy inwestycyjnych oraz ich działalnością reguluje ustawa z dnia 27

maja 2004r. o funduszach inwestycyjnych [dalej: „UoFund”]. Zgodnie z art. 3 ust. 1 UoFund, fundusze inwestycyjne są osobami prawnymi, których wyłącznym przedmiotem działalności jest lokowanie środków pieniężnych zebranych w drodze publicznego lub – w pewnych przypadkach – niepublicznego proponowania nabycia jednostek uczestnictwa albo certyfikatów inwestycyjnych, w określone w papiery wartościowe, instrumenty rynku pieniężnego i inne prawa majątkowe. Fundusz działa zatem na rzecz podmiotów, zwanych uczestnikami funduszu inwestycyjnego. Podmiotami uprawnionymi do tworzenia funduszy inwestycyjnych są towarzystwa funduszy inwestycyjnych, działające w formie spółek akcyjnych. Zgodnie z art. 4 ust. 2 UoFund w zw. z art. 4 ust. 1 UoFund, towarzystwo funduszy inwestycyjnych stanowi także organ funduszu inwestycyjnego, który zarządza funduszem i reprezentuje go w stosunkach z osobami trzecimi.

BONDSPOT S.A.

BondSpot S.A. z siedzibą w Warszawie [dalej: „Bondspot”] jest spółką akcyjną uprawnioną do prowadzenia systemów obrotu papierami wartościowymi, dopuszczonymi do obrotu regulowanego, a także nadzoruje i prowadzi rynek pozagiełdowy oraz może organizować alternatywny system obrotu.

Przez pojęcie „rynku pozagiełdowego” rozumieć należy rynek papierów wartościowych, które nie mogą zostać dopuszczone do obrotu giełdowego, np. obligacje emitowane przez gminy, akcje spółek niespełniających warunków dopuszczenia do obrotu giełdowego itp. Do dnia 18 września 2009r. firma spółki brzmiała „MTS – CeTo S.A.”.

Omówione powyżej podmioty polskiego rynku kapitałowego odgrywają

kluczową rolę zarówno w obrocie giełdowym, jak również procesach wprowadzania spółki na GPW, które

omówione zostaną w dalszych częściach niniejszego cyklu. ■

Obrona praw autorskich w Internecie na przykładzie Polski i Niemiec

Paweł Ulchurski

Od dłuższego czasu rokrocznie notuje się coraz większą liczbę osób, które uczyniły sobie stałe źródło dochodu z pobierania, utrwalania oraz udostępniania utworów muzycznych w Internecie, łamiąc tym samym podstawowe autorskie prawa majątkowe.

W Polsce niekiedy tajemnicą poliszynela zdaje się być fakt, że na jej terenie notorycznie dochodzi do pogwałcenia licznych praw autorskich, szczególnie w odniesieniu do rynku muzycznego. Na zaistnienie powyższej sytuacji składa się kilka podstawowych czynników.

Po pierwsze, inaczej niż w przypadku Niemiec, niezwykle problematycznym w praktyce jest brak ujednoliconego, kompleksowo traktującego tę materię ustawowego uregulowania sytuacji osób dopuszczających się pobierania i udostępniania muzyki przez Internet. Przytoczyć należy w tym kontekście oczywiście treść art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych [dalej: Ustawa], zgodnie z którym „przedmiotem prawa autorskiego jest każdy przejaw działalności twórczej o indywidualnym charakterze, ustalony w jakiejkolwiek postaci, niezależnie od wartości, przeznaczenia i sposobu wyrażenia”. Ustawa w sposób klarowny stanowi także, że autorskie prawa majątkowe do utworu audiowizualnego

przysługują producentowi. Zgodnie zaś z art. 15 Ustawy domniemywa się, że producentem jest osoba, której nazwisko lub nazwę uwidoczniono w tym charakterze na przedmiotach, na których utwór utrwalono albo podano do publicznej wiadomości w jakikolwiek sposób w związku z rozpowszechnianiem utworu.

I chociaż judykatura oraz doktryna na pozór również zdają się zajmować w tej dziedzinie tożsame stanowisko, to praktyka dobitnie obnaża, że poszczególne aspekty związane z naruszaniem autorskich prawa majątkowych w Internecie doprowadzają do licznych rozbieżności orzeczniczych i procesowych.

Z kolei w przypadku Niemiec *Ustawa o prawach autorskich*¹² w sposób niezwykle kompleksowy reguluje wszystkie, nawet najbardziej szczegółowe aspekty związane z pogwałceniem praw autorskich.

Dodatkowo naprzeciw oczekiwaniom kancelarii reprezentujących właścicieli i twórców wszelkich dzieł zamieszczonych w sieci wychodzą w Niemczech sądy krajowe (Landgericht), które bez problemów udostępniają dane osobowe właścicieli numerów IP komputerów, z których dopuszczono się naruszeń. I w

¹² das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (w skrócie: Urheberrechtsgesetz)

ten sposób dochodzimy do kolejnego czynnika.

Otóż polski system prawno-egzekucyjny cechuje w powyższym zakresie niezwykłą opieszałość. Należy w tym miejscu przytoczyć chociażby sytuację jednej z białostockich kancelarii prawnych, która na początku 2008 r. wystąpiła z podobną do niemieckiej ofensywą prawną w obronie naruszeń autorskich praw majątkowych do utworów muzycznych w sieci Internet.

Brak współpracy między kancelarią, policją, prokuraturą, jak również sądami doprowadził wtedy do tego, że chociaż jej działaniom przyświecał jak najbardziej świątły cel, jakim było stawienie czoła internetowemu piractwu, to w efekcie działania jurystów zakończyły się fiaskiem.

Wątpliwości sądów wzbudził wtedy sposób, w jaki kancelaria weszła w posiadanie adresów IP¹³ komputerów, z których dopuszczono się naruszeń. W przypadku, np. serwisu działającego pod adresem domenowym: *www.chomikuj.pl* sprawa była oczywista – nie jest to bowiem serwis, któremu szczególnie zależy na ochronie danych osobowych swoich użytkowników. Natomiast w przypadku tzw. *torrentów*¹⁴ sprawa była już nieco bardziej zawiła.

Dało to wówczas jasny sygnał, że prywatne firmy i kancelarie prawne nie zawsze mogą samodzielnie skutecznie ścigać „piratów internetowych”, bo niekiedy czyniąc to same naruszają prawo. Aby odzyskać pieniądze za nielegalnie pobrane pliki, powinny zatem każdorazowo skorzystać z pomocy właściwej instytucji – policji lub sądu.

Dla porównania od blisko dziesięciu lat na terenie Bundesrepublik funkcjonuje specjalna jednostka policji powołana wyłącznie do walki z piractwem internetowym. Siedmiostronicowe wezwania do zapłaty za dopuszczenie się naruszeń prawa autorskich w sieci Internet wystosowywane regularnie przez tę instytucję¹⁵ zawierają nie tylko informacje dotyczące typu pobranego pliku, ale nadto wskazują na datę, godzinę, adres IP, dokładne dane teleadresowe delikwenta, model routera¹⁶, a ponadto nawet informacje na temat wykupionego pakietu abonenta, który został w tym czasie wykorzystany.

Co więcej, osoba, do której skierowano przedmiotowe wezwanie, ma jedynie 3 dni od momentu jego otrzymania, do zapłaty całości należności lub zawarcia ugody. Należy przy tym zaznaczyć, że za dopuszczenie się takowych naruszeń w Niemczech grozi również kara pozbawienia wolności do lat 6.

Co stanowi ewenement na skalę nie tylko europejską, ale i ogólnoswiatową, niemiecka policja współpracuje z prywatnymi przedsiębiorcami, jak np. sieć sklepów OTTO, którzy wobec otrzymania informacji o podobnych naruszeniach ze strony ich klientów, nierzadko cofają przyznane im rabaty i karty członkowskie. Takie rozwiązania doprowadziły początkowo do wielu kontrowersji, w których głównym problemem stał proceder nieograniczonej inwigilacji obywateli niemieckich ze strony państwa.

Przenosząc powyższe rozważania raz jeszcze na grunt ustawodawstwa polskiego podkreślić należy, że w praktyce częstokroć zdarza się, iż organy

¹³ Adres IP (ang. *Internet Protocol*) – numer nadawany interfejsowi sieciowemu, grupie interfejsów, bądź całej sieci komputerowej opartej na protokole IP, służąca identyfikacji elementów warstwy trzeciej modelu OSI – w obrębie sieci oraz poza nią (tzw. adres publiczny)

¹⁴ BitTorrent – protokół wymiany i dystrybucji plików przez Internet, którego celem jest obciążenie łączy serwera udostępniającego pliki

¹⁵ w okresie od 31.11.2011 r. do 05.01.2013 r. instytucja ta wystosowała według oficjalnych danych niemieckiej policji blisko 250 tys. takich wezwań

¹⁶ Router – urządzenie sieciowe pracujące w trzeciej warstwie modelu OSI służące do łączenia różnych sieci komputerowych

państwowe nie tylko nie wychodzą naprzeciw producentom dochodzącym swoich praw, ale – co gorsze – wdają się w polemikę z przepisami prawa wykazując się przy tym rażącą nieznajomością dorobku polskiej judykatury.

Wobec powyższego pozostaje nie ustępować w walce o dochodzenie stosownych zadośćuczynień na rzecz

osób poszkodowanych nielegalnym procederem pobierania utworów objętych prawem autorskim z sieci Internet, jak również liczyć na to, że polskie ustawodawstwo zaczerpnie co najlepsze z dorobku legislacyjnego naszych zachodnich sąsiadów i wprowadzi w życie „złoty środek”, który skutecznie zatrzyma falę internetowego piractwa. ■