

# NEWSLETTER



Grudzień 2013

## Szanowni Państwo,

Z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce specjalny, świąteczny numer naszego Newslettera, w którym znajdą Państwo jeszcze więcej ciekawych artykułów dotyczących zarówno prawa morskiego jak również pozostałych gałęzi prawa.

Zapraszamy do lektury

### Marek Czernis

Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego, z ogromną przyjemnością zawiadamia o otwarciu z dniem **01 stycznia 2014r.** swojego biura w Trójmieście pod nazwą Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego Oddział w Gdyni.

Nowe biuro Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego w Gdyni mieścić się będzie w prestiżowej części Gdyni, przy ul. Zygmunta Augusta 13/21. Zadaniem gdyńskiego oddziału Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego będzie świadczenie pomocy Klientom kancelarii, którzy znajdują się na obszarze Trójmiasta, prowadzą i rozwijają lub zamierzają prowadzić w Trójmieście swoją działalność, bądź też posiadają jakiegokolwiek związku z Trójmiastem. Priorytetem biura Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego w Gdyni będzie zapewnienie pełnej i na najwyższym poziomie obsługi prawnej klientów kancelarii w Trójmieście.

Wszelkich informacji w powyższym zakresie udziela koordynator r.pr. Rafał Czyżyk (tel.: 91 359 44 30).

## Spis treści

3. Reguły Rotterdamskie – elektroniczne dokumenty przewozowe – Część VI
7. Sprawa statku „The Athena” – kwestia „off-hire” zgodnie z NYPE 1946
9. Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego ponownie członkiem CMI
10. Areszt (zajęcie) statku morskiego w polskim systemie prawnym
12. Zatrudnienie marynarzy i pracowników sektora „offshore” w Niemczech
13. Złomowanie europejskich statków pod kontrolą
15. Komisja Europejska powołuje Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi
18. Współpraca urzędu skarbowego z krajami UE
19. Korzystne postanowienia umowy podatkowej ze Słowacją jeszcze przez rok
20. Droga na giełdę – warunki dopuszczenia akcji do obrotu giełdowego – Cz. II
24. Nowelizacja prawa energetycznego
26. Uprawnienia procesowe działającego samodzielnie wspólnika spółki jawnej.
28. Udzielanie zwolnienia pracownikowi na doraźne czynności wynikające z jego funkcji związkowej
30. Dyrektywa ws. 40% parytetu w radach nadzorczych spółek notowanych na giełdzie
32. IX Edycja Experience PwC
32. Obecność Kancelarii na Dniu Hiszpańskim w Ministerstwie Gospodarki

## 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 – elektroniczne dokumenty przewozowe – Część VI

### Marek Czernis

**W poprzednich omówieniach podstawowych zasad nowych Reguł Rotterdamskich zwracano już uwagę na istotny fakt znacznie obszerniejszego zajęcia się przez Reguły kwestią alternatywnej, dla formy pisemnej, elektronicznej formy dokumentów przewozowych stosowanych w międzynarodowym obrocie morskim.**

Wobec wzrastającego znaczenia tej formy dokumentów (szacuje się np. że ok. 80% morskich listów przewozowych [ang. „seawaybill”] jest już stosowanych tylko w formie elektronicznej) Reguły Rotterdamskie musiały, w tym zakresie, pójść znacznie dalej niż poprzedzające je Reguły Hasko-Visbijskie 1924/1968 czy Reguły Hamburgskie 1978.

Zgodnie z Art. 1(17) Reguł Rotterdamskich przez przekaz elektroniczny należy rozumieć informację, która została utworzona, przesłana, otrzymana lub przechowana przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, środków optycznych, cyfrowych lub podobnych w sposób umożliwiający ponowny dostęp do tej informacji i jej wykorzystania.

Ta ogólna definicja przekazu elektronicznego jako nośnika informacyjnego wzorowana jest na UNICTRAL Model Law on Electronic Commerce 1996/1998 (tzw. „Model Law”) oraz Dyrektywie UE 2000/3 EC z dn. 06.06.2000 r.

Kolejne definicje z Art. 104 (21) i (22) – sporządzania i przenoszenia elektronicznego dokumentu przewozowego kontynuują w ślad za Model Law zasadę

ekwiwalentności prawnej i faktycznej klasycznych, papierowych dokumentów i ich elektronicznych odpowiedników.

Tak przygotowana baza terminologiczna i prawna umożliwia wprowadzenie i uznanie prawne dla:

- konosamentów imiennych i na zlecenie w postaci elektronicznej;
- morskich listów przewozowych w postaci elektronicznej oraz wszelkich innych dokumentów przewozowych nie będących papierami wartościowymi w rozumieniu prawa polskiego.

Rozdział 3, Art. 8 do 10 Reguł Rotterdamskich rozwija w sposób bardziej szczegółowy podstawę prawną korzystania z elektronicznych dokumentów przewozowych opisanych powyżej.

Art. 8 nie ma odpowiednika, ani w Regułach Hasko-Visbijskich ani też w Regułach Hamburgskich. W przepisach prawa polskiego brak jest odpowiednika w kodeksie morskim. W zakresie kodeksu cywilnego znaleźć go można w Art. 60 k.c. oraz pośrednio Art. 78 § 2 (z wyłączeniem restryktywnego wymogu kodeksu cywilnego, dotyczącego bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu).

W zamian za to przewidziana postać elektroniczna musi odpowiadać ww. standardom międzynarodowym, przewidzianym w regulacjach CMI, UNCTAD.

Artykuł 8 jest realizacją tzw. „principle of equivalence”. Jej istota sprowadza się do prawnego uznania skuteczności ja-

kichkolwiek oświadczeń woli, składanych w związku z umową przewozu ładunku wyrażanych w klasycznej formie pisemnej, jak i zastępującej formie pisemną w postaci elektronicznej.

Podstawowym warunkiem takiej skuteczności prawnej obu form jest zgoda stron umowy przewozu - przewoźnika i frachtującego, na pisemną lub elektroniczną formę oświadczeń. W przypadku braku porozumienia w tym zakresie wywodzić należy, iż klasyczna forma pisemna będzie wiążąca dla danej transakcji.

Art. 8 uszczegółowia zasadę zrównania form przez wprowadzenie tzw. „functional equalization”, wskazując na równorzędność (jednoznaczność prawną) trzech etapów funkcjonowania dokumentu przewozowego, sporządzenia lub wystawienia wyłącznej kontroli lub posiadania, wreszcie przeniesienia dokumentu na inną osobę.

Wspomniana w tych etapach tzw. „wyłączna kontrola dokumentu przewozowego w postaci elektronicznej”, będąca przedłużeniem koncepcji „singularity” (UNCITRAL Model Law), mająca dla postaci papierowej dokumentu odpowiednik w wymogu posiadania dokumentu przewozowego przez osobę uprawnioną, nie należy mylić z „prawem do kontroli nad ładunkiem”. Podczas, gdy „wyłączna kontrola dokumentu” jest formułą formalną wskazującą na zasadę wyłączności dysponowania/zarządzania przez określony podmiot przekazem elektronicznym konstytuującym dokument przewozowy, „prawo do kontroli nad ładunkiem” to materialne prawo (zespół uprawnień) przysługujący określonym osobom.

Zasadę ekwiwalentności uzupełnia § 3, będący *expressis verbis*, ustawowym potwierdzeniem zasady, iż w każdym przypadku, w którym przepisy (lub

umowa stron) przewiduje zarówno ad solemnitatem, jak i ad probationem formę pisemną, uznaje się, iż wymóg ten jest zachowany również w przypadku, w którym strony przewozu, ustaliły postać elektroniczną, jako formę właściwą sporządzenia i wykorzystania danego dokumentu przewozowego.

Przyjęta formuła odpowiada regule zaproponowanej np. przez Kl. 11 – „CMI Rules for Electronic B/L” z 1990 r. Odpowiada to również w pełni propozycjom zmian Polskiej Komisji Kodyfikacji Prawa Cywilnego, która opowiadała się za zmianą przepisów kodeksu cywilnego w zakresie podpisu elektronicznego i oświadczeń woli wyrażonych w formie elektronicznej (Projekt zmian z dn. 30.09.2013r.).

Największy problem technologiczny dla nośników elektronicznych stanowi stworzenie odpowiednika elektronicznego dla dokumentów przewozowych mających charakter papieru wartościowego, to jest dla konosamentów.

Zajmuje się tym Art. 9 Reguł Rotterdamskich. Składa się on niejako z dwóch części. Po pierwsze, ustanawia ustawową podstawę dla cywilnoprawnej umowy pomiędzy stronami umowy przewozu stanowiącej warunki i procedurę sporządzenia, przenoszalności oraz zapewnienia warunków realizacji uprawnień wynikających z papieru wartościowego (jako prawo do kontroli nad ładunkiem czy prawo do wydania ładunku).

Ujęcie procedury właściwej dla danego systemu elektronicznego w formie cywilnoprawnego porozumienia uczestników danego systemu nie jest niczym nowym. Na takiej formule (tj. wielostronnej umowy) opierają się, między innymi „B/L Electronic Registry Organisation” – [„Bolero”] – tzw. „Bolero Rule

Book”, czy „Electronic Shipping Solution” [„ESS”] – tzw. „Databridge Services and Users Agreement”.

Art. 9 przyjmuje tzw. neutralność technologiczną - to jest nie opowiada się, za żadnym konkretnym systemem informacyjnym, wymaga jedynie, aby system ten spełniał określone wymogi formalne i materialne.

Do formalnych wymogów należy, wspomniane powyżej porozumienie cywilno-prawne stron umowy przewozu oraz konieczność zawarcia w dokumencie przewozowym stosownego zapisu, który stanowić ma odesłanie do przyjętej przez strony procedury zarządzania elektronicznym dokumentem przewozowym. Niezależnie od wymogu, *expressis verbis*, odesłania do konkretnej procedury, przywołana w dokumencie przewozowym procedura winna być powszechnie dostępna dla uczestników obrotu dokumentacyjnego. W sytuacji, w której Art. 9 odnosi się do konosamentów będących, *ex definitione*, zbywalnym papierem wartościowym, znaczenie precyzji klauzuli odsyłającej oraz możliwości dostępności (np. na przywołanym w klauzuli odsyłającej adresie internetowym) szczegółowych warunków danej procedury ma znaczenie podstawowe dla każdego legitymowanego posiadacza konosamentu.

Co do wymogów materialnych, Art. 9 przytacza cztery kluczowe funkcje konosamentów, które w sposób bezwzględny muszą być objęte procedurą ustaloną przez strony umowy.

I tak: uzgodniona kontraktowo procedura winna przewidywać metodę sporządzania i przenoszenia imiennego albo zbywalnego dokumentu przewozowego. Istotą przyjętej procedury jest zapewnienie utrzymania wyłącznej kontroli nad danymi zapisami w danym doku-

mencie przewozowym w postaci elektronicznej. Podczas gdy, biorąc pod uwagę „neutralność technologiczną” regulacji rotterdamskich oraz uznaną w tym zakresie swobodę kontraktową, nie dokonano dalszego sprecyzowania, na czym miałyby polegać uzgodniona w trybie Art. 9 procedura, to należy przyjąć, jako niezbędne minimum, iż przyjęta procedura powinna zapewnić poziom zabezpieczeń elektronicznych równoważny do poziomu bezpieczeństwa prawnego, jaki gwarantuje posiadanie oryginału konosamentu (w klasycznej wersji papierowej) przez legitymowanego posiadacza takiego konosamentu. Następnie Art. 9 wskazuje na drugi aspekt, który w sposób bezwzględny, musi zostać kontraktowo ustalony w ramach przyjętej procedury. Rzeczona procedura mianowicie musi zapewnić unikatowość i integralność dokumentu w postaci elektronicznej. W szczególności zapewnienie to winno polegać na wykazaniu prawidłowej sekwencji danych informatycznych składających się na zbywalny dokument przewozowy w postaci elektronicznej, braku luk i błędów oraz ustalenia sposobu zabezpieczenia przed nieupoważnionymi zmianami do tak wprowadzonych danych informacyjnych. Innymi słowy, przyjęta procedura powinna zapewnić odrębność i integralność danych składających się na określony konosament w postaci elektronicznej, równoważny odrębności i integralności, jaką gwarantuje prawidłowo wypełniony i wystawiony konosament papierowy.

Kolejny trzeci wymóg ustawy wyznaczający minimalne zasadnicze kryteria procedury mającej zastosowanie do konosamentów elektronicznych to w istocie jeden z najtrudniejszych, ale jednocześnie najistotniejszych wymogów mający na celu zapewnienie realizacji podstawowego celu konosamentu – to jest



pozwalający legitymowanemu posiadaczowi na skorzystanie z uprawnień, które niesie za sobą dany konosament, a w szczególności, prawo do kontroli nad ładunkiem oraz prawo do żądania wydania ładunku przez przewoźnika w porcie przeznaczenia.

W przypadku papierowego konosamentu imiennego lub konosamentu na zlecenie warunkiem koniecznym do kontroli nad ładunkiem oraz warunkiem koniecznym do wydania ładunku jest fizyczne okazanie lub wydanie egzemplarza (lub „setu”) oryginalnych konosamentów wraz (w przypadku konosamentu imiennego i na zlecenie) z potwierdzeniem tożsamości legitymowanego posiadacza okazanego/wydanego konosamentu. Fizykalność czynności okazania lub wydania konosamentu (połączona z potwierdzeniem tożsamości) musi być, w przypadku imiennego i zbywalnego dokumentu przewozowego w postaci elektronicznej, zastąpiona procedurą pozwalającą wykazać w sposób technologicznie bezsporny, iż legitymowany posiadacz imiennego lub zbywalnego dokumentu przewozowego w postaci elektronicznej [zob. komentarz do Art. 104 pkt 4 (c)] będzie w stanie wykazać, iż dysponują wyłączną kontrolą nad danymi elektronicznymi konstytuującymi dany konosament elektroniczny.

U podstaw ostatniego w Rozdziale 3 Art. 10 Reguł Rotterdamskich, leży konsekwentne uznanie funkcjonalnej ekwiwalentności formy pisemnej i elektronicznej konosamentów (czy szerzej imiennych i zbywalnych dokumentów przewozowych).

Reguluje ona zasady proceduralno-prawne wymiany wystawionych już konosamentów papierowych na konosamenty elektroniczne czy odwrotnie

znajdujących się już „w obiegu” konosamentów elektronicznych na ich papierowe, klasyczne odpowiedniki.

Konieczność prawnego uregulowania możliwości wymiany jednego typu dokumentu przewozowego na drugi poddyktowana została okolicznościami faktycznymi i prawnodokumentacyjnymi. I tak, w przypadku oryginalnego wystawienia danego dokumentu przewozowego w postaci elektronicznej, może zaistnieć konieczność wymiany na ekwiwalentny dokument przewozowy w klasycznej formie papierowej w sytuacji, w której np. legitymowany posiadacz (lub zamierzony legitymowany posiadacz) nie dysponuje bazą technoinformatyczną niezbędną do realizacji swoich uprawnień, (w szczególności w zakresie „metody wykazania swoich praw przez legitymowanego posiadacza takiego dokumentu” lub „metody wykazania, iż ładunek został wydany legitymowanemu posiadaczowi takiego dokumentu”).

Inna sytuacja, która wymusić może przewidzianą w Art. 10 zamianę jest np. wymóg akredytywy, który będzie ustalał konieczność przedłożenia bankowi dokumentów przewozowych tylko w postaci papierowej. W takich sytuacjach, legitymowany posiadacz konosamentu w postaci elektronicznej może skorzystać z uprawnień przewidzianych w Art. 10 i dokonać wymiany na konosament papierowy (tj. imienny lub zbywalny dokument przewozowy) a następnie złożyć go wraz z innymi przewidzianymi akredytowanymi dokumentami do banku.

Wymiana, aby została skutecznie dokonana musi spełnić następujące warunki:

1. w przypadku, gdy konosament papierowy ma być zastąpiony przez kono-

sament w postaci elektronicznej wymagana jest:

- a) zgoda na taką wymianę pomiędzy przewoźnikiem a legitymowanym posiadaczem,
- b) zwrot przez legitymowanego posiadacza na rzecz przewoźnika wszystkich egzemplarzy wystawionego dokumentu przewozowego, wreszcie
- c) sporządzenie i przeniesienie przez przewoźnika na legitymowanego posiadacza uzgodnionego dokumentu przewozowego w postaci elektronicznej z istotnym zastrzeżeniem, iż w treści dokumentu elektronicznego musi znaleźć się stwierdzenie, iż zastępuje

on wszystkie wydane a będące przedmiotem wymiany, egzemplarze imiennego lub zbywalnego dokumentu przewozowego.

2. W przypadku wymiany konosamentu w postaci elektronicznej na konosament papierowy, koniecznym jest, odpowiednie spełnienie dwóch wymogów do skutecznej prawnie wymiany, a mianowicie
  - „ppkt (a)” – zgody przewoźnika i legitymowanego posiadacza; oraz
  - „ppkt (c)” – stosownego zapisu w nowym papierowym konosamencie (wszystkich jego egzemplarzach) potwierdzającego dokonaną zmianę. ■

## Sprawa statku „The Athena” - kwestia „off-hire” zgodnie z NYPE 1946

### Marek Czernis

**Klauzula 15 „NYPE form 1946” oraz Klauzula 11 „BALTIME form 1939” są typowymi dla czarterów na czas („time charter”) zapisami ustalającymi okoliczności w których obowiązek płatności „hire” przez czarterującego ulega zawieszeniu.**

Zgodnie z prawem angielskim istota wyspecyfikowanych, szczegółowo (jak np. „damages to hull”) lub bardziej ogólnie (jak np. „any other cause preventing the full working of the vessel”) okoliczności i zdarzeń sprowadza się do następujących zasad bazowych.

Podstawą wstrzymania płatności mogą być tylko i wyłącznie okoliczności wymienione w cytowanych powyżej (lub podobnych) klauzulach czarterowych [„Sea & Land Securities Ltd. v. Dickinson Co. Ltd. (1942)]; Okoliczności „off-hire” nie muszą być zawinione przez prze-

woźnika, innymi słowy, czarterujący musi wykazać jedynie, iż jedna z okoliczności wymienionych np. w Kl. 15 NYPE miała miejsce podczas trwania czarteru, bez konieczności udowodnienia, że podniesiona okoliczność wynikała z winy armatora [„The Berge Sund” (1993)] [„The Doric Pride” (2006)].

Rozpatrując okoliczności “off-hire” doktryna prawa angielskiego wyodrębniła dwa zasadnicze typy klauzul czarterowych. Jedna grupa ustala okres zawieszenia płatności hire w tzw. formule „brutto” („period off-hire clause”). Zgodnie z tą formułą okres „off-hire” liczy się od daty zaistnienia zdarzenia lub okoliczności, przewidzianej stosowną klauzulą czarterową, do czasu gdy dane zdarzenie ustanie. W tej sytuacji kwestia czy konkretna okoliczność „off-hire” skutkowałą w pozbawieniu czarterującego możliwości pełnego korzystania ze stat-

ku czy też nie, nie ma żadnego znaczenia. Wystarczy sam fakt powstania i ustania danego zdarzenia – jako wyznacznik rozpoczęcia i zakończenia okresu „off-hire” [„Tynedale v. Anglo-Soviet Shipping Co.” (1974)] czy [„The H.R. Macmillan” (1974)] - gdzie fakt niesprawnych dźwigów statkowych spowodował wyłączenie płatności hire przez okres napraw niezależnie od tego, iż w tym czasie wyładunek przy pomocy dźwigów i tak nie mógł być wykonywany na skutek strajku i złych warunków pogodowych.

Druą grupą klauzul kontraktowych reprezentowana jest przez cytowane powyżej Kl. 11 „BALTIME 1939” czy Kl. 15 „NYPE 1946”. Ustalają one tzw. formułę „netto” („net loss of time clause”). Zgodnie z powyższą formułą okres „off-hire” uruchamia nie sam fakt powstania okoliczności wyspecyfikowanej w stosownej klauzuli ale czy na skutek zaistnienia tej okoliczności „vessel is unable to perform the service immediately required” (jak w „BALTIME 1939”) lub „for the time hereby lost” (jak w „NYPE 1946”).

Doskonałą okazją do zobrazowania klauzuli „off-hire” – netto stał się wyrok angielskiego Sądu Apelacyjnego z dn. 23.10.2013 r. w sprawie Minerva Navigation Inc v. Oceana Shipping AG („The Athena”), w składzie sędziącym Lord Tomlinson, Lewison i Underhill.

W rozważanej sprawie statek został wczarterowany na czas, zgodnie z formularzem „NYPE 1946”. W ramach czarteru wykonywał on przewóz zboża z Noworosyjska do Syrii. Umowa czarterowa, zawierała Kl. 15, która w zmodyfikowanej formie (w zakresie będącym przedmiotem sprawy) brzmiała jak następuje „(...) in the event of loss of time from... default of master..... or by any other cause preventing the full working of the

vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost.... and all extra expenses directly incurred including bunkers consumed during period of suspended hire shall be for Owners’ account...”.

W Syrii (Tartous) ładunek został odrzucony z uwagi na jego zanieczyszczenie. W związku z powyższym, czarterujący nie dokonał wyładunku i polecił skierowanie statku do Libii. W drodze do Libii – czarterujący wydali kapitanowi precyzyjną instrukcję aby statek pozostał na redzie portu Benghazi i w tym miejscu oczekiwał dalszej instrukcji.

Kapitan, zgodnie z instrukcjami armatora, zatrzymał statek na wodach międzynarodowych a więc poza redą. Następnego dnia czarterujący powtórzyli wcześniejszą instrukcję nakazując kapitanowi zatrzymanie się w obrębie redy Benghazi. Wobec zignorowania tej instrukcji przez kapitana, czarterujący poinformowali, iż statek jest „off-hire” przez cały okres pozostawania na wodach międzynarodowych a nie na redzie. Statek nie zmienił pozycji i dopiero po dwutygodniowym postoju wpłynął do Benghazi i wyładował towar.

Spór pomiędzy armatorem a czarterującym o 14 dni „off-hire” przeszedł od arbitrażu do High Court a następnie do Sądu Apelacyjnego („Court of Appeal”). Sąd Apelacyjny w ślad za wcześniejszym orzecnictwem [(„The Appolonius” (1978)), („The Ira” (1995))] uznał, iż biorąc pod uwagę, że Kl. 15 „NYPE 1946” reprezentuje formułę wyłączenia płatności hire „netto”, istotnym dla ustalenia okresu „off-hire” jest czy powstała okoliczność typu „off-hire” (wyspecyfikowana w czarterze) pozbawia czarterującego kontroli nad statkiem w zakresie w jakim mu ona przysługuje. Jeżeli zatem w rozważanej sprawie miał miejsce „de-



fault of master” (a był nim niewątpliwie fakt odmowy skierowania statku na redę) i jeżeli ta okoliczność, pozostając w bezpośrednim związku z żądaniem czarterujących w zakresie eksploatacji/wykorzystania statku, to mamy do czynienia z przypadkiem „off-hire” typu netto, zatem czarterujący w oparciu o Kl. 15 „NYPE 1946” był uprawniony do wstrzymania płatności hire przez okres 14 dni. W takiej sytuacji fakt (jak podnosił w obronie armator) pozostawania na morzu otwartym czy na redzie nie stanowił większej różnicy, bo przez owe 14 dni (na skutek uwarunkowań bankowo-handlowych) i tak czarterujący nie był w stanie uzyskać stosownej zamiany konosamentów będących podstawą wyładowania, był z punktu widzenia Kl. 15 czarteru bezprzedmiotowy. Skoro stro-

ny czarteru umówiły się na takie a nie inne warunki „off-hire” to ich powstanie i wynikająca z tego niemożność dysponowania statkiem przez czarterującego jest wystarczającą i zupełną podstawą do zawieszenia płatności. Czarterujący zażądał określonego zachowania od statku, kapitan odmówił wykonania instrukcji („default of master”) – w efekcie czego „payment of hire shall cease for the time thereby lost (...)”.

Wydane orzeczenie wpisuje się w zauważalne już od dłuższego okresu tendencję orzecznictwa angielskiego w której sądy preferują pragmatyczne, konserwatywne rozstrzygnięcia umacniające dotychczasowe precedensy a więc i spójność linii jurydycznej. ■

## Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego ponownie członkiem CMI

### Dariusz Szymankiewicz

**W dniu 01 października 2013 r., w Dublinie, Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowego Komitetu Morskiego (Comite Maritime International - CMI) podjęło jednogłośnie uchwałę o przyjęciu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w poczet Członków CMI.**

Jak już informowaliśmy (Newsletter – czerwiec 2013 r.) Stowarzyszenie zostało utworzone w dniu 12 czerwca 2013 r., w Szczecinie, przy okazji mającego miejsce I Międzynarodowego Kongresu Morskiego. Jest ono wspólną inicjatywą Związku Armatorów Polskich oraz kancelarii prawnej „Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego” w Szczecinie, których zamiarem było reaktywowanie działalności Polskiego Stowarzyszenia

Prawa Morskiego utworzonego w 1934 roku, kontynuowanie jego dorobku, spuścizny oraz tradycji.

Stowarzyszenie skupia prawników specjalizujących się w prawie morskim oraz inne osoby zainteresowane prawem morskim krajowym i międzynarodowym. Władze Stowarzyszenia tworzą Komisja Rewizyjna i Zarząd, skład których stanowią: (i) Komisja Rewizyjna – Prof. Dorota Pyć (Przewodnicząca) oraz Mec. Krzysztof Kochanowski i Mec. Dariusz Szymankiewicz (Członkowie); (ii) Zarząd – Prof. Maria Dragun-Gertner (Prezes Zarządu), Mec. Marek Czernis i Mec. Michał Rzeszewicz (Wiceprezesi) oraz Mec. Paweł Mickiewicz (Sekretarz).

Jednym z głównych celów Stowarzyszenia było przywrócenie członkostwa Polski w CMI z siedzibą w Antwerpii, najstarszej (utworzonej w 1897 roku) porządowej organizacji, skupiającej stowarzyszenia prawnicze z 51 krajów. Polska działała na forum CMI do 1998 roku, właśnie poprzez Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego utworzone w 1934 roku. Wraz z zawieszeniem działalności Stowarzyszenia ustało członkostwo Polski w CMI. Aktualnie, nowo ukonstytuowane Polskie Stowarzyszenie

Prawa Morskiego ponownie stało się członkiem CMI zyskując możliwość aktywnego i pełnego uczestniczenia w jego pracach.

Przypomnijmy, że CMI uczestniczył 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 konwencji prawnych. ■

## Areszt (zajęcie) statku morskiego w polskim systemie prawnym

**Rafał Czyżyk, Łukasz Radosz**

**Areszt (zajęcie) statku morskiego stanowi jeden ze sposobów zabezpieczenia roszczeń morskich. Instytucja ta została uregulowana przede wszystkim w Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisanej w Brukseli dnia 10 maja 1952 r. [dalej: „Konwencja”], do której Polska przystąpiła w 1976 r. Nie bez znaczenia w tej materii pozostają również krajowe przepisy procedury cywilnej.**

Zgodnie z art. 1 ust. 2 Konwencji zajęcie (areszt) statku oznacza zajęcie statku w drodze postępowania sądowego w celu zabezpieczenia wierzytelności morskiej, ale nie obejmuje zajęcia statku w wykonaniu lub w zaspokojeniu wyroku. Areszt statku jest zatem możliwy jedynie w odniesieniu do roszczeń określanych jako wierzytelności morskie.

Katalog wierzytelności morskich został enumeratywnie wyliczony w Konwencji (łącznie 17 pozycji). Art. 1 ust. 1 stanowi, że za wierzytelność morską uznaje

się m. in. wierzytelność z tytułu (1) szkody wyrządzonej przez jakikolwiek statek wskutek zderzenia lub w jakikolwiek inny sposób, (2) utraty życia lub uszkodzenia ciała, a także (3) umowy o używanie lub wynajęcie statku zawartej w formie czarteru bądź jakiejkolwiek innej formie. Co ważne, w szczególności dla przewoźników morskich, wierzytelnością morską jest również (4) umowa o przewóz ładunku na statku zawarta w formie czarteru lub w jakiejkolwiek innej formie, a także (5) utrata lub uszkodzenie ładunku i bagażu. Oznacza to, że jakakolwiek szkoda bądź utrata ładunku lub bagażu potencjalnie może stanowić podstawę do wszczęcia postępowania w zakresie zajęcia statku (Konwencja nie różnicuje bowiem skutków prawnych w zależności od wielkości zaistniałej szkody).

Jednocześnie bez znaczenia pozostaje okoliczność, że często wartość statku znacznie przewyższa kwotę istniejącego zadłużenia. Dodatkowo zgodnie z postanowieniami Konwencji, co do zasady,

wierzyciel może zająć bądź statek, wobec którego powstała wierzytelność morska, bądź jakikolwiek inny statek będący własnością osoby, która w chwili powstania wierzytelności morskiej była właścicielem statku (należy jednak zaznaczyć, że istnieją w tej materii pewne wyjątki). Jak wynika z powyższego, arezt statku daje wierzycielowi mocną pozycję.

Analizowana Konwencja odnosi się również do jurysdykcji w zakresie procedury zajęcia statku morskiego. Zgodnie z Konwencją statek podnoszący banderę jednego z państw sygnatariuszy Konwencji może być zajęty w obrębie jurysdykcji jakiegokolwiek z państw sygnatariuszy. Natomiast statek podnoszący banderę Państwa nie będącego stroną Konwencji może być zajęty w obrębie jurysdykcji każdego z Umawiających się Państw, nie tylko w związku z wierzytelnością morską, lecz również taką w związku z którą prawo takiego państwa zezwala na zajęcie statku. Zasadne wydaje się skupienie przede wszystkim na sposobie regulacji problematyki areztu statków zawartej w polskim systemie prawnym.

Zgodnie z polską procedurą cywilną arezt statku przebiega analogicznie jak ma to miejsce w przypadku zabezpieczenia innych składników majątkowych. Wierzyciel może żądać zabezpieczenia zarówno przed wszczęciem postępowania sądowego jak również w jego trakcie. Jednocześnie podmiot żądający udzielenia zabezpieczenia obowiązany jest uprawdopodobnić roszczenie oraz interes prawny w jego udzieleniu. Wspomniany interes prawny istnieje, gdy brak zabezpieczenia uniemożliwi lub poważnie utrudni wykonanie zapadłego w sprawie orzeczenia lub w inny sposób uniemożliwi lub poważnie utrudni osiągnięcie celu postępowania w

sprawie. Istotne w tej materii jest również zachowanie samego dłużnika. Może on bowiem swoim nieodpowiednim działaniem dać podstawy do uznania, że istnieje ów interes prawny (np. dłużnik w sposób rażąco nieuzasadniony zaprzecza roszczeniu).

Polski kodeks postępowania cywilnego stanowi, że wniosek o udzielenie zabezpieczenia podlega rozpoznaniu bezwzględnie, nie później jednak niż w terminie tygodnia od dnia jego wpływu do sądu, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej. Co więcej, inne systemy prawne przewidują jeszcze korzystniejsze dla wierzyciela terminy rozpatrzenia wniosku np. w Wielkiej Brytanii może trwać do kilku godzin. Stosunkowo duża mobilność statków morskich często wymaga bowiem szybkości w podejmowanych działaniach. Z drugiej jednak strony polska procedura przewiduje, iż zabezpieczenie w przedmiocie areztu statku upada, jeżeli uprawniony, w terminie dwóch tygodni od uprawomocnienia się orzeczenia uwzględniającego roszczenie nie wniósł o dokonaniu dalszych czynności egzekucyjnych. Samo postanowienie jest jednak natychmiast wykonalne, a komornik może niezwłocznie przystąpić do czynności związanych z areztem statku.

Statek morski zazwyczaj jest ważnym i wartościowym składnikiem majątku dłużnika stanowiąc zarazem jedno z najważniejszych źródeł jego dochodów. Zajęcie statku oznacza wymierne straty ekonomiczne, przez co dłużnik często stara się podjąć działania w celu uniknięcia takiej sytuacji. W pierwszej kolejności jednym ze sposobów uwolnienia statku z areztu jest oczywiście zaspokojenie długu tj. spełnienie zobowiązania wobec wierzyciela. Zgodnie z polską procedurą innym dostępnym sposobem jest również zapłata sumy zabezpiecze-

nia na rachunek depozytowy sądu. Ponadto dłużnik ma możliwość wskazania innego majątku, który potencjalnie mógłby stanowić źródło zaspokojenia wierzytelności. Dodatkowo zabezpieczeniem roszczenia będzie m. in. gwarancja bankowa polegająca na pisemnym zobowiązaniu banku do zapłacenia określonej sumy pieniężnej w przypadku, gdy zleceniodawca (tutaj dłużnik) nie wypełni określonych w gwarancji zobowiązań. Istnieje również możliwość porozumienia się dłużnika z wierzycielem w zakresie rozłożenia zadłużenia na raty. Może to stanowić podstawę do wy-

stąpienia z wnioskiem o zawieszenie egzekucji.

Instytucja aresztu (zajęcia) statku morskiego może jednak wiązać się z negatywnymi konsekwencjami dla samego wierzyciela. Należy bowiem pamiętać, że bezprawne zajęcie statku bądź nadużycia z tym związane mogą doprowadzić do konieczności wypłaty wysokiego odszkodowania. ■

## Zatrudnienie marynarzy i pracowników sektora „offshore” w Niemczech

**Piotr Gajlewicz**

**W Niemczech obowiązują nowe regulacje prawne kształtujące zasady wykonywania zawodu marynarza i świadczenia pracy przez osoby zatrudnione w sektorze „offshore”.**

Z dniem 16 sierpnia 2013 r. Niemcy stały się 43 państwem członkowskim Międzynarodowej Organizacji Pracy i 17 krajem europejskim, który ratyfikował Konwencję o Pracy na Morzu [Konwencja o pracy na morzu przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r.]. Ratyfikacja została poprzedzona dostosowaniem obowiązującego w Niemczech prawa do standardów przyjętych w Konwencji.

W dniu 01 sierpnia 2013 r. weszła w życie ustawa o pracy na morzu [niem. „Das Seearbeitsgesetz“]. Zastępuje ona dotychczas obowiązującą ustawę o marynarzach [niem. „Das Seemannsgesetz“], która pochodziła jeszcze z roku 1957. Nowa ustawa jest instrumentem imple-

mentującym do niemieckiego porządku prawnego rozwiązanie przyjęte w Konwencji a także Dyrektywę Rady 2009/13/WE [Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE]. Ustawa o pracy na morzu reguluje, między innymi, kryteria dopuszczalności do wykonywania zawodu marynarza i kwestie kształcenia zawodowego. Ustawa zawiera regulacje dotyczące nawiązywania zatrudnienia na morskich statkach handlowych i pośrednictwa w tym zakresie. Określa zasady przebiegu zatrudnienia, w tym prawa i obowiązki stron, oraz sposób jego zakończenia. Istotną część regulacji obejmują przepisy związane z czasem pracy, urlopami, ochroną zdrowia, opieką medyczną i bezpieczeństwem socjalnym marynarzy. Ustawa przewiduje me-

chanizmy zapewniające kontrolę przestrzegania norm prawa pracy oraz sankcje za ich naruszenie.

Ponadto, w ramach reformy, przyjęto odrębną regulację prawną odnoszącą się do czasu pracy osób świadczących usługi „offshore” [niem. : „Die Verordnung über die Arbeitszeit bei Offshore-Tätigkeiten]. Do takich zalicza się osoby zatrudniane w celu budowy, przebudowy, utrzymywania konstrukcji budowlanych, sztucznych wysp, czy innych obiektów zlokalizowanych na morzu. Założeniem zmian było dostosowanie reguł czasu pracy dla specjalistów zatrudnionych, między innymi, na morskich farmach wiatrowych. Wraz z rozwojem tej gałęzi sektora energetycznego, istotne stało się stworzenie ram prawnych umożliwiających wprowadzanie elastycznych reguł czasu pracy, odpowiadających specyfice funkcyjno-

wania tego typu obiektów. Wśród przyjętych rozwiązań wymienić należy, między innymi, możliwość wydłużenia dziennego czasu pracy do dwunastu godzin, oraz pracy w niedzielę i święta. Zarazem, przewidziano rozwiązania zapewniające większą ochronę pracowników, między innymi, poprzez uregulowanie prawa do przerw w pracy, ustanowienie maksymalnego okresu pracy na morzu oraz zapewnienie obowiązkowych dni wolnych dni od pracy po okresie świadczenia jej w wydłużonym wymiarze.

Podsumowując, niedawno przyjęte rozwiązania wprowadzają istotne zmiany w odniesieniu do reguł zatrudniania personelu na morzu. Powinny być one przedmiotem szczególnej analizy tak dla zatrudniających jak i świadczących pracę aby współpraca obu stron przebiegała zgodnie z obowiązującą literą prawa. ■

## Złomowanie europejskich statków pod kontrolą

**Piotr Jędrusiak**

**Efektywne, z ekonomicznego punktu widzenia, wykorzystanie statków wycofywanych z eksploatacji stanowi coraz większe wyzwanie dla armatorów na całym świecie. Problem ten zintensyfikował się znacznie w ostatnich latach. Z jednej strony z powodu konieczności odmłodzenia floty i przystosowania jej do coraz surowszych wymogów (np. poziomu emisji spalin lub kończącego się w 2015 r. okresu przejściowego na zastąpienie jednokadłubowych zbiornikowców jednostkami dwupozyciowymi), z drugiej natomiast, z uwagi na przybierające na sile i skuteczności naciski aktywistów proekologicznych, co w szczególności dostrzec można w**

**ramach Unii Europejskiej, dla której ochrona środowiska od zawsze stanowiła jeden z podstawowych celów działalności.**

Dotychczasowa praktyka złomowania statków w krajach Południowej Azji (głównie w Bangladeszu, Indiach i Pakistanie – ok. 70% rynku), pomimo licznych kontrowersji związanych ze stosowanymi w tych krajach metodami rozbiórki opierającymi się w dużej mierze na ręcznej rozbiórce prowadzonej bezpośrednio na plaży (tzw. „beaching”), a także mimo starań społeczności międzynarodowej, by działaniom takim zapobiec w drodze międzynarodowych regulacji prawnych, np. konwencji bazy-



lejskiej [*Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, 1989 r.* („*The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal*”, 1989)], nadal pozostaje najpowszechniejszą metodą złomowania statków.

Remedium na narastający i coraz bardziej niewygodny politycznie problem rozbiórki statków dokonywanej na azjatyckich plażach miała przynieść międzynarodowa konferencja, która z inicjatywy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) odbyła się w Hongkongu w 2009 roku. Przyjęta na forum konferencji konwencja [*Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków, 2009 r.* („*The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*”, 2009)] postawiła przed przedsiębiorcami prowadzącymi rozbiórkę statków szereg wymogów, po spełnieniu których będą się oni mogli ubiegać o wpisanie na listę autoryzowanych stoczni złomowych, a nadto uregulowała kwestię substancji niebezpiecznych znajdujących się na statku. Po dziś dzień jednak konwencja z Hongkongu nie weszła w życie, gdyż w tym celu konieczne jest jej ratyfikowanie przez co najmniej 15 dużych państw bandery i państw prowadzących recykling. Państwa te powinny stanowić co najmniej 40 % światowej floty i odpowiadać za znaczną część (prawie 50 %) możliwości przerobowych w zakresie recyklingu na świecie. W związku z powyższym oczekiwanie na wejście w życie owej konwencji może trwać jeszcze wiele lat, a co za tym idzie jej postanowienia są obecnie jedynie wyrazem wspólnego stanowiska społeczności międzynarodowej, nie zaś obowiązującym prawem.

Trwający od kilku lat impas postanowiła przełamać Komisja Europejska, która w marcu 2012 r. zaproponowała wprowadzenie – na poziomie prawa unijnego – przepisów mających zagwarantować, że europejskie statki będą złomowane w stoczniach bezpiecznych dla pracowników i przyjaznych dla środowiska naturalnego. W ciągu kolejnych miesięcy tekst rozporządzenia był konsultowany w Parlamencie Europejskim; wspólnie wypracowany dokument został w czerwcu 2013 r. pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI), by w październiku 2013 r. rozporządzenie zostało oficjalnie przyjęte na posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego. Rozporządzenie [*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 157/013 o złomowaniu statków i zmianie rozporządzenia (WE) 1013/2006 oraz dyrektywy 2009/16/WE („Regulation no 157/013 of the European Parliament and of the Council on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC”)] zostało opublikowane 10 grudnia br. w dzienniku urzędowym UE i wejdzie w życie z dniem 30 grudnia 2013 r.*

Celem rozporządzenia jest zniwelowanie negatywnego wpływu złomowania unijnych statków w państwach Południowej Azji. Obejmuje ono duże, handlowe statki morskie podnoszące banderę Państwa Członkowskiego, a także statki obcej bandery zawijające do unijnych portów lub kotwicowisk. Rozporządzenie w dużej mierze zostało oparte na Konwencji z Hongkongu i wśród szeregu wymogów stawianych unijnym armatorom, ich statkom oraz instalacjom służącym do prowadzenia recyklingu statków, przewiduje także utworzenie listy autoryzowanych stoczni złomowych. W odniesieniu do materia-

łów niebezpiecznych przewożonych lub stanowiących części składowe statku przewidziano obowiązek sporządzenia szczegółowego wykazu tych substancji, a także obowiązek posiadania certyfikatu gotowości do złomowania. Nadto, armatorzy zobowiązani będą do przekazywania operatorom stoczni złomowych wszelkich informacji niezbędnych do przygotowania planu złomowania.

Mając na uwadze nie tylko względy ekologiczne, ale również słuszny interes finansowy armatorów (na który zwracali uwagę instytucjom europejskim przedstawiciele Państw Członkowskich, dla których przemysł morski stanowi istotną gałąź gospodarki), przyjęty kompromisowy tekst rozporządzenia nie zakazuje złomowania unijnych statków w krajach trzecich. Niemniej jednak stocznie złomowe zlokalizowane poza Unią Europejską zobligowane będą spełniać rygorystyczne wymagania technologiczne i bezpieczeństwa (w niektórych kwestiach surowsze niż to przewidywała konwencja z Hongkongu),

by uzyskać niezbędną autoryzację. Nadto, Komisja Europejska zastrzegła sobie prawo do okresowego kontrolowania instalacji i weryfikowania listy autoryzowanych stoczni złomowych.

Przyjęcie na poziomie prawa unijnego przepisów implementujących w istocie postanowienia konwencji z Hongkongu ma także na celu przyspieszenie ratyfikacji konwencji na całym świecie. W tym celu także 30 października 2013 r. na forum Komitetu Stałych Przedstawicieli przy Radzie Unii Europejskiej (COREPER I) uzgodniono treść decyzji Rady UE, w której wyraża się zdecydowane poparcie dla Międzynarodowej Konwencji z Hongkongu i zachęca Państwa Członkowskie do jej rychłego ratyfikowania. Wejście w życie rozporządzenia oraz konwencji hongkońskiej ma pomóc stworzyć spójny, globalny system monitorowania całego cyklu życia statków, począwszy od ich budowy, po bezpieczne i przyjazne dla środowiska złomowanie. ■

## Komisja Europejska powołuje Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi

**Paweł Ulchurski**

**W dniu 25 września 2013 r. Komisja Europejska (KE) ogłosiła powołanie specjalnej grupy ekspertów – Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF) – której zadaniem przewodnim będzie szereg działań ukierunkowanych na identyfikację i rozwiązanie kwestii luk w prawie utrudniających bezpieczne wdrożenie ekologicznych technologii budowy statków, jak również ocena zgodności wdrożenia limitów ograniczających**

**zawartość siarki w paliwach żeglugowych.**

Powyższe jest kolejnym efektem opracowanych przez Komisję Europejską średnio i długodystansowych środków towarzyszących zapewnieniu ochrony zdrowia i środowiska poprzez systematyczne implikowanie najnowszych zasad Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Należy przypomnieć, iż w latach 2011-2012 w ramach programu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i programu „Marco Polo II”, Unia Europejska (UE) zapewniła specjalne środki finansowe w celu wspierania projektów morskich ukierunkowanych na promowanie rozwiązań na rzecz zgodności z nową normą zawierającą wymóg niskiej zawartości siarki, które ułatwiłyby stosowanie pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych oraz paliw alternatywnych, jak np. LNG i energia elektryczna pobierana z lądu.

Trudna sytuacja ekonomiczna i finansowa przyczyniła się jednakże do tego, iż w zakresie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu nie zatwierdzono stosownego projektu, który odpowiadałby narzuconemu przez UE priorytetowi. Armatorzy zgodnie podnosili bowiem, iż wprowadzenie w 2015 r., na europejskim obszarze kontroli emisji tlenku siarki (*SECA*), bardziej restrykcyjnych norm dotyczących niskiej zawartości siarki, oznaczać będzie destabilizację w kwestiach dotyczących konkurencyjności i ekologiczności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a ponadto spowoduje katastrofalne w skutkach zakłócenia w łańcuchu logistycznym albo – w skrajnym przypadku – niemal całkowite zastąpienie transportu morskiego przez transport lądowy.

Mimo niewypracowania jednoznacznego kompromisu, w dniu 29 października 2012 r., obradujący w Luksemburgu ministrowie transportu z krajów Unii Europejskiej (Rada Unii Europejskiej) przyjęli nowelizację dyrektywy określającej limit zawartości siarki w paliwie wszystkich jednostek pływających na wodach Bałtyku, Morza Północnego i Kanału La Manche, tj. na tzw. *SECA*.

Zgodnie z nowymi przepisami limit ten, począwszy od 1 stycznia 2015 r., ma zostać obniżony z – obecnie obowiązującego – 1% do 0,1% IMO w paliwach żeglugowych. Nadto, do 2020 r. z – obecnie obowiązujących – 3,5% do 0,5% ma zostać obniżona dozwolona zawartość siarki w paliwach statków pływających na unijnych wodach, lecz poza *SECA*.

Wspomniany wyżej kompromis stanowić ma właśnie powołanie ESSF, które połączyło w sobie przedstawicieli państw członkowskich oraz organizacji prywatnych i publicznych, umożliwiając tym samym ustrukturyzowany dialog, wymianę najlepszych praktyk i wiedzy technicznej, a przede wszystkim współpracę i koordynację działań między odpowiednimi – publicznymi i prywatnymi – podmiotami działającymi w obrębie branży morskiej i odpowiednimi służbami Komisji we wspólnie określonych obszarach.

W skład ESSF weszło, obok inżynierów i polityków, również dwóch członków prawniczej grupy roboczej Europejskiego Stowarzyszenia Związków Armatorów (*ECSA*), do którego to stowarzyszenia należy także dwóch radców prawnych z naszej kancelarii – Mec. Rafał Czyżyk i Mec. Paweł Mickiewicz, ekspertów Związku Armatorów Polskich (*ZAP*).

*ECSA* jest organizacją, wspierającą od lat działania legislacyjne Unii Europejskiej w zakresie szeroko pojmowanej gospodarki morskiej. Dodatkowym atutem w jeszcze efektywniejszej współpracy z ESSF może okazać się grudniowy wybór Thomasa Rehdera na nowego przewodniczącego *ECSA*. Nowo wybrany przewodniczący w swym wystąpieniu elekcyjnym zapowiedział bowiem chęć położenia – jeszcze większego niż dotychczas – nacisku na podtrzymanie tendencji

służących zapewnieniu ochrony środowiska przez przemysł żeglugowy.

Jako tak funkcjonująca, kompleksowa platforma, ESSF stanowić będzie nieocenione źródło wsparcia w omawianiu kwestii praktycznych procesu wdrażania znowelizowanych przepisów.

ESSF ma funkcjonować w oparciu o cztery nader wyspecjalizowane technicznie i merytorycznie grupy robocze, których uwaga koncentrować się będzie zasadniczo wokół następujących zagadnień:

- 1) technologii płukania na mokro (tzw. „scrubbingu”);
- 2) stworzenia warunków ramowych dla wykorzystania alternatywnych paliw, jak np. skroplony gaz ziemny (LNG), jako paliwa żeglugowego;
- 3) koordynowaniu działań w zakresie badań, rozwoju oraz wspierania innowacji – w oparciu o kierunki zapewnione przez platformę technologiczną „Waterborne”;
- 4) aspektach finansowych i wymianie najlepszych praktyk w celu wdrożenia dyrektywy 2012/33/UE – określającej limit zawartości siarki w paliwie wszystkich jednostek pływających na wodach SECA.

Co istotne, Komisja Europejska nie zamierza poprzestać jedynie na drastycznym obniżeniu dozwolonej zawartości siarki w paliwach żeglugowych od 01 stycznia 2015 r. Jako jeden z priorytetów – w toku perspektywicznej współpracy z ESSF – stawia sobie bowiem za

cel także zobowiązanie armatorów, których statki pragną cumować w europejskich portach, do monitorowania emisji CO<sub>2</sub> pochodzącego z ich statków i składania w tym zakresie corocznych raportów. Nowe przepisy mają wejść w życie 01 stycznia 2018 r.

Wprowadzenie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego ma na celu stworzenie ogólnounijnych ram prawnych dla gromadzenia i publikowania zweryfikowanych rocznych danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich statków o pojemności brutto ponad 5 000 ton, korzystających z portów UE, niezależnie od ich bandery.

Unijny system monitorowania ma nadto przynieść wymierne korzyści środowiskowe i gospodarcze dla sektora żeglugi morskiej. Szacuje się bowiem, iż wprowadzenie rozporządzenia ograniczy emisję dwutlenku węgla z rejsów objętych zakresem rozporządzenia nawet o 2% w stosunku do sytuacji obecnej. Znowelizowany system spowodować ma także ograniczenie kosztów netto dla właścicieli statków nawet o 1,2 mld euro rocznie w 2030 r.

Emisje z międzynarodowego transportu morskiego odpowiadają obecnie za 3% światowych emisji gazów cieplarnianych (GHG) i 4% emisji gazów cieplarnianych w obrębie Unii Europejskiej. ■

## Współpraca urzędu skarbowego z krajami UE

**Rafał Czyżyk, Marcin Borowski**

**Jednoczesne kontrole, skuteczniejsza wymiana informacji, pomoc przy doręczaniu pism – polski fiskus będzie ściślej współpracował z innymi państwami.**

W październiku 2013 roku weszła w życie nowelizacja ordynacji podatkowej oraz ustawy o kontroli skarbowej. Jej celem jest stworzenie bardziej efektywnego systemu współpracy administracji podatkowych państw członkowskich UE. Dzięki ustawie będzie można łatwiej dochodzić od innych krajów unijnych danin należnych Polsce. Nowe przepisy mają poprawić ściągalność tych danin w relacjach między państwami Unii Europejskiej. Ustawa wprowadza do polskiego prawa unijną dyrektywę 2010/24/UE o współpracy organów skarbowych różnych państw unijnych w odzyskiwaniu wierzytelności. Międzynarodowa pomoc będzie uruchamiana, jeśli kwota należności, której się dochodzi, przekroczy 1,5 tys. Euro. Ustawa nie nakłada na podatników żadnych nowych obowiązków. Zgodnie z nowelizacją organy podatkowe mają wymieniać wyłącznie istotne informacje dotyczące podatków, które stanowią dochód budżetu państwa oraz samorządu terytorialnego.

Poprawie wydajności systemów mają służyć między innymi jednoczesne kontrole. Może o nie wystąpić w formie wniosku minister finansów (podając uzasadnienie wszczęcia i czas przeprowadzenia). Z inicjatywą ma prawo wyjść także urząd skarbowy z innego kraju unijnego.

Poprawi się także dostęp do polskich podatników przebywających w innych krajach Unii Europejskiej. Nie uciekną tam przed doręczeniem urzędowej korespondencji. Polskie organy będą bowiem mogły zwrócić się z wnioskiem do administracji współpracującego państwa o doręczenie pisma podatnikowi przebywającemu na jego terytorium (jeśli same mają z tym trudności). I z wzajemnością, również obce władze podatkowe mogą poprosić o pomoc naszych urzędników.

Organy skarbowe będą mogły się wymieniać wszelkimi informacjami istotnymi przy stosowaniu i wykonywaniu przepisów podatkowych. Nie dotyczy to między innymi informacji objętych przepisami Unii Europejskiej o współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi dotyczącymi podatku od towarów i usług, ceł oraz podatku akcyzowego.

Wyłączenie obejmuje również informacje o składkach na ubezpieczenia społeczne, opłatach skarbowych, a także należnościach o charakterze umownym, w szczególności wynagrodzeniach za usługi użyteczności publicznej.

Razem z nowelizacją ordynacji podatkowej i ustawy o kontroli skarbowej zaczną obowiązywać dwa rozporządzenia wykonawcze ministra finansów – w sprawie wyznaczenia organu podatkowego do przekazywania wniosków o doręczenie i do przekazywania informacji oraz wniosków o udzielenie informacji.



Koordinacją współpracy z zagranicznymi organami podatkowymi zajmie się Centralne Biuro Łącznikowe. Jego funkcję ma pełnić Izba Skarbowa w Poznaniu. Będzie ono przygotowywało i prze-

kazywało innym krajom Unii wnioski o udzielenie pomocy w egzekwowaniu podatków oraz przyjmowało takie wnioski od tych krajów. ■

## Korzystne postanowienia umowy podatkowej ze Słowacją jeszcze przez rok

Aleksander Błahy, Paweł Bilicki

**1 sierpnia 2013 roku w Bratysławie przedstawiciele Polski i Słowacji podpisali Protokół zmieniający sporządzoną w Warszawie w dniu 18 sierpnia 1994 r. Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku (dalej: Protokół). Zamiarem Ministra Finansów wyrażanym w wypowiedziach medialnych i oficjalnych komunikatach było przeprowadzenie procedury ratyfikacyjnej w taki sposób, aby surowsze regulacje podatkowe zawarte w Protokole obowiązywały od 1 stycznia 2014 r. Tak się jednak nie stanie, ze względu na opóźnienia w procedurze legislacyjnej na etapie wyrażania zgody przez Sejm na ratyfikację Protokołu przez Prezydenta RP, wskutek czego nowe regulacje będą mogły wejść w życie najwcześniej 1 stycznia 2015 roku.**

Podpisanie Protokołu ze Słowacją było kolejnym przejawem walki Ministerstwa Finansów z wykorzystywaniem międzynarodowych struktur kapitałowych do agresywnej optymalizacji podatkowej. Dotychczasowa umowa polsko-słowacka przewidywała bowiem możliwość wykorzystywania jednego z najczęściej stosowanych narzędzi międzynarodowego planowania podatkowego, czyli tzw.

klauzuli „*tax sparing*”, pozwalającej na odliczenie od podatku należnego w Polsce słowackiego podatku, który faktycznie nie został na Słowacji zapłacony (stąd nazwa „zaliczenie fikcyjne”). Pozwalało to efektywnie zmniejszyć skalę obciążeń podatkowych o połowę, a w niektórych przypadkach nawet uniknąć zapłaty podatku przez polskich rezydentów podatkowych. Protokół usuwa z umowy ze Słowacją klauzulę zaliczenia fikcyjnego tak, jak wcześniej klauzulę tę usunięto między innymi z umów z Cyprzem, Malcią, czy Czechami.

Protokół wprowadził do umowy podatkowej ze Słowacją również inne zmiany, takie jak:

- 1) obniżenie stawki zasadniczej podatku do 5% przy opodatkowaniu dywidend, oraz zwolnienie dywidend z podatku u źródła pod warunkiem posiadania minimum 10% udziałów (akcji) przez nieprzerwany okres 24 miesięcy w spółce wypłacającej;
- 2) obniżenie stawki przy opodatkowaniu odsetek z 10% do 5%;
- 3) wprowadzenie tzw. klauzuli nieruchomościowej;
- 4) wprowadzenie metody tzw. kredytu podatkowego zamiast bardziej korzystnej metody tzw. wyłączenia z progresją, jako metody unikania podwójnego opodatkowania;

- 5) wprowadzenie ograniczenia możliwości wykorzystywania korzyści wynikających z umowy do dochodu otrzymanego lub osiąganego w związku ze sztuczną strukturą.

Zgodnie z art. 9 Protokołu, ma on wejść w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca następującego po otrzymaniu noty późniejszej (powiadamiającej o zakończeniu wewnętrznej procedury ratyfikacyjnej) i ma mieć zastosowanie:

- a) w odniesieniu do podatków potrącanych u źródła – do kwot dochodu osiągniętego w dniu 1 stycznia lub po tym dniu w roku kalendarzowym następującym po roku, w którym Protokół wejdzie w życie;
- b) w odniesieniu do pozostałych podatków od dochodu – do kwot dochodu osiągniętego w dniu 1 stycznia lub po tym dniu w roku kalendarzowym następującym po roku, w którym Protokół wejdzie w życie.

Protokół jako zmiana umowy międzynarodowej, której ratyfikacja ze względu na materię w niej uregulowaną była poprzedzona zgodą wyrażoną w ustawie, również winien być w taki sam sposób ratyfikowany. W związku z tym, aby do

ratyfikacji Protokołu doszło, wymagane jest w pierwszej kolejności uchwalenie przez Sejm ustawy wyrażającej zgodę na ratyfikację Protokołu przez Prezydenta, a dopiero po uchwaleniu, opublikowanie w Dzienniku Ustaw i wejście w życie takiej ustawy ratyfikacyjnej, Prezydent RP może dokonać ratyfikacji Protokołu, co następnie także winno zostać opublikowane w Dzienniku Ustaw.

6 grudnia 2013 r. odbyło się w Sejmie III czytanie ustawy ratyfikacyjnej i w efekcie uchwalona ustawa ratyfikacyjna dopiero trafi pod obrady Senatu na 45. posiedzenie w dniach 10-11 grudnia. Oznacza to, że nawet przy błyskawicznej realizacji ostatnich etapów procesu ratyfikacji, Protokół nie będzie mógł wejść w życie wcześniej niż w trakcie 2014 roku. Zgodnie zaś z wyżej opisanymi zasadami Protokół nie będzie miał zastosowania do dochodów osiągniętych w roku 2014. Do kwot tych w dalszym ciągu stosować będzie można obowiązujące postanowienia Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzonej w Warszawie dnia 18 sierpnia 1994 r. ■

## **Droga na giełdę – warunki dopuszczenia akcji do obrotu giełdowego - Cz. II**

**Rafał Czyżyk, Piotr Porzycki**

**W pierwszej części cyklu „Droga na giełdę” omówione zostały instytucje polskiego rynku kapitałowego. W ramach powyższej publikacji, przybliżone zostały m. in. zasady funkcjonowania Giełdy Papierów Wartościowych S.A. w Warszawie [dalej: „GPW”], jako instytucji, której zadaniem jest organizacja systemu ob-**

**rotu instrumentami finansowymi, prowadzenie giełdy.**

### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RYNKU REGULOWANEGO

Powyższy system obrotu instrumentami finansowymi dopuszczonymi do tego obrotu stanowi tzw. „rynek regulowa-

ny”. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi [dalej: „Ustawa o obrocie”], cechą charakterystyczną rynku regulowanego – jako systemu obrotu instrumentami finansowymi – jest to, że działa on w sposób stały i zorganizowany, zapewniając inwestorom powszechny i równy dostęp do informacji rynkowej w tym samym czasie, przy kojarzeniu ofert nabycia i zbycia instrumentów finansowych oraz jednakowe warunki nabywania i zbywania tych instrumentów. Rynek regulowany podlega nadzorowi właściwego organu, którym w przypadku Polski jest Komisja Nadzoru Finansowego.

#### RYNKI GIEŁDOWE W POLSKIM SYSTEMIE PRAWA RYNKU KAPITAŁOWEGO

Art. 16 ust. 2 Ustawy o obrocie upoważnia spółkę prowadzącą giełdę, aby w ramach organizowania rynku giełdowego, wyodrębniła rynek oficjalnych notowań giełdowych, spełniający dodatkowe – w stosunku do minimalnych wymogów określonych dla rynku regulowanego – wymogi dotyczące emitentów papierów wartościowych oraz papierów wartościowych, będących przedmiotem obrotu na tym rynku. Powyższe uprawnienie wykorzystane zostało przez GPW, która w Regulaminie Giełdy przewidziała, iż obrót giełdowy na rynku regulowanym w Rzeczypospolitej Polskiej prowadzony jest na następujących rynkach:

- 1) rynku podstawowym, jako rynku oficjalnych notowań giełdowych, utworzonym na podstawie art. 16 ust. 2 Ustawy o obrocie (§2 ust. 4 Regulaminu Giełdy),
- 2) rynku równoległym, jako rynku przewidzianym dla instrumentów finansowych niedopuszczonych do obrotu giełdowego na rynku pod-

stawowym (§2 ust. 5 Regulaminu Giełdy).

#### WARUNKI I TRYB DOPUSZCZENIA DO OBROTU GIEŁDOWEGO

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o obrocie, Spółki, które ubiegają się o dopuszczenie akcji do obrotu giełdowego (emitenci), zobowiązane są do spełnienia wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 12 maja 2010 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakie musi spełniać rynek oficjalnych notowań giełdowych oraz emitenci papierów wartościowych dopuszczonych do obrotu na tym rynku [dalej: „Rozporządzenie”], zaś na podstawie art. 28 ust. 1 i 2 Ustawy o obrocie – również wymogów wynikających z Regulaminu Giełdy, uchwalonego na wniosek zarządu giełdy przez radę giełdy.

Zgodnie z §2 ust. 1 Rozporządzenia w zw. z §3 ust. 1 i 2 Regulaminu Giełdy, spółka prowadząca rynek oficjalnych notowań giełdowych (czyli GPW prowadząca rynek podstawowy) uprawniona jest do dopuszczenia do obrotu wyłącznie takich akcji, które zostały dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym, a ich zbywalność nie jest ograniczona, zaś w stosunku do emitenta nie toczy się postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne. Warunkiem dopuszczenia akcji do obrotu jest także uprzednie sporządzenie przez emitenta memorandum informacyjnego, które w następstwie musi zostać zatwierdzone przez Komisję Nadzoru Finansowego. Dodatkowo wskazać należy, iż wszystkie wyemitowane akcje danego rodzaju powinny zostać objęte wnioskiem do właściwego organu spółki prowadzącej rynek oficjalnych notowań. Kolejnym warunkiem dopuszczenia akcji do obrotu giełdowego jest spełnienie następujących wymogów finansowych:

- 1) iloczyn liczby i prognozowanej ceny rynkowej akcji objętych wnioskiem o dopuszczenie do obrotu giełdowego, a w przypadku gdy określenie tej ceny nie jest możliwe - kapitały własne emitenta, muszą wynosić co najmniej równowartość w złotych 60.000.000 euro, albo równowartość w złotych co najmniej 15.000.000 euro, zaś w przypadku emitenta, którego akcje co najmniej jednej emisji były przez okres co najmniej 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio złożenie wniosku o dopuszczenie do obrotu giełdowego przedmiotem obrotu na innym rynku regulowanym lub organizowanym przez GPW w alternatywnym systemie obrotu – co najmniej 48.000.000 euro albo równowartość w złotych co najmniej 12.000.000 euro,
- 2) w dacie złożenia wniosku o dopuszczenie do obrotu giełdowego musi istnieć rozproszenie akcji objętych wnioskiem, zapewniające płynność obrotu tymi akcjami, tj. w posiadaniu akcjonariuszy z których każdy posiada nie więcej niż 5% ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu musi znajdować się:
  - a) co najmniej 15% akcji spółki objętych wnioskiem o dopuszczenie do obrotu giełdowego lub
  - b) co najmniej 100.000 akcji objętych wnioskiem o dopuszczenie do obrotu, o łącznej wartości wynoszącej co najmniej 4.000.000 zł albo równowartości w złotych równej co najmniej 1.000.000 euro, liczonej według ostatniej ceny emisyjnej lub ceny sprzedaży akcji.

Określone powyżej wartości kwotowe należy ustalać z zastosowaniem średniego kursu euro ogłaszanego przez NBP

i obowiązującego w dniu poprzedzającym datę złożenia wniosku (vide: §2 ust. 3 Rozporządzenia oraz §3 ust. 9 Regulaminu Giełdy).

Dodatkowe wymogi, które nałożone zostały na spółki ubiegające się o wprowadzenie akcji do obrotu giełdowego, określone zostały w §3 Rozporządzenia, zgodnie z którym dopuszczenie akcji do obrotu na rynku oficjalnych notowań może nastąpić, jeżeli spółka będąca emitentem akcji ogłaszała – na zasadach określonych w odrębnych przepisach – sprawozdania finansowe wraz z opinią podmiotu uprawnionego do ich badania, co najmniej przez trzy kolejne lata obrotowe poprzedzające dzień złożenia wniosku lub gdy przemawia za tym uzasadniony interes spółki lub inwestorów, a spółka podała do publicznej wiadomości, w sposób określony w odrębnych przepisach, informacje umożliwiające inwestorom ocenę jej sytuacji finansowej i gospodarczej oraz ryzyka związanego z nabywaniem akcji objętych wnioskiem.

Zgodnie z §5 Regulaminu Giełdy w zw. z §8 ust. 1 Regulaminu Giełdy wniosek o dopuszczenie akcji do obrotu giełdowego składa ich emitent. Co do zasady, dopuszczenie akcji do obrotu giełdowego wymaga uprzedniej uchwały zarządu GPW, podjętej w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku o dopuszczenie akcji do obrotu giełdowego. Rozpoznając wniosek, zarząd GPW bierze pod uwagę:

- 1) sytuację finansową emitenta i jej prognozę, a zwłaszcza rentowność, płynność i zdolność do obsługi zadłużenia, jak również inne czynniki mające wpływ na wyniki finansowe emitenta,
- 2) perspektywy rozwoju emitenta, a zwłaszcza ocenę możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych z

- uwzględnieniem źródeł ich finansowania,
- 3) doświadczenie oraz kwalifikacje członków organów zarządzających i nadzorczych emitenta,
  - 4) warunki, na jakich emitowane były instrumenty finansowe i ich zgodność z zasadami publicznego obrotu giełdowego,
  - 5) bezpieczeństwo obrotu giełdowego i interes jego uczestników.

Jednocześnie wskazać należy, iż zgodnie z §8 ust. 1 i 2 Rozporządzenia, dopuszczone do obrotu papiery wartościowe (a więc także akcje), które przestały spełniać warunki dopuszczenia, nie mogą być przedmiotem obrotu na tym rynku. Wykluczeniu z obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych podlegają papiery wartościowe, w stosunku do których powstały ograniczenia zbywalności.

#### OBOWIĄZKI INFORMACYJNE SPÓŁEK GIEŁDOWYCH

W ramach katalogu obowiązków nałożonych na spółki giełdowe, szczególnego omówienia wymaga także tzw. obowiązek informacyjny. Rodzaj, zakres, formę oraz częstotliwość wykonywania obowiązku informacyjnego, określone zostały przede wszystkim w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzenia instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych [dalej: „Ustawa o ofercie publicznej”], a ponadto w Ustawie o obrocie oraz w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne infor-

macji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim.

Emitent zobowiązany jest do wykonywania obowiązków informacyjnych od dnia złożenia wniosku o dopuszczenie do obrotu na rynku regulowanym. Informacje powinny być przekazywane przez emitenta Komisji Nadzoru Finansowego, spółce prowadzącej giełdę (GPW) oraz do publicznej wiadomości (vide: art. 56 ust. 1 Ustawy o ofercie publicznej). Zakres obowiązku informacyjnego dotyczy zarówno informacji poufnych oraz informacji bieżących i okresowych.

Zgodnie z art. 154 ust. 1 Ustawy o obrocie, informacją poufną w rozumieniu ustawy jest - określona w sposób precyzyjny - informacja dotycząca, bezpośrednio lub pośrednio, jednego lub kilku emitentów instrumentów finansowych, jednego lub kilku instrumentów finansowych albo nabywania lub zbywania takich instrumentów, która nie została przekazana do publicznej wiadomości, a która po takim przekazaniu mogłaby w istotny sposób wpłynąć na cenę tych instrumentów finansowych lub na cenę powiązanych z nimi pochodnych instrumentów finansowych. Z kolei informacje bieżące polegają na systematycznym informowaniu w formie raportów bieżących o wszystkich zdarzeniach, które mogą mieć wpływ na notowania ich akcji.

Warunki dopuszczenia akcji do obrotu gospodarczego oraz obowiązki spółek giełdowych omówione w niniejszej publikacji odgrywają istotną rolę w kształtowaniu procesu wprowadzenia spółki na giełdę, który omówiony zostanie w kolejnej części cyklu. ■



## Nowelizacja prawa energetycznego

### Maciej Jaśkiewicz

**Dnia 11 września 2013 roku weszła w życie ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw zwana małym trójpakietem energetycznym [dalej również: „ustawa”]. Zasadniczym celem nowelizacji jest zapewnienie pełnej implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych oraz stymulowanie dalszego wzrostu konkurencji na rynkach energii.**

Wśród licznych zmian wprowadzonych ustawą, na szczególną uwagę zasługują regulacje umożliwiające rozwój konkurencyjnego rynku gazu w Polsce, w tym przede wszystkim wprowadzenie obliwa giełdowego dla przedsiębiorstw energetycznych. Nowelizacja ma przeciwdziałać postępującej monopolizacji rynku gazu ziemnego poprzez ustanowienie obowiązku działania za pośrednictwem giełd towarowych przy obrocie paliwami.

Wyrazem wskazanych wyżej założeń jest wprowadzenie do ustawy prawo energetyczne z dnia 10 kwietnia 1997r. [Uozpe] art. 49b, zgodnie z którym przedsiębiorstwa energetyczne zajmujące się obrotem paliwami gazowymi, mają obowiązek sprzedaży części obsługiwanego gazu ziemnego na giełdach towarowych lub na rynku organizowanym przez podmiot prowadzący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej rynek regulowany. Ilość gazu objęta obowiązkiem będzie rosła stopniowo: obecnie wynosi 30% gazu ziemnego wysokometanowego wprowadzonego w danym

roku do sieci przesyłowej, od 1 stycznia 2014 roku będzie to 40%, a od 1 stycznia 2015 roku – 55%. Z ww. obowiązku wyłączony zostaje gaz ziemny, który:

1. stanowi zapasy obowiązkowe RP,
2. przesyłany jest jedynie przez terytorium RP do krajów sąsiadujących,
3. wykorzystywany jest w celu realizacji ustawowych zadań operatorów systemów gazowych,
4. jest wykorzystywany na potrzeby własne.

Ponadto, nie muszą sprzedawać gazu na giełdach towarowych przedsiębiorstwa pozyskujące niewielkie ilości gazu za granicą, czyli takie które w danym roku posiadają prawo do przepustowości w wielkości mniejszej niż 10% sumy przepustowości wszystkich punktów wejścia do systemu wymienionych w art. 49b.

Wprowadzenie obowiązkowej sprzedaży gazu ziemnego na giełdach towarowych ma w założeniu uwolnić ceny gazu i umożliwić powstanie rynku gazu o wysokiej transparentności dokonywanych na nim transakcji. Dzięki temu zarówno przedsiębiorcy zagraniczni jak i krajowi każdej wielkości, będą mogli oferować swoje towary na równych zasadach. Nowe regulacje wpływają również na przepisy dotyczące giełd towarowych: zmniejszają koszty zawierania transakcji za ich pomocą oraz dają wszystkim przedsiębiorstwom energetycznym możliwość uzyskania statusu członka giełdy towarowej, a co za tym idzie zawierania transakcji bez pośredników. Innym istotnym zagadnieniem związanym z nowelizacją jest wprowadzenie definicji pojęcia odbiorcy wrażliwego. Zgodnie z art. 3 ust. 13c i 13d Uozpe jest

to osoba, której przyznano dodatek mieszkaniowy lub ryczałt na zakup opału i która jest stroną umowy sprzedaży energii elektrycznej bądź paliw gazowych oraz zamieszkuje w miejscu dostarczania energii bądź paliw gazowych. Jednocześnie określono dodatek energetyczny przysługujący takim osobom, którzy rocznie ma wynosić nie więcej niż 30% iloczynu limitu zużycia energii elektrycznej oraz średniej ceny energii elektrycznej dla odbiorcy energii w gospodarstwie domowym. Dodatek ten przyznaje wójt, burmistrz lub prezydent miasta, w drodze decyzji, na wniosek odbiorcy. Limity zużycia energii elektrycznej określono następująco:

- a) 900 kWh w roku kalendarzowym – dla gospodarstwa domowego prowadzonego przez osobę samotną;
- b) 1250 kWh w roku kalendarzowym – dla gospodarstwa domowego składającego się z 2 do 4 osób;
- c) 1500 kWh w roku kalendarzowym – dla gospodarstwa domowego składającego się z co najmniej 5 osób.

Ponadto nowelizacja szczegółowo określa elementy umowy sprzedaży energii elektrycznej, która powinna zawierać m. in. informacje o prawach odbiorcy oraz zapisy na temat sposobu uzyskania pomocy w przypadku awarii urządzeń, instalacji lub sieci gazowej czy elektroenergetycznej. Ustawa wskazuje także sposób powiadamiania odbiorcy o podwyżkach cen lub stawek opłat określonych w taryfach oraz zmienia sposób kontroli legalności pobierania paliw i energii, a także kontroli urządzeń i układów pomiarowo-rozliczeniowych. Jednocześnie ustalono skutki wykrycia nieprawidłowości w wyniku takich kontroli, dając przedsiębiorstwu energetycznemu możliwość wstrzymania dostarczania paliw lub energii elektrycznej w przypadku:

- a) gdy w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono, że nastąpiło nielegalne pobieranie paliw lub energii,
- b) gdy odbiorca zwleka z zapłatą za świadczone usługi, co najmniej przez okres 30 dni po upływie terminu płatności.

Znaczną część zmienionych i dodanych przepisów obejmują zapisy dotyczące rozwoju energetyki prokonsumenckiej. Po pierwsze wprowadzono przepisy regulujące wytwarzanie energii w mikroinstalacji przez osobę niebędącą przedsiębiorcą i zasady jej przyłączenia do sieci dystrybucyjnej. Zgodnie z art. 3 ust. 20b za mikroinstalację uważa się odnawialne źródło energii, o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej nie większej niż 40 kW, przyłączone do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym niższym niż 110 kV lub o łącznej mocy zainstalowanej cieplnej nie większej niż 120 kW. Zgodnie z Ustawą, sprzedawca energii ma obowiązek zakupić, po cenie wynoszącej 80% średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej w poprzednim roku kalendarzowym, energię wyprodukowaną przez instalację znajdującą się na terenie na którym sprzedaje on energię z urzędu, jeżeli osoba korzystająca z takiej instalacji zaoferuje mu sprzedaż wytworzonej energii. Postanowiono jednocześnie, że wytwarzanie energii w mikroinstalacji przez osobę fizyczną niebędącą przedsiębiorcą, nie jest wykonywaniem działalności gospodarczej w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

Po drugie, przewidziano możliwość zmiany sprzedawcy energii przez odbiorców. Procedura w tym zakresie została maksymalnie uproszczona – wystarczy że odbiorca powiadomi właściwego operatora o zawarciu umowy

sprzedaży lub umowy kompleksowej z nowym sprzedawcą, a dotychczasowy sprzedawca będzie zobowiązany umożliwić mu zmianę sprzedawcy w ciągu 21 dni od momentu powiadomienia. W takiej sytuacji operator przekaze dotychczasowemu i nowemu sprzedawcy dane dotyczące energii zużytej dotychczas przez odbiorcę w celu umożliwienia dotychczasowemu sprzedawcy dokonania rozliczenia z odbiorcą.

Mały trójpak energetyczny reguluje także wiele kwestii organizacyjno-technicznych takich jak: kadencyjność Prezesa i Wiceprezesa Urzędu Regulacji Energetyki, nadzór ministra gospodarki nad operatorem gazowego systemu

przesyłowego, zasady ustalania krajowego planu działania w zakresie odnawialnych źródeł energii oraz monitorowania rynku energii elektrycznej, ciepła lub chłodu z odnawialnych źródeł energii czy gwarancje pochodzenia energii elektrycznej wytwarzanej w odnawialnym źródle energii.

Należy pamiętać, iż pomimo obszernego katalogu zmian wprowadzonych nowelizacją, są one jedynie namiastką planowanej gruntownej reorganizacji prawa energetycznego. Mowa tu oczywiście o dużym trójpaku energetycznym, który (w zależności od źródła) ma zostać podpisany do końca 2015 roku. ■

## Uprawnienia procesowe działającego samodzielnie wspólnika spółki jawnej

**Adam Gielnik**

**Czy wspólnik spółki jawnej, przekraczając zakres przysługującego mu uprawnienia do prowadzenia spraw spółki, może skutecznie wnieść pozew? Na powyższe pytanie odpowiedział Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 08 lutego 2013 r. (sygnatura akt IV CSK 332/12).**

W badanym stanie faktycznym spółka jawna będąca powódką miała dwoje wspólników, którzy prywatnie byli małżeństwem. Zgodnie z zawartą między nimi umową, każdy wspólnik był uprawniony i zobowiązany do prowadzenia spraw spółki w zakresie nie przekraczającym czynności zwykłego zarządu, do których zaliczono również czynności rozporządzające i zobowiązujące nieprzekraczające kwoty 200.000 zł. Dla wszystkich pozostałych czynności

wymagana była zgodna uchwała wszystkich wspólników.

Z biegiem czasu stosunki między wspólnikami uległy drastycznemu pogorszeniu, czego przejawem było zawarcie przez męża, bez konsultacji i wiedzy żony, umowy o świadczenie usług z kobietą, która miała w prowadzonej przez spółkę aptecce pełnić funkcję kierownika. Postanowienia rzeczonyj umowy były niezwykle korzystne dla usługodawcy, kontrakt zawarty został na okres 10 lat, a ustalone w sposób ryczałtowy wynagrodzenie sięgało kwoty 6.500 zł netto miesięcznie. Dodatkowo, zgodnie z wyjaśnieniami wspólniczki, kierowniczką nigdy nie świadczyła na rzecz zatrudniającej jej spółki jawnej jakichkolwiek usług, a mimo to regularnie otrzymywała wynagrodzenie.

W związku z powyższym wspólniczka, działając jako spółka jawna, pozwała swojego współnika i jednocześnie męża, domagając się odszkodowania za szkody wyrządzone spółce przez pobranie z jej majątku wynagrodzenia za fikcyjnie świadczone usługi. W odpowiedzi pozwany, powołując się na przysługujące mu prawo do reprezentacji powodowej spółki, złożył oświadczenie o cofnięciu pozwu wraz ze zrzeczeniem się roszczenia i wniósł o umorzenie postępowania. Dodatkowo, pozwany wykazywał brak możliwości kierowania pozwu przez spółkę jawną reprezentowaną przez jednego współnika przeciwko drugiemu wspólnikowi tej spółki.

Zarówno rozpatrujący sprawę w pierwszej instancji Sąd Okręgowy, jak i później Sąd Apelacyjny stanęły na stanowisku, iż wspólnik nie może skutecznie reprezentować spółki jawnej w sprawie przeciwko drugiemu wspólnikowi tej spółki. Dochodząc do takiego wniosku, sądy uznały, iż istota sprawy została rozpoznana.

W uzasadnieniu wydanych przez siebie wyroków, sądy pierwszej i drugiej instancji wskazały, że złożenie powództwa w sądzie stanowi działanie należące do spraw przekraczających zakres zwykłych czynności spółki. Z kolei z zapisów umowy zawartej między małżonkami wynikało, iż dla skutecznego przeprowadzenia takich czynności wymagana jest uprzednia uchwała wszystkich wspólników. Jednocześnie, sądy doszły do wniosku, iż nie istnieje przepis prawa, który uprawniałby jednego ze wspólników spółki jawnej do samodzielnego złożenia w imieniu spółki pozwu przeciwko drugiemu wspólnikowi. Działanie takie dopuszczalne jest przez Kodeks spółek handlowych, jedynie jednak w sytuacji, kiedy pozwany wspólnik

dopuszczył się naruszenia zasad konkurencji.

Reprezentująca spółkę wspólniczka złożyła skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego. W skardze tej wykazywała, iż linia orzecznicza przyjęta przez Sąd Okręgowy i Sąd Apelacyjny doprowadziła do absurdalnej sytuacji, w której to pozwany może decydować o tym, czy zostanie przeciwko niemu wytoczone powództwo. Dodatkowo, powódka zaznaczyła, iż sprawa nie została rozpoznana co do jej istoty.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwany podniósł, iż wystąpienie przez spółkę z pozwem jest działaniem przekraczającym zakres zwykłych czynności tej spółki. W związku z tym niedopuszczalne jest, aby powodowa spółka reprezentowana była samodzielnie przez jednego współnika, bez uzyskania uprzedniej zgody pozwanego wyrażonej w formie uchwały wspólników.

Rozpatrując sprawę, Sąd Najwyższy nie zgodził się ze stanowiskiem zajęтым wcześniej przez sądy pierwszej i drugiej instancji. SN wskazał, iż status współnika spółki jawnej jest niezwykle zbliżony do sytuacji członka organu osoby prawnej. Z tego też względu do oceny sytuacji takiego współnika należy odpowiednio stosować przepisy o osobach prawnych.

Jak stwierdził w niniejszej sprawie skład orzekający, ograniczenie prawa do prowadzenia spraw spółki w żaden sposób nie pociąga za sobą zawężenia przysługującego każdemu wspólnikowi uprawnienia do reprezentowania tej spółki. Co więcej, ustawodawca co do zasady nie dopuszcza możliwości ograniczenia zakresu reprezentowania spółki przez współnika.

Jak wynika z dalszego uzasadnienia omawianego wyroku, wszelkie czynno-

ści procesowe należą do zakresu reprezentacji spółki, a nie jak wynikałoby to z wydanych wcześniej w sprawie orzeczeń, prowadzenia jej spraw. Taki stan rzeczy oznacza, iż nawet jeżeli regulacja umowy spółki jawnej wymaga uzyskania uchwały wspólników przed wniesieniem pozwu w imieniu tej spółki, to brak takiej uchwały nie może wpłynąć negatywnie na skuteczność samego powództwa. Należy zwrócić jednak uwagę na fakt, iż przekroczenie uprawnienia do prowadzenia spraw spółki może skutkować poniesieniem odpowiedzialności, będzie to jednak odpowiedzialność niewykraczająca poza stosunki prawne w ramach spółki.

Powyższe ustalenia prowadzą do jednoznacznego wniosku, iż każdy wspólnik, który nie jest pozbawiony prawa do reprezentowania spółki, może skutecznie wystąpić z pozwem w imieniu tej spółki. Bez znaczenia pozostaje fakt, iż pozew dotyczy odpowiedzialności innego wspólnika powodowej spółki.

Wydając omawiane orzeczenie, Sąd Najwyższy pochylił się również nad pominiętym przez Sąd Okręgowy i Sąd Apelacyjny zagadnieniem cofnięcia pozwu przez pozwanego. Pozwany był, podobnie jak jego małżonka wspólnikiem spółki jawnej, którego prawo do reprezentowania spółki nie zostało w jakikolwiek sposób ograniczone. W świetle poczynionych wyżej ustaleń, nie ulega żadnej wątpliwości, iż działający

samodzielnie wspólnik może skutecznie nie tylko złożyć pozew, ale również pozew ten cofnąć.

Jak wskazał skład orzekający, nie można uznać, że wspólnik, przeciwko któremu wytoczono powództwo, może reprezentować spółkę i skutecznie takie powództwo cofnąć. W omawianym zakresie Sąd Najwyższy powołał się więc na przepis art. 33<sup>1</sup> Kodeksu cywilnego, zgodnie z którym do jednostek organizacyjnych niebędących osobami prawnymi, którym ustawa przyznaje zdolność prawną (w tym do spółki jawnej), stosuje się odpowiednio przepisy o osobach prawnych. Przepisem, do którego odwołał się w sprawie SN jest art. 210 § 1 Kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym w kontaktach prawnych między spółką z ograniczoną odpowiedzialnością a członkiem jej zarządu spółkę reprezentuje rada nadzorcza lub pełnomocnik wybrany uchwałą zgromadzenia wspólników. Oczywiście, stosowania tego przepisu nie można przełożyć wprost na grunt stosunków prawnych w ramach spółki jawnej, w której nie funkcjonują przecież wskazane w art. 210 § 1 K.s.h. organy. Omawiana regulacja wyznacza jednak zasadę, zgodnie z którą osoba uprawniona do reprezentacji spółki nie może w ramach danego stosunku prawnego pełnić roli obydwu stron. Z tego względu, w zapadłej przed Sądem Najwyższym sprawie cofnięcie pozwu przez pozwanego należało uznać za niedopuszczalne. ■

## Udzielanie zwolnienia pracownikowi na doraźne czynności wynikające z jego funkcji związkowej

**Aleksander Karandyszowski**

Art. 31 ust. 3 ustawy z dnia 23 maja 1991r. o związkach zawodowych [da-

lej: Ustawa] nadaje pracownikowi prawo do zwolnienia od pracy zawo-



**dowej z zachowaniem prawa do wynagrodzenia na czas niezbędny do wykonania doraźnej czynności wynikającej z jego funkcji związkowej, jeżeli czynność ta nie może być wykonana w czasie wolnym od pracy.**

Z powyższego uprawnienia może skorzystać każdy pracownik, który jest członkiem związku zawodowego.

W praktyce stosowania powyższego przepisu ujawniają się m.in. problemy dotyczące:

- a) obowiązku pracownika do ubiegania się o zgodę udzieloną przez pracodawcę;
- b) obowiązku pracodawcy do udzielenia zgody.

Ad a)

Pracownik oddalający się samowolnie z miejsca pracy, nie uzyskawszy uprzednio zezwolenia pracodawcy naraża się na rozwiązanie stosunku pracy na podstawie art. 52 § 1 pkt 1 kodeksu pracy z powodu nieusprawiedliwionej nieobecności w miejscu pracy. Ta ogólna zasada znajduje zastosowanie również w przypadku prawa do zwolnienia od pracy zawodowej zawartego w art. 31 ust. 3 Ustawy [Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 2011r., II PK 196/10]. Oznacza to, że przed opuszczeniem miejsca pracy w związku z wykonywaniem doraźnej czynności wynikającej z funkcji związkowej, pracownik musi uzyskać uprzednio zgodę pracodawcy.

Ad b)

W praktyce stosowania normy art. 31 ust. 3 Ustawy pojawia się problem dotyczący możliwości odmówienia przez pracodawcę zgody w przedmiotowej kwestii. Instytucja ta jest prawem pracownika, nadanym mu przez ustawodawcę, podnosi się więc czasem w praktyce argumenty odmawiające pracodaw-

cy prawa do oceny zasadności wniosku pracownika o udzielenie zgody.

Pracodawca oceniając wniosek pracownika nie może oprzeć swojej decyzji o odmowie wydania indywidualnego zwolnienia od obowiązku świadczenia pracy na swobodnym uznaniu. Zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego [Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 06 czerwca 2001 r., I PKN 460/00] jedynym kryterium, którym w przedmiotowej sprawie może kierować się pracodawca jest wystąpienie obiektywnych przesłanek. Oznacza to, że pracodawca ma prawo odmówić wydania zgody na zwolnienie, gdy stwierdzi brak wystąpienia wszystkich przesłanek, od których spełnienia ustawa uzależnia istnienie tego prawa.

Przesłankami wydania decyzji wynikającymi z art. 31 ust. 3 Ustawy są:

- (i) doraźny charakter czynności będącej podstawą wniosku,
- (ii) związek funkcjonalny czynności będącej podstawą wniosku z pełnioną przez pracownika funkcją w związku zawodowym,
- (iii) brak możliwości wykonania czynności w czasie wolnym od pracy.

Dopiero po stwierdzeniu przez pracodawcę wystąpienia wszystkich powyższych przesłanek ma on obowiązek udzielenia pracownikowi zwolnienia ustanowionego w art. 31 ust. 3 Ustawy. Pracodawca ma więc prawo wydać odmowną decyzję w przedmiotowej sprawie gdy stwierdzi, że nie zostały spełnione łącznie powyższe przesłanki. Podstawą takiej decyzji jest niepowstanie po stronie pracownika prawa do zwolnienia z powodu braku spełnienia przesłanek zawartych w art. 31 ust. 3 Ustawy. Trudności w praktyce przynosi przede wszystkim interpretacja pojęcia „doraź-

ny charakter”. Zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego istota „doraźności”, realizuje się w wystąpieniu sytuacji niecierpiącej zwłoki, której podjęcie w tym konkretnym dniu jest niezbędne dla zachowania praw związku, jego członków lub innych pracowników, którym związek zapewni ochronę.

Również w doktrynie podnosi się, że "doraźność czynności związkowej polega zawsze na obiektywnej konieczności niezwłocznego jej wykonania w ramach legalnie prowadzonej działalności związkowej. Zazwyczaj odnosi się ona do czynności o charakterze jednorazowym bądź wykonywanych incydentalnie. Każdorazowo powinny być one usprawiedliwione konkretnie zaistniałymi okolicznościami, które są niezależne temporalnie od decyzji organizacji związkowej" [Tak: K.W. Baran, „Komentarz do art. 31 ustawy o związkach zawodowych” [w:] „Zbiorowe Prawo Pracy. Komentarz”, Warszawa 2010 r]. W związku z powyższym nie należy

traktować za „doraźne” m.in. czynności, których podjęcie w danym dniu nie jest konieczne dla zachowania praw podmiotów, w których interesie działa związek, nawet jeżeli działanie to będzie miało charakter jednostkowy, incydentalny i różny od zwyczajowo podejmowanych przez związek zawodowy czynności.

Uprawnienie z art. 31 ust. 3 Ustawy ma charakter szczególny, stanowi bowiem wyjątek od obowiązku pracownika do świadczenia pracy. Dlatego też warunkiem powstania przedmiotowego uprawnienia jest spełnienie wszystkich ustawowych przesłanek, które rygorystycznie wyznaczają zakres jego stosowania. W wypadku jednak zaistnienia każdej z podstaw wymienionych w art. 31 ust. 3 pracownik uzyskuje, nadane mu przez ustawodawcę, prawo podmiotowe do skorzystania ze zwolnienia od pracy zawodowej z zachowaniem prawa do wynagrodzenia na czas niezbędny do wykonania doraźnej czynności wynikającej z jego funkcji związkowej. ■

## Dyrektywa ws. 40% parytetu w radach nadzorczych spółek notowanych na giełdzie

**Rafał Czyżyk, Michał Hubicki**

**Parlament Europejski poparł projekt dyrektywy ustanawiającej 40% parytet udziału kobiet w radach nadzorczych spółek notowanych na giełdzie.**

20 listopada 2013 r. Parlament Europejski poparł projekt dyrektywy sporządzonej przez Komisję Europejską dotyczącej parytetów płci w radach nadzorczych spółek notowanych na giełdzie. Polska wersja tytułu dyrektywy otrzymała brzmienie „w sprawie poprawy równowagi płci wśród dyrektorów niewykonawczych spółek, których akcje są

*notowane na giełdzie i odnośnych środków”.*

Projekt ma zostać przekazany Radzie Unii Europejskiej do akceptacji. Dyrektywa, w przypadku jej uchwalenia przez organy Unii, będzie jeszcze musiała zostać wprowadzona przez poszczególne kraje członkowskie UE na poziomie prawa krajowego.

Poniżej prezentujemy główne założenia dyrektywy:

1. Zmiany w procedurze rekrutacyjnej do rad nadzorczych. W przypadku gdy spółka notowana na giełdzie nie będzie miała co najmniej 40% kobiet piastujących stanowiska dyrektorów niewykonawczych [W systemach prawnych UE występują co do zasady dwa główne systemy struktur organów wysokiego szczebla w spółkach będących przedmiotem dyrektywy: monistyczny – z radą dyrektorów, dzielonych na wykonawczych i niewykonawczych, a także dualistyczny – z radą nadzorczą i zarządem. Jako odpowiednik „dyrektora niewykonawczego” w polskim systemie prawa wskazuje się członka rady nadzorczej] w swojej strukturze, będzie zobligowana do modyfikacji procedury selekcji kandydatów na to stanowisko. Zmiana ma polegać na przyznaniu pierwszeństwa kobietom w przypadku, gdy będą miały porównywalne kwalifikacje do mężczyzn ubiegających się o to samo stanowisko.
2. Prawo ma mieć zastosowanie tylko do spółek notowanych na giełdzie. Pozostałe podmioty nie będą objęte jego regulacjami.
3. Państwa członkowskie UE będą musiały zaimplementować sankcje dla spółek nie realizujących założeń dyrektywy. Kontrowersyjna regulacja, w brzmieniu zaproponowanym przez Parlament brzmi: „(30) Państwa członkowskie powinny wprowadzić skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje stosowane w przypadku naruszenia wymogów jasności i przejrzystości procedury określonej w niniejszej dyrektywie, do których można zaliczyć grzywny administracyjne, wykluczenie z zaproszeń do składania ofert, częściowe

*uniemożliwienie otrzymania środków z funduszy strukturalnych UE oraz nieważność lub stwierdzenie nieważności powołania lub wyboru dyrektorów niewykonawczych dokonanego w sposób sprzeczny z przepisami krajowymi przyjętymi na podstawie art. 4 ust. 1, orzeczone przez organ sądowy. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość pójścia dalej, niż przewiduje to niewyczerpujący wykaz sankcji przewidziany w niniejszej dyrektywie, i dodać m. in. przymusowe rozwiązanie spółki, o którym – z zachowaniem pełnego poszanowania dla właściwych gwarancji proceduralnych – orzeknie właściwy organ sądowy, w przypadku poważnych i powtarzających się naruszeń ze strony tej spółki.” (podkr. Aut.)*

4. Prawo ma mieć tymczasowy charakter – ma wygasnąć w 2028 r.
5. Prawo implementowane na poziomie poszczególnych państw (w przypadku Polski – wdrażane na poziomie ustaw przez parlament) będzie mogło zobowiązywać spółki notowane na giełdzie do osiągnięcia określonego parytetu w radach nadzorczych do 2020 r.

W świetle projektu dyrektywy Spółki mają być obowiązane też do przekazywania dorocznych raportów dotyczących realizowania jej założeń. Proponowane przez Komisję Europejską rozwiązanie nie jest pomysłem nowym - zostało już wprowadzone w różnych postaciach do kilku europejskich porządków prawnych - przykładowo norweskiego w 2003 r., hiszpańskiego w 2007 r. z okresem przejściowym do 2015 r. i francuskiego w 2011 r. z okresem przejściowym do 2017 r. ■

## IX Edycja Experience PwC

### Dariusz Szymankiewicz

**W dniach 28 – 30 listopada 2013 r. w Jachrance pod Warszawą odbył się finał IX Edycji Experience PwC – ogólnopolskiego konkursu dla studentów i absolwentów uczelni wyższych w dziedzinie audytu, podatków i doradztwa biznesowego. Konkurs rokrocznie organizowany jest przez PwC Polska – członka PriceWaterhouseCoopers, będącej jedną z największych międzynarodowych grup doradczych na świecie.**

Jest nam niezmiernie miło poinformo-

wać, iż czwarte miejsce w finale tegorocznej edycji PwC Experience zajął Piotr Porzycki z naszej kancelarii. Zadanie finałowe polegało na przeprowadzeniu badania „due diligence” oraz sporządzeniu raportu końcowego na potrzeby wyceny badanej spółki.

W finale konkursu udział wzięło łącznie 30 osób, zaś liczba wszystkich uczestników IX Edycji PwC Experience wyniosła niemal 2000 osób. ■

## Obecność Kancelarii na Dniu Hiszpańskim w Ministerstwie Gospodarki

### Dariusz Szymankiewicz

**Pod koniec września b.r. odbył się Dzień Hiszpański w Ministerstwie Gospodarki. W spotkaniu współorganizowanym przez Polsko-Hiszpańską Izbę Handlową uczestniczył przedstawiciel naszej kancelarii – Michał Hubicki.**

Przedmiotem konferencji były obecne i przyszłe gospodarcze stosunki polsko-hiszpańskie. Jak przypomniał obecny na konferencji Minister Janusz Piechociński otwierając wydarzenie – hiszpańskie firmy dysponują szeregiem instrumentów ułatwiających dokonywanie inwestycji w Polsce między innymi w formie grantów, pomocy w szkoleniu personelu oraz dofinansowania innowacyjnych projektów. Wicepremier podkreślił również, że spotkania tego typu są doskonałą okazją do rozwijania relacji na poziomie biznesowym. Platformą wy-

miany doświadczeń i poglądów była część networkingowa spotkania, w której uczestniczyli przedstawiciele branży szeroko pojętego przemysłu, IT i przedsiębiorstw konsultingowych, a także reprezentanci ministerstwa Gospodarki i Ambasady Królestwa Hiszpanii.

W 2012 roku wzajemne obroty pomiędzy Polską a Hiszpanią wyniosły blisko 6 mld euro. Zgodnie z informacją Ministerstwa Gospodarki w polskim eksporcie na rynek hiszpański dominują wyroby przemysłu elektromaszynowego, wyroby przemysłu chemicznego oraz artykuły rolno-spożywcze. Z Hiszpanii importujemy głównie pojazdy, w tym przede wszystkim i samochody osobowe, części i akcesoria do pojazdów silnikowych i artykuły spożywcze. ■