

Newsletter



**Wrzesień
2013**

Szanowni Państwo,

Z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce 3. numer naszego Newslettera w 2013 r., w którym znajdą 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

Spis treści

3. Reguły Rotterdamskie. Dokumenty przewozowe – Część V
5. Pojęcie armatora w Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku
7. Nowy program Komisji Europejskiej dla transportu śródlądowego
8. Drogie żeglowanie na skróty
9. Zmiany w Kodeksie Pracy
13. Ochrona prawa do firmy
14. Znaczące zmiany w zakresie opodatkowania węgla
16. Obrony karne dla radców prawnych

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.

Dokumenty przewozowe – Część V

Marek Czernis

U podstaw rozwiązania legislacyjnego przyjętego w Regułach Rotterdamskich [Art. 1 (14) do Art. 1 (22), Rozdział 3 i 8], dotyczącego dokumentów przewozowych leżą następujące założenia:

- (i) Przepisy Reguł Rotterdamskich mają zastosowanie do każdej umowy przewozu spełniającej kryteria Art. 1 (1), niezależnie od faktu czy w związku z daną umową został wystawiony jakikolwiek dokument przewozowy czy też nie;
- (ii) Przyjęte definicje mają na celu objęcie jak najszerszej kategorii dokumentów przewozowych zarówno mających charakter papierów wartościowych jak i nie mających tego charakteru, które w związku z umową przewozu ładunku zostają wystawione przez przewoźnika;
- (iii) Zrezygnowano z jednoznacznego określenia danych dokumentów przewozowych (np. konosament, morski list przewozowy itp.) zastępując bardziej ogólnikowym elastycznym sformułowaniem „dokument przewozowy” lub „zbywalny dokument przewozowy”. Przyjęcie obszerniejszych terminologicznie definicji – nie wyłącza oczywiście możliwości stosowania (w nazwie oraz formularzu) dotychczas funkcjonujących w obrocie morskim dokumentów jak też umożliwia obejmowanie dokumentów, które w przyszłości będą przyjęte i wprowadzone w obieg przez praktykę żeglugową;

- (iv) Za rozważaniami przyjętymi w Regułach Rotterdamskich przyjęto rozwiązania legislacyjne wprowadzające ekwiwalentność prawną dokumentów przewozowych w formie klasycznej pisemnej oraz postaci elektronicznej.

W pierwszym rzędzie Reguły Rotterdamskie wprowadzają ogólną definicję dokumentu przewozowego [Art. 1 (14) – „Transport document”], która w swym zakresie obejmuje jakikolwiek dokument przewozowy wydany przez przewoźnika w związku z umową ładunku pod warunkiem, iż dokument ten zawiera z jednej strony potwierdzenie przyjęcia ładunku przez przewoźnika zaś z drugiej strony potwierdzenie warunków danej umowy przewozu.

W oparciu o definicję wyjściową, zgodnie z systematyką anglosaską cała systematyka Reguł Rotterdamskich oparta jest na trójpodziale dokumentów:

- (-) „niezbywalne dokumenty przewozowe” („non-negotiable transport documents”) [Art. 1(16)] (np. „seawaybill”);
- (-) niezbywalne dokumenty przewozowe wymagające okazania („non-negotiable transport document required surrender”) [np. Art. 46 lub Art. 51(2)] (np. „straight B/L”);
- (-) dokumenty przewozowe będące papierami wartościowymi („negotiable transport document” – Art. 1(15)] (klasyczny B/L).

Trójpodział taki nie jest do zaakceptowania w systemie prawa polskiego. Co do zasady konosament imienny („straight B/L”) lub w nomenklaturze Reguł Rotterdamskich „niezbywalny dokument przewozowy wymagający okazania” jest kategorią papieru wartościowego [zob. Art. 921⁸ k.c. w związku z Art. 134 § 1 pkt 1 k.m.] obok klasycznego konosamentu „na zlecenie” i „na okaziciela” [zob. odpowiednik Art. 921⁹ oraz Art. 921¹⁰ k.c. w związku z Art. 134 § 1 pkt 2 i 3 k.m.].

W efekcie, w przypadku adaptacji rozważanych przepisów Reguł Rotterdamskich do systemu prawa polskiego koniecznym będzie dokonanie podziału na:

- (-) „dokument przewozowy”
- (-) „imienny dokument przewozowy”;
- (-) „zbywalny dokument obiegowy”.

W praktyce odpowiadać to będzie w przypadku:

- (-) „dokumentu przewozowego” - morskiemu listowi przewozowemu, itp.
- (-) „imiennego dokumentu przewozowego” z Art. 104 pkt. 7a – konosamentowi imiennemu [zob. odpowiednik Art. 134 § 1 pkt 1 k.m. w związku z Art. 921⁸ k.c.);
- (-) „zbywalnego dokumentu przewozowego” z Art. 104 pkt. 8 – konosamentom na zlecenie i konosamentom na okaziciela [zob. odpowiednik Art. 134 § 1 2 i 3 k.m. oraz Art. 921⁹ k.c. oraz Art. 921¹⁰ k.c.).

Art. 1(17) Reguł Rotterdamskich wprowadza ogólną definicję przekazu elektronicznego jako nośnika informacyjnego wzorowaną na UNICTRAL Model Law on Electronic Commerce 1996/1998 (tzw. „Model Law”) lub Dyrektywie UE 2000/3 EC z dn. 06.06.2000 r.

Konsekwentnie Art. 1 (21) Pr. i Art. 1 (22) Reguł Rotterdamskich przygotowu-

ją podstawę prawną do realizacji przewidzianej w „Model Law” i Dyrektywie z 2000 r. zasady ekwiwalentności („concept of equivalence”) klasycznych dokumentów przewozowych z dokumentami przewozowymi sporządzonymi w postaci elektronicznej.

Wprowadzając warunki prawne do pełnej ekwiwalentności klasycznych (papierowych) nośników dokumentów przewozowych i ich elektronicznych odpowiedników autorzy Reguł mieli świadomość, z jednej strony, braku aktualnie technologicznych rozwiązań, które w pełni mogłyby zrealizować założenia przyjęte przez Reguły, z drugiej zaś strony – ograniczeń legislacyjnych w poszczególnych krajach nie uwzględniających zasad pełnej ekwiwalentności papierowej i elektronicznej formy dokumentów przewozowych.

Z tego tytułu przyjęte rozwiązanie umożliwiające swobodne przechodzenie w praktyce z jednej formy dokumentu na drugi [Art. 3, Art. 10], nie precyzują szczegółów technicznych i wymogów informatycznych danych dokumentów, pozostawiając to rozwojowi technologii i decyzji legislacyjnej poszczególnych państw.

W ostatecznym rachunku Reguły Rotterdamskie, w daleko szerszym niż jakiegokolwiek inne dotychczasowe regulacji międzynarodowe w tym zakresie podjęły się regulacji nie tylko dokumentów przewozowych aktualnie używanych w światowym handlu morskim ale też ustanowiły solidne podstawy prawne do szerszego zastosowania elektronicznych nośników informatycznych, które z założenia mają w przyszłości zastąpić tradycyjny papierowy dokument przewozowy. ■

Pojęcie armatora w Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku

Artur Pomorski, Adam Gielnik

Konwencja o pracy na morzu z 2006 roku (ang. Maritime Labour Convention – MLC) weszła w życie w dniu 20 sierpnia 2013r. Jak już opisywaliśmy w poprzednim numerze newslettera jest to akt prawa międzynarodowego, który na niespotykanym dotychczas poziomie kompleksowości reguluje zagadnienia związane z wykonywaniem pracy na morzu.

MLC ratyfikowało do tej pory 51 państw, w których zarejestrowane jest 75% światowego tonażu brutto. Z uwagi na fakt, że standardy narzucone przez MLC spełniać muszą nie tylko statki pływające pod banderami państw stron Konwencji, ale również są one egzekwowane przez Port State Control (w konsekwencji wdrażania reguły *"no less favourable treatment"*) wobec statków podnoszących bandery państw, które nie ratyfikowały MLC, Konwencja nabiera charakteru globalnego.

Generalnie MLC należy uznać za udaną, nowoczesną legislację międzynarodową. Jednakże to co jest jej dużą zaletą – elastyczność postanowień, niekiedy okazuje się również jej słabością. W tym kontekście, można wskazać, m.in. iż zawarta w MLC definicja armatora została tak ukształtowana, że nie sposób jest w sposób jednoznaczny ocenić, które podmioty należą do tej kategorii. Opisany w niniejszym artykule problem związany z

zakresem stosowania MLC był jednym z pierwszych, z którymi musieli/muszą poradzić sobie armatorzy pod rządami nowej regulacji.

Zgodnie z Konwencją, pojęcie „armator” (ang. shipowner) oznacza właściciela lub inną organizację lub osobę, taką jak menedżer, agent lub osoba wynajmująca statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za funkcjonowanie statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z Konwencją, bez względu na to, czy jakkolwiek inna organizacja lub osoba wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.

W zamyśle twórców Konwencji, opisana powyżej niezwykle szeroka definicja armatora uwzględniać miała wszelkie modele eksploatacyjne stosowane w sektorze żeglugowym. Powyższe założenie, jakkolwiek słuszne, w praktyce pociągnęło za sobą istotne niedogodności związane z tym, że definicja ta jest tak ogólna, że trudno wskazać jej jednoznaczną interpretację.

W związku z tym niektóre państwa ratyfikujące Konwencję przyjmują, że armatorem jest właściciel statku albo podmiot, który przejął od właściciela statek i uprawia nim żeglugę. Takie rozwiązanie wydaje się być najwłaściwsze albo-

wiem składa wszystkie obowiązki i całą odpowiedzialność na podmiot, który ma faktycznie decydujący wpływ na sposób eksploatacji statku. To on decyduje czy i w jakim zakresie ewentualnie podzlecić wykonywanie obowiązków na nim ciążących innym podmiotom. Takie podejście w zasadzie nie budzi kontrowersji wśród armatorów.

Z kolei część państw stanęła na stanowisku, iż armatorem jest podmiot sprawujący zarząd techniczny nad statkiem i posiadający ISM Document of Compliance. Takie ujęcie zwykle budzi sprzeciw shipmanagerów, albowiem w świetle Konwencji to armator ponosi całą odpowiedzialność z tytułu realizacji obowiązków w zakresie zapewnienia marynarzom odpowiednich warunków życia i pracy na statku. Stawia ich to w trudnej sytuacji albowiem czyni ich odpowiedzialnymi również za sprawy, na które nie mają faktycznie żadnego wpływu jako zarządzający, jak chociażby np. szereg spraw związanych z zatrudnianiem marynarzy do pracy na statku czy realizacja przez pracodawców obowiązków wynikających z zawartej umowy o pracę na statku (wypłata wynagrodzeń, odszkodowań, czy też pokrywanie kosztów leczenia i repatriacji).

Jest również trzecia grupa państw, które zaproponowały jeszcze inne rozwiązanie, tj. aby za armatora uważać łącznie dwa podmioty – właściciela i shipmanager'a. Ta koncepcja wydaje się z gruntu nietrafiona, albowiem narusza podstawową zasadę wynikającą z „filozofii Konwencji”, tj. aby odpowiedzialnym za spełnienie wszystkich obowiązków (w

zakresie warunków życia i pracy na statku) był tylko jeden podmiot.

Opisana powyżej niepewność co do prawidłowej interpretacji pojęcia armatora na gruncie Konwencji, utrudnia i tak już niełatwy proces adaptacji nowej regulacji. Po pierwsze dlatego, że przyjęcie przez państwo bandery interpretacji wskazanej powyżej jako druga, niezależnie od nałożenia na shipmanager'ów odpowiedzialności o bardzo szerokim zakresie wymaga również w dużej części przypadków wdrożenia przez armatorów zmian w dotychczasowych metodach eksploatacji statków. Po drugie niejednolite stanowisko państw czyni kłopotliwym eksploatację statków podnoszących różne bandery, albowiem wymaga od armatorów zastosowania zamiast, jak dotychczas, jednego modelu eksploatacji statków odmiennych schematów eksploatacji uzależnionych od rodzaju podnoszonej na statku bandery. Po trzecie należy wskazać, że zwykle bezpośrednio zainteresowane podmioty - armator, shipmanager - uzyskiwały informacje o konkretnym sposobie interpretacji omawianej definicji dopiero na etapie uzyskiwania z państwa bandery dokumentów wymaganych przez MLC, a zatem zbyt późno by dokonać, w razie potrzeby, najbardziej optymalnych zmian.

Na zakończenie wskazujemy, że dyskusje nad prawidłową interpretacją pojęcia armator w dalszym ciągu toczą się na różnych forach i być może doprowadzą do wprowadzenia zmian do Konwencji podczas Konferencji przeglądowej w 2014r. ■

Nowy program Komisji Europejskiej dla transportu śródlądowego

Piotr Gajlewicz

Komisja Europejska przedstawiła nowy program działań „NAIADES II”, którego celem jest poprawa warunków ramowych sektora śródlądowego transportu wodnego oraz wyników tego środka transportu w zakresie gospodarki i ochrony środowiska¹. Stanowi on aktualizację programu „NAIADES I”, przyjętego przez Komisję Europejską w 2006r.

Zgodnie z danymi przedstawionymi przez Komisję Europejską, pięć największych portów morskich w Unii Europejskiej ma połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi. W tym, z największego Rotterdamu, w 2010r. jedną trzecią wszystkich towarów wyeksportowano za pośrednictwem tej formy transportu. Sieć korytarzy TEN-T obejmuje 230 porty śródlądowe, z których prawie 40 pełni jednocześnie funkcję portu śródlądowego i morskiego. Łączna długość śródlądowych dróg wodnych w Europie 37 tys. km.

Mając na uwadze znaczenie tej cichej i energooszczędnej formy transportu, która odgrywa kluczową rolę w przemieszczaniu towarów z ruchliwych por-

tów morskich Europy do ich końcowego miejsca przeznaczenia, proponuje się wprowadzenie szeregu działań w celu jej efektywniejszego wykorzystania w dłuższej perspektywie czasowej. Łącznie śródlądowy transport wodny odpowiada jedynie za 6 % ładunków przewożonych co roku w Unii Europejskiej.

W aspekcie prawnym, program „NAIADES II” przewiduje podjęcie rozwiązań przeciwdziałających nakładaniu się ram prawnych i kompetencji w sektorze żeglugi śródlądowej oraz zmierzających do ograniczenia formalności administracyjnych. Przewiduje się, między innymi, działania administracyjne i ustawodawcze służące zapewnieniu bardziej ukierunkowanej współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi w celu uniknięcia powielania uregulowań w tej samej materii.

Jako jeden z przykładów pierwszych działań w tym kierunku podaje się porozumienie administracyjne między służbami Komisji a Centralną Komisją Żeglugi na Renie. Ponadto, w ramach programu „NAIADES II” przedstawiono nowy wniosek dotyczący dyrektywy mającej zastąpić dyrektywę 2006/87/WE² ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i pozwalającej na wcielenie w życie jednolitych norm.

Spośród innych działań proponowanych w ramach programu „NAIADES II” przewiduje się, między innymi, te zmierzające do poprawy jakości infrastruktury i wspierania włączenia śródlądowego transportu wodnego w łańcuch logistyczny poprzez zapewnienie lepszych połączeń z innymi rodzajami transportu. Dotyczy to, w szczególności, realizacji korytarzy TEN-T czy przeglądu uruchomionych usług informacji rzecznej (RIS). Inną intencją Komisji Europejskiej jest zwiększenie zastosowania paliw alternatywnych, takich jak

¹ MEMO/13/771; http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-771_pl.htm.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (2006/87/WE).

ciekły gaz ziemny (LNG), jako paliwa zastępczego dla statków.

Uzasadniając zaproponowane działania, Komisja Europejska wskazuje, iż lepsze wykorzystanie śródlądowych dróg wod-

nych odbije się korzystnie na wszystkich gałęziach gospodarki w Europie, natomiast operatorom żeglugi śródlądowej przyniesie korzyści, między innymi, w postaci bardziej przejrzystych ram prawnych. ■

Drogie żeglowanie na skróty

Dariusz Szymankiewicz, Piotr Jędrusiak

Praktyka żeglowania stałymi, z góry ustalonymi szlakami wodnymi zrodziła się u schyłku XIX wieku pośród armatorów obsługujących połączenia pasażerskie na Północnym Atlantyku, głównie ze względów bezpieczeństwa. Społeczność międzynarodowa dała następnie wyraz aprobaty dla powyższej praktyki w najważniejszych dla branży morskiej międzynarodowych konwencjach, m.in. SOLAS czy COLREG. Obowiązkowe szlaki żeglugowe opracowywane są przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) od dziesięcioleci, nie tylko w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, ale także ze względów nawigacyjnych czy ekologicznych.

Jeden z wielu szlaków żeglugowych znajduje się po holenderskiej stronie szelfu kontynentalnego. Nie lokalizuje się tam platform wiertniczych, farm wiatrowych czy innych konstrukcji przez co znacząco zminimalizowano ryzyko kolizji. Statki, podążając szlakiem na Morzu Północnym z Hinder do Zatok Niemieckiej, zachowują bezpieczną odległość od Wysp na Morzu Waddena, dzięki czemu realizowany jest główny cel owego szlaku – maksymalnie obniżone zostało ryzyko rozległego skażenia tego obszaru ropą naftową lub inną niebezpieczną substancją w razie wypadku na Morzu Waddena. Wytyczenie szlaku we względnie

bezpiecznej odległości od Wysp pozwala uzyskać więcej czasu na wdrożenie działań zabezpieczeń w przypadku, gdyby mimo wszystko doszło na tym akwenie do niebezpiecznego zdarzenia.

Zdarza się jednak, że statki schodzą z obowiązkowych szlaków żeglugowych. Motywacją dla podjęcia takiej decyzji są względy czysto ekonomiczne, bowiem skracając w ten sposób rejs można zaoszczędzić na paliwie – w zależności od parametrów jednostki – nawet ponad 9000 euro.

Straż Ochrony Wybrzeża stale śledzi ruchy statków na północ od Morza Waddena, dzięki czemu jest w stanie szybko namierzyć te statki, które są zobligowane do korzystania z nakazanego szlaku żeglugowego (obowiązek ten dotyczy bowiem oznaczonych statków, m.in. przewożących ładunki niebezpieczne). Z danych zebranych przez Straż Ochrony Wybrzeża wynika, iż liczba statków zbaczająca z obowiązkowego szlaku żeglugowego na tym akwenie spadła w 2012 r. o ponad połowę w stosunku do danych z lat 2010 i 2011 roku (60-70 jednostek w latach 2010 r. i 2011 r., 28 jednostek w 2012 r.).

Spadek ten nie został jednak przez holenderskie władze uznany za wystarczający. Stwierdzono, iż maksymalna kara za opuszczenie obowiązkowego szlaku żeglugowego

w kwocie 7600 euro jest nieadekwatna w stosunku do korzyści mogących płynąć ze złamania zakazu. W związku z powyższym holenderskie Ministerstwo do spraw Infrastruktury i Środowiska wysunęło propozycję podwyższenia górnego poziomu kar, co holenderski rząd zaakceptował, a następnie zobowiązał się wobec Izby Reprezentantów do wprowadzenia nowych regulacji w życie. Celem zredukowania liczby statków scho-

dzących z obowiązkowej trasy i przepływających zbyt blisko Wysp na Morzu Waddena zamierza się wprowadzić kary w maksymalnej wysokości 78 000 euro, dzięki czemu grożąca kara będzie znacząco wyższa niż potencjalne oszczędności.

Powyższe przepisy mają zacząć obowiązywać z dniem 1 stycznia 2014 roku. ■

Zmiany w Kodeksie Pracy

Radosław Włodarczyk, Maciej Jaśkiewicz

W przeciągu ostatnich trzech miesięcy nastąpiły zmiany kodeksu pracy mające niebagatelne znaczenie zarówno dla pracowników jak i pracodawców. Nowe uregulowania wprowadziły między innymi ruchomy czas pracy oraz nowy rodzaj urlopu – urlop rodzicielski.

Ustawa z dnia 28 maja 2013 roku o zmianie ustawy - Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, obowiązująca od dnia 17 czerwca 2013 roku, zmieniła przepisy związane z rodzicielstwem pracowników i wprowadziła w tym zakresie nową instytucję prawa pracy. Mowa tu o urlopie rodzicielskim, który jest zwolnieniem od pracy udzielanym na wniosek pracownika w celu sprawowania opieki nad dzieckiem w pierwszym roku jego życia. Główną cechą odróżniającą go od urlopu macierzyńskiego jest jego fakultatywny charakter oraz możliwość korzystania z niego przez oboje rodziców. Ponadto urlop rodzicielski jest urlopem płatnym – w czasie jego trwania przysługuje prawo do za-

siłku macierzyńskiego, co z kolei odróżnia go od urlopu wychowawczego. Specyficzne uregulowanie urlopu rodzicielskiego sprawia, że jest on nierozzerwalnie związany z urlopem macierzyńskim i dodatkowym urlopem macierzyńskim, bowiem możliwość skorzystania z nowego typu urlopu jest uzależniona od wcześniejszego wykorzystania dodatkowego urlopu macierzyńskiego, o który można wnioskować dopiero po wykorzystaniu właściwego urlopu macierzyńskiego.

Uprawnieni do urlopu rodzicielskiego są zarówno pracownica jak i pracownik. Ustawodawca nie różnicuje więc pozycji pracownika w zależności od płci - urlop rodzicielski rodzice mogą podzielić między siebie, korzystać z niego jednocześnie lub zdecydować, że w całości wykorzysta go jedno z nich. Jedynym ograniczeniem jest tutaj maksymalny łączny wymiar urlopu, który wynosi 26 tygodni (niezależnie od liczby urodzonych dzieci). Może być on udzielony w całości

jednorazowo lub nie więcej niż w 3 częściach. Każda z tych części musi jednak stanowić wielokrotność tygodnia i jednocześnie nie może być krótsza niż 8 tygodni.

Pracownik może skorzystać z urlopu rodzicielskiego w jednym z dwóch trybów, przy czym urlop ten zawsze udzielany jest na jego pisemny wniosek. Zwyczajny tryb zawarty jest w art. 182^{1a} KP zgodnie z którym, pracownik, w terminie nie krótszym niż 14 dni przed rozpoczęciem korzystania z tego urlopu składa wniosek swojemu pracodawcy. Pracodawca nie może odmówić, jednak trzeba pamiętać, iż warunkiem koniecznym do udzielenia urlopu jest uprzednie wykorzystanie całości przysługującego dodatkowego urlopu macierzyńskiego. We wniosku pracownik powinien wskazać termin zakończenia dodatkowego urlopu macierzyńskiego lub poprzedniej części urlopu rodzicielskiego oraz zawrzeć oświadczenie o braku zamiaru korzystania z urlopu przez drugiego z rodziców, albo o okresie w którym drugi z rodziców zamierza korzystać z tego urlopu.

Zgodnie z drugim trybem zawartym w art. 179¹ KP pracownica w ciągu 14 dni od dnia porodu (czyli już w trakcie trwania urlopu macierzyńskiego) może wnioskować o udzielenie kolejno po sobie wszystkich przysługujących jej urlopów (macierzyńskiego, dodatkowego macierzyńskiego i rodzicielskiego), a pracodawca ma obowiązek taki wniosek uwzględnić. W tym miejscu należy wskazać, że prawo do urlopu w tym trybie przysługuje tylko pracownikom, a nie każdemu z rodziców tak jak przy

trybie zwykłym. Od tej zasady istnieje jeden wyjątek – w art. 179³ KP ustawodawca postanowił, że pracownica która zgłosiła chęć skorzystania z urlopu w trybie z art. 179¹ KP może zrezygnować w części bądź w całości z urlopu rodzicielskiego i powrócić do pracy. Wniosek w sprawie rezygnacji, w tej sytuacji musi zostać złożony najpóźniej na 14 przed przystąpieniem do pracy; jest to jednocześnie jedyna sytuacja w której można zrezygnować z udzielonego wcześniej urlopu rodzicielskiego. Niewykorzystaną część urlopu może wtedy wykorzystać ojciec wychowujący dziecko (odpowiedni wniosek powinien on złożyć minimum na 14 dni przed rozpoczęciem korzystania z urlopu).

Sytuacja pracownika korzystającego z urlopu rodzicielskiego jest zbliżona do sytuacji pracownika korzystającego z dodatkowego urlopu macierzyńskiego. Za czas korzystania z urlopu rodzicielskiego pracownik nabywa prawo do urlopu wypoczynkowego i przysługuje mu szczególna ochrona trwałości stosunku pracy. Jedyna różnica dotyczy wynagrodzenia, które nie przysługuje w trakcie korzystania z urlopu w zamian za co pracownik otrzymuje zasiłek macierzyński w wysokości 60% podstawy wymiaru zasiłku. Wysokość zasiłku będzie inna w dwóch sytuacjach - po pierwsze, kiedy pracownica skorzysta z urlopu w trybie art. 179¹ KP, zasiłek macierzyński będzie przysługiwał jej w wysokości 80% podstawy wymiaru przez cały, łączny okres trwania urlopów macierzyńskiego, dodatkowego macierzyńskiego i rodzicielskiego. Po drugie, w przypadku rezygnacji z zasiłku macie-

rzyńskiego za okres odpowiadający okresowi dodatkowego urlopu macierzyńskiego w pełnym wymiarze lub jego części albo okresowi dodatkowego urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego w pełnym wymiarze lub jego części lub w przypadku rezygnacji z zasiłku za okres odpowiadający okresowi urlopu rodzicielskiego w pełnym wymiarze, przysługuje jednorazowe wyrównanie pobranego zasiłku macierzyńskiego do 100% podstawy wymiaru zasiłku pod warunkiem niepobrania zasiłków macierzyńskich za okres odpowiadający okresom tych urlopów. Wyrównanie nie będzie więc przysługiwało jeżeli pracownica zrezygnuje tylko z części urlopu rodzicielskiego z którego korzysta.

Co do łączenia urlopu rodzicielskiego z pracą u pracodawcy udzielającego tego urlopu nastąpiła zmiana dotycząca zgody pracodawcy na taki tryb pracy. Do czasu nowelizacji pracodawca zobowiązany był uwzględnić wniosek pracownika w tym zakresie, obecnie jednak może on odmówić łączenia dodatkowego urlopu macierzyńskiego lub urlopu rodzicielskiego z pracą, jeżeli takie połączenie nie jest możliwe ze względu na organizację pracy lub rodzaj pracy wykonywanej przez pracownika. W pozostałym zakresie łączenie urlopu rodzicielskiego z pracą odbywa się na takich samych zasadach jak przy dodatkowym urlopie macierzyńskim. Pracownik może więc wykonywać pracę w wymiarze nie wyższym niż połowa pełnego wymiaru czasu pracy, a urlop rodzicielski udzielany jest wtedy na pozostałą część wymiaru czasu pracy.

Druga z opisywanych nowelizacji – ustawa z dnia 12 lipca 2013 roku o zmianie ustawy Kodeks pracy oraz ustawy o związkach zawodowych weszła w życie 23 sierpnia 2013 roku. Wśród wprowadzonych przez nią zmian najważniejsze są: możliwość wydłużenia okresu rozliczeniowego do 12 miesięcy oraz wprowadzenie ruchomego czasu pracy.

Według zmienionego art. 129 § 2 KP okres rozliczeniowy może być przedłużony w każdym systemie pracy, jednak tylko wtedy kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi lub technicznymi lub dotyczącymi organizacji pracy, przy zachowaniu ogólnych zasad dotyczących ochrony bezpieczeństwa i zdrowia pracowników. Przedłużenie takie jest możliwe w układzie zbiorowym pracy lub w porozumieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi. W sytuacji w której u pracodawcy nie działa żadna organizacja związkowa, przedłużenie okresu rozliczeniowego jest możliwe jedynie w porozumieniu z przedstawicielami pracowników, wyłonionymi w sposób przyjęty u danego pracodawcy. Dłuższy okres rozliczeniowy ma w założeniu zwiększyć elastyczność organizowania czasu pracy, a w konsekwencji pozwolić na utrzymanie miejsc pracy i zapobiegać zwolnieniom pracowników, które byłyby dokonywane w okresie dekonunktury. Oczywiście nowy stan prawny jest korzystny również dla pracodawcy, gdyż umożliwia mu szybkie dostosowywanie się do rynku bez potrzeby angażowania dodatkowych zasobów. Z drugiej jednak strony, pomimo wymogu zgody reprezentacji

pracowników na przedłużenie okresu rozliczeniowego, zwiększa się też ryzyko nadużywania wskazanych wyżej uprawnień przez mniej uczciwych pracodawców.

W kwestii tzw. ruchomego czasu pracy, zmieniona ustawa przewiduje dwa tryby jego stosowania. Po pierwsze rozkład czasu pracy może przewidywać różne godziny rozpoczynania pracy w dniach, które zgodnie z tym rozkładem są dla pracownika dniami pracy. Oznacza to, że pracownik będzie mógł rozpoczynać pracę w określonych godzinach w poszczególnych dniach tygodnia i kończyć ją po przepracowaniu obowiązującego go dobowego wymiaru pracy. Drugi tryb polega na ustaleniu przedziału czasu, w którym pracownik sam decyduje o godzinie rozpoczęcia pracy w dniu który, zgodnie z rozkładem jest dla pracownika dniem pracy. W tej sytuacji pracownik będzie rozpoczynał pracę wedle własnego uznania w wybranym przedziale czasu np. pomiędzy godziną 7 a 9, a kończył po przepracowaniu obowiązującego go dobowego wymiaru czasu pracy. Niezależnie jednak od trybu, nowy rozkład czasu pracy nie może naruszać prawa pracownika do 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku na dobę i co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku

w tygodniu. Ustawodawca postanowił również, że w ruchomym czasie pracy, nadgodzin nie stanowi ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie. Zgodnie z art. 150 § 3 KP ruchomy czas pracy może zostać wprowadzony w układzie zbiorowym lub porozumieniu z zakładową organizacją związkową tak jak ma to miejsce przy przedłużaniu okresu rozliczeniowego. Ponadto, ustalenie nowego rozkładu czasu pracy w którymkolwiek ze wskazanych wyżej trybów, może nastąpić także na pisemny wniosek pracownika. W takim przypadku, oraz w sytuacji kiedy rozkład wynika z prawa pracy lub z umowy o pracę, pracodawca nie ma obowiązku sporządzania rozkładu czasu pracy.

Podsumowując można stwierdzić, że wskazane wyżej nowelizacje kodeksu pracy pozostawiają pracownikom i pracodawcom coraz większą ilość kwestii do samodzielnego rozstrzygnięcia. W założeniu ma to prowadzić do uelastycznienia prawa pracy i dać pracodawcom większą swobodę w dostosowywaniu się do rynku, co może mieć zbawienny wpływ na gospodarkę krajową w skali makro. Dokładna ocena skutków wprowadzonych rozwiązań, będzie jednak możliwa dopiero po dłuższym czasie ich obowiązywania. ■

Ochrona prawa do firmy

Łukasz Radosz

Firma stanowi jedno z podstawowych dóbr osobistych każdego przedsiębiorcy. Zasady prawa firmowego zostały uregulowane w przepisach Kodeksu cywilnego (art. 43²-43¹⁰ k.c.).

Zgodnie z art. 43² § 1 k.c. firma to oznaczenie, pod którym działa przedsiębiorca. Odnosząc się do definicji przedsiębiorcy zawartej w art. 43¹ k.c., można stwierdzić, że firma to oznaczenie podmiotów prawa cywilnego (osób fizycznych, osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych niemających osobowości prawnej, ale posiadających zdolność prawną przyznaną przepisami ustawy), które we własnym imieniu prowadzą działalność gospodarczą lub zawodową.

Firma odgrywa bardzo istotną rolę w zakresie funkcjonowania każdego przedsiębiorcy. Umożliwia jego identyfikację w obrocie gospodarczym oraz odróżnia go od innych podmiotów działających na rynku. Dla przedsiębiorców wyłączność używania firmy odgrywa ogromne znaczenie ze względów konkurencyjnych. Ponadto, wskazuje się na ważną rolę firmy w sferze ochrony konsumentów. Firma z jednej strony symbolizuje bowiem renomę przedsiębiorcy, z drugiej natomiast jest istotnym źródłem informacji dla konsumenta³. Konieczność zapewnienia odpowiedniej ochrony prawa do firmy posiada zatem silne uzasadnienie praktyczne.

Istnieje wiele sposobów prowadzących do naruszenia dobra osobistego w postaci prawa do firmy. Przede wszystkim naruszenie prawa do firmy ma miejsce w sytuacji jej bezprawnego wykorzystywania lub używania firmy bardzo zbliżonej przez innego przedsiębiorcę na tym samym rynku. Podobnie naruszenia prawa do firmy może stanowić jej przekręcanie, zniekształcanie czy ośmieszanie.

Należy podkreślić, że ochrona prawa do firmy przysługuje na specyficznych zasadach. Art. 43¹⁰ k.c. wyczerpująco formułuje bowiem przesłanki ochrony firmy, a także zakres przysługujących pokrzywdzonemu roszczeń. Stanowi on autonomiczną regulację, przez co nie ma obecnie podstaw do odwoływania się do art. 24 k.c. określającego ogólną zasadę ochrony dóbr osobistych.

Koncepcja ochrony prawa do firmy jest jednak zbliżona do ogólnej koncepcji ochrony dóbr osobistych. Podobnie jak art. 24 k.c., za podstawę tej ochrony przyjmuje się domniemanie bezprawności naruszenia dobra osobistego. Niewątpliwie stanowi to ułatwienie dochodzenia roszczeń, ponieważ zwalnia przedsiębiorcę od konieczności udowodnienia bezprawności zachowania sprawcy przerzucając na pozwanego ciężar wykazania, że nie działał bezprawnie. Za działanie, które nie jest bezprawne można uznać m. in. działanie na podstawie upoważnienia, o którym mowa w art. 43⁹ § 2 oraz działanie stanowiące wykonywanie

³ A. Janiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Część ogólna*, red. A. Kidyba, Warszawa 2012, s. 229-230.

własnego prawa wynikającego z pierwszeństwa użycia firmy na tym samym rynku⁴.

Na uwagę zasługują jednak przede wszystkim wskazane w omawianym art. 43¹⁰ k.c. środki ochrony. Należy wskazać, iż nie są one tożsame z środkami przewidzianymi w art. 24 k.c. Zgodnie z art. 43¹⁰ k.c. przedsiębiorca, którego prawo do firmy zostało zagrożone cudzym działaniem, może żądać zaniechania tego działania, chyba że nie jest ono bezprawne. Ponadto w przypadku dokonanego naruszenia może on także żądać usunięcia jego skutków, złożenia oświadczenia lub oświadczeń w odpowiedniej treści i formie, naprawienia na zasadach ogólnych szkody majątkowej lub wydania korzyści uzyskanej przez osobę, która dopuściła się naruszenia.

Zasadniczą odmiennością w stosunku do art. 24 k.c. jest pozbawienie przedsiębiorcy możliwości wniesienia powództwa o zadośćuczynienie. Ponadto należy zauważyć, że roszczenie o złożenie oświadczenia lub oświadczeń w odpowiedniej formie i treści zostało wyodrębnione spośród roszczenia o usunięcie skutków naruszenia.

Nowość stanowi również roszczenie o wydanie uzyskanych przez sprawcę naruszenia korzyści. Roszczenie to zalicza się do kategorii roszczeń restytucyjnych. Należy jednak zaznaczyć, że jego celem nie jest naprawienie uszczerbku wywołanego naruszeniem prawa, lecz w większej mierze umożliwienie

poszkodowanemu stania się beneficjentem korzyści osoby trzeciej (sprawcy) wynikających z bezprawnego naruszenia prawa⁵. Wydaje się, że roszczenie to należy ujmować, jak roszczenie z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia. Wymagane jest w konsekwencji wykazanie związku pomiędzy zubożeniem uprawnionego do firmy a wzbogaceniem sprawcy naruszenia jego prawa podmiotowego⁶.

Do rozstrzygnięcia pozostaje również kwestia dopuszczalności kumulacji roszczenia o wydanie uzyskanych korzyści oraz roszczenia odszkodowawczego. Interpretacja spójnika "lub" często wzbudza bowiem kontrowersje. Można było to zaobserwować chociażby przy kumulacji roszczeń wynikających z art. 448 k.c. Wydaje się jednak, że podobnie jak w przypadku art. 448 k.c., również w ramach art. 43¹⁰ k.c. możliwe jest kumulatywne wystąpienie z oboma wspomnianymi roszczeniami.

Na koniec warto zauważyć, że ochrona firmy przewidziana w ramach przepisów Kodeksu cywilnego realizowana jest nie tylko w obrocie gospodarczym, ale również poza nim. Może być ponadto skierowana przeciwko każdemu, kto dopuszcza się naruszenia interesu przedsiębiorcy związanego z jego prawem do firmy. Zakres tej ochrony nie jest również ograniczony terytorialnie ani też zakresem działalności uprawnionego do firmy⁷. ■

⁴ U. Promińska, [w:] *Komentarz, Kodeks cywilny. Część ogólna. red.* M. Pyziak-Szafnicka, Warszawa 2009, s. 447.

⁵ A. Kubiak-Cyrul, *Dobra osobiste osób prawnych*, Kraków 2005, s. 243.

⁶ U. Promińska, [w:] *Komentarz..., op. cit.*, s. 449.

⁷ A. Janiak, [w:] *Komentarz..., op. cit.*, s. 257.

Znaczące zmiany w zakresie opodatkowania węgla

Piotr Porzycki

12 lipca 2013 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej przyjął ustawę o zmianie ustawy o podatku akcyzowym w zakresie opodatkowania wyrobów węglowych [dalej: „Ustawa”], wprowadzającą znaczące zmiany co do sposobu opodatkowania tych wyrobów.

W pierwszej kolejności wskazać należy, iż Ustawa zmienia dotychczasową definicję legalną „pośredniczącego podmiotu węglowego”, jak również wprowadza nowe pojęcie „finalnego nabywcy węglowego”, uzależniając tym samym uprawnienia podatnika, w tym możliwość nabywania:

- 1) wyrobów węglowych opodatkowanych,
- 2) niepodlegających opodatkowaniu albo
- 3) podlegających zwolnieniu z obowiązku w zakresie podatku akcyzowego

od statusu danego podatnika.

W ramach modyfikacji aktualnego stanu prawnego w zakresie czynności opodatkowanych, Ustawa wprowadza także zmiany dotyczące wyłączenia z opodatkowania akcyzą, czynności opodatkowanych oraz przesłanek zwolnienia z opodatkowania. W powyższym kontekście wskazać należy, iż zgodnie z regulacjami Ustawy, wyłączone z opodatkowania zostały:

- 1) sprzedaż wyrobów węglowych, dokonywana pomiędzy pośredniczącymi podmiotami węglowymi,
- 2) import i eksport wyrobów węglowych,
- 3) wewnątrzwspólnotowa dostawa i wewnątrzwspólnotowe nabycie wyrobów węglowych przez pośredniczący podmiot węglowy,
- 4) eksport oraz wewnątrzwspólnotowa dostawa wyrobów węglowych, dokonywana przez finalnego nabywcę węglowego.

Z kolei opodatkowaniu na gruncie Ustawy, podlegają takie czynności jak:

- 1) sprzedaż finalnemu nabywcy węglowemu wyrobów węglowych na terytorium Polski,
- 2) import oraz wewnątrzwspólnotowe nabycie wyrobów węglowych przez finalnego nabywcę węglowego,
- 3) użycie wyrobów węglowych zarówno przez pośredniczący podmiot węglowy, jak również finalnego nabywcę węglowego,
- 4) powstanie ubytków wyrobów węglowych.

Wprawdzie Ustawa nie przewiduje zmian w zakresie samych zwolnień z opodatkowania wyrobów węglowych, lecz wprowadza nowe obowiązki dla podmiotów uczestniczących w obrocie wyrobami akcyzowymi. Modyfikacje

powyższe dotyczą warunków koniecznych do spełnienia dla potrzeb zwolnienia i obejmują m. in. rezygnację z obowiązku załączania do wyrobów węglowych dokumentu dostawy.

Ponadto, zgodnie z nowymi regulacjami, pośredniczący podmiot węglowy, który dokonuje sprzedaży wyrobów węglowych na terytorium państwa siedziby finalnego nabywcy węglowego, zobowiązany jest do prowadzenia ewidencji w zakresie sprzedanych wyrobów węglowych. Pośredniczący podmiot węglowy powinien także na zbliżonych zasadach ewidencjonować wyroby węglowe, które zostały przez niego użyte w ramach zwolnień, przysługujących ze względu na przeznaczenie lub użytych dla celów nieobjętych zwolnieniem. Dodatkowo, mocą Ustawy zniesiono obowiązek prowadzenia ewidencji wyrobów węglowych, które wykorzystywane są do celów zwolnionych przez podmioty zużywające.

Ustawa wprowadza także zmiany, istotne z punktu widzenia podmiotów trudniących się usługami przeładunkowymi, a dotyczące sposobu rozliczania ubytków wyrobów węglowych. Z uwagi bowiem na modyfikację definicji legalnej „ubytków wyrobów węglowych”, straty wyrobów węglowych, które powstały w trakcie transportu, traktowane będą jako ubytki na gruncie ustawy o podatku akcyzowym. W kontekście ubytków wyrobów węglowych wskazać również należy na zmiany zasad stosowania zwolnień z opodatkowania tych ubytków, poprzez docelową rezygnację z obowiązku uzyskiwania przez poszczególnych podatników indywidualnych norm dopuszczalnych ubytków i zastąpienie ich normami ubytków, których wysokość określona będzie w odpowiednim rozporządzeniu Ministra Finansów.

Ustawa weszła w życie 20 września 2013 r. ■

Obrony karne dla radców prawnych

Krzysztof Wiszniewski

W dniu 30 sierpnia 2013 r. Sejm RP uchwalił zmianę Kodeksu postępowania karnego, Kodeksu karnego i niektórych innych ustaw. W ramach tejże nowelizacji radcom prawnym zostaje przyznane uprawnienie do występowania w procesie karnym w charakterze obrońcy.

Zmiana dotyczyć ma tych radców prawnych, którzy nie wykonują zawodu na podstawie umowy o pracę. Uchwalona nowelizacja przewiduje długie *vacatio legis*, bowiem uprawnienia do obrony karnej wejdą w życie od 01 stycznia 2015 r.

Wspomniana nowelizacja wymaga jeszcze akceptacji Senatu i podpisu Prezydenta. Jednak już teraz odnotować należy, że pod warunkiem doprowadzenia procesu legislacyjnego do końca zakończony zostanie proces zrównywania uprawnień procesowych przyznanych radcom prawnym i adwokatom. Poczytać to trzeba za sukces samorządu rad-

cowskiego, wieńczący wieloletnie starania.

Jednocześnie kończy się epoka monopolu adwokatów na obrony karne. Przełoży się to na zwiększenie konkurencyjności na rynku prawnym oraz poszerzenie dostępności usług świadczonych przez profesjonalnych pełnomocników. ■