



Newsletter

Styczeń 2016



Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego

www.czernis.pl

Szczecin

Marek Czernis
Kancelaria Radcy Prawnego

Plac Rodła 8, 70-419 Szczecin

tel. +48 91 359 44 30
fax +48 91 359 44 32

kancelaria@czernis.pl
www.czernis.pl

Clyde & Co LLP
London

St Botolph Building,
138 Houndsditch, EC3A 7AR
United Kingdom

tel. (20) 7876 5000
tax (20) 7623 5427

info@clydeco.com
www.clydeco.com

Gdynia

Marek Czernis
Kancelaria Radcy Prawnego
Oddział w Trójmieście

Z. Augusta 13/21, 81-359 Gdynia

tel. +48 58 625 12 33
fax + 48 58 665 36 91

kancelariagdynia@czernis.pl
www.czernis.pl

Clyde & Co LLP
New York

The Chrysler Building,
405 Lexington Avenue, NY 10174
United States

tel. 212 710 3900
fax 212 710 3950

info@clydeco.us
www.clydeco.com

Londyn

Marek Czernis
Kancelaria Radcy Prawnego
Oddział w Londynie

Flat 24 The Pullman Building
88 Spa Road, Londyn SE16 3QT

tel. +44 749 743 22 61

kancelarialondyn@czernis.pl
www.czernis.pl

Marek Czernis

Kancelaria Radcy Prawnego

Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego została założona w roku 1995. Obecnie Kancelaria dysponuje zespołem 27 prawników i asystentów prawnych (w tym 10 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 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, spedytorów 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.

Clyde & Co LLP

Clyde & Co LLP to jedna z największych międzynarodowych firm prawniczych na świecie, założona w 1933 roku w Wielkiej Brytanii. Obecnie główne biuro kancelarii mieści się w prestiżowym St. Botolph Building, w samym centrum londyńskiego City.

Ponadto Clyde & Co posiada blisko 40 oddziałów w strategicznych lokalizacjach na 6 kontynentach, m.in. w Nowym Jorku, Toronto, Sydney, Pekinie, Paryżu, St. Peterburgu, Sao Paulo i Dubaju. Kancelaria zatrudnia ponad 1400 prawników, w tym 290 partnerów.

Prawnicy Clyde & Co wykorzystując sieć biur rozmieszczonych we wszystkich najważniejszych jurysdykcjach świata z powodzeniem świadczą od lat pomoc prawną klientom, których działalność ma charakter międzynarodowy

Jednym z celów przyświecających Clyde & Co jest nieustanny rozwój, stąd systematycznie podejmowane są nowe wyzwania, wraz z którymi powstają kolejne biura w nowych lokalizacjach. W ostatnich aktach kierunku ekspansji są rynki Afryki i Australii i Oceanii, co pozwoli kompleksowo i jeszcze sprawniej służyć pomocą prawną przedsiębiorcom na całym świecie.

Spis treści

Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego

Sytuacja prawna podwykonawców przewoźnika i frachtującego w umowie przewozu - „Himalaya Clause” - Art. 4 Reguł Rotterdamskich. Część XIII (2)	5
Bezskuteczne odstąpienie od umowy czarteru na czas – sprawa „The Bulk Uruguay”	12
Obowiązkowe ważenie kontenerów od 1 lipca 2016 r.	17
Istotne zmiany przepisów dla spółek z siedzibą na BVI	19
Czy dieta oraz ryczałt za nocleg stanowią element płacy minimalnej w Niemczech	21
Transport samochodowy towarów – zezwolenia dla przedsiębiorców	24
Jednolity Europejski Dokument Zamówienia – unijne ułatwienie dla wykonawców w nowych zamówieniach publicznych	27
Podatkowe aspekty transakcji kapitałowych. Cz. IV – przekształcenie spółki osób fizycznych niebędącej osobą prawną, w spółkę kapitałową	29
Europejskie poświadczenie spadkowe	33
Zmiany w prawie upadłościowym – kiedy nastąpi upadłość przedsiębiorcy ?	36
„Sky is the limit”, czyli unijne plany na rozwój sektora lotnictwa	41
Potrącenie wierzytelności pieniężnych wyrażonych w różnych walutach	43
The Development of the Law of the Sea – part III	45

Clyde & Co LLP

“NAVIGAS 1” – Did the parties agree to the charter – or not?	51
Enforcing the Maritime Labour Convention - First employment case leads the way	53
“ANNA BO” - Court considers anti-suit injunction against Chinese proceedings	55
“AFRICA REEFER” - The importance of the correct choice of forum	57
FULTON SHIPPING INC and GLOBALIA BUSINESS TRAVEL S.A.U. (“The NEW FLAMENCO”)	58

Sytuacja prawna podwykonawców przewoźnika i frachtującego w umowie przewozu - „Himalaya Clause” - Art. 4 Reguł Rotterdamskich. Część XIII (2)

Pierwsza próba międzynarodowego uregulowania możliwości skorzystania z przysługujących przewoźnikowi uprawnień, do wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności przez podwykonawców przewoźnika, podjęta została w związku z pracami nad późniejszymi Regułami Haskimi¹.

W 1922 r. na Konferencji Brukselskiej² rozważano przepis, który ex lege, umożliwiałby objęcie przepisami konwencji określonej grupy podwykonawców. Jednakże dominująca w międzynarodowej legislaturze morskiej anglosaska koncepcja „privity of contract”³ przesądziła, iż przepis taki nie został przyjęty.

Zmianę przyniosły Reguły Visby z 1968 r.⁴, które wprowadziły nowy przepis Art. 4 bis. Zgodnie z nim:

1. Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane niniejszą konwencją mają zastosowanie w każdym postępowaniu przeciwko przewoźnikowi, dotyczącym straty lub szkody w towarach objętych umową przewozu, bez względu na to czy podstawą powództwa jest umowa, czy czyn niedozwolony.
2. Jeżeli takie postępowanie jest skierowane przeciwko pomocnikowi lub przedstawicielowi przewoźnika (a taki pomocnik lub przedstawiciel nie jest niezależnym przedsiębiorcą), to taki pomocnik lub przedstawiciel jest uprawniony do powołania się na zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności, na które - zgodnie z niniejszą konwencją - może powołać się przewoźnik.
3. Łączna wysokość kwot należnych od przewoźnika i takich pomocników i przedstawicieli nie przekroczy w żadnym wypadku granicy określonej niniejszą konwencją.
4. Jednakże pomocnik lub przedstawiciel przewoźnika nie są uprawnieni do powołania się na przepisy tego artykułu, jeżeli udowodniono, że szkoda jest następstwem działania lub zaniechania pomocnika lub przedstawiciela, którego dopuścił się on albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.⁵

¹ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading signed at Brussels, August 25, 1924; [„Hague Rules”]; 120 L. N. T. S. 155. Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dn. 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. 1937, Nr 33, poz. 258).

² 1922 Brussels Conference – Proces – Verbaux 143 – 1 Hague Rules Travaux Preparatoires 374.

³ „Doctrine of privity of contract” - zob. precedensy „Thompson v. Dominy” [1845], „Sanders v. Mc Clin” [1851].

„Tweedle v. Atkinson” [1861] zgodnie z którą „third party cannot be subject to contractual provisions to which it did not agree”.

⁴ Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading 1968 [„Visby Protocol 1968”] Feb. 23, 1968, 1412 U. N. T. S. 128.

Protokół zmieniający międzynarodową konwencję o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, sporządzony w Brukseli 23 lutego 1968 r. [„Reguły Visby”] Dz. U. z 1980 r., nr 14, poz. 48.

⁵ 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort;
2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention;
3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention;
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provision of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Z jednej strony był to bez wątpienia znaczący postęp legislacyjny. Umożliwiał szerokiej grupie podwykonawców przewoźnika skorzystać z ochrony prawnej przyznanej kontraktowo przewoźnikowi – w sytuacji, w której występujący z roszczeniem właśnie w celu uniknięcia skutecznej obrony przewoźnika przeciwko jego podwykonawcom.

Problem jednak z tym przepisem sprowadzał się do tego, iż *expressis verbis*, z ochrony kontraktowej wyłączeni zostali tzw. „independent contractors”. A zatem, poza Art. 4 bis Reguł Hasko-Visbijskich pozostała bardzo szeroka grupa podmiotów – „przedsiębiorców” będących zarówno osobami fizycznymi, osobami prawnymi oraz ułomnymi osobami prawnymi prowadzącymi we własnym imieniu działalność gospodarczą lub zawodową, z którymi to osobami przewoźnik zawarł jakiegokolwiek rodzaju umowę cywilnoprawną związaną z obowiązkami przewoźnika przewidzianymi umową przewozu ładunków morzem. Mając na uwadze fakt, iż w obrębie tego typu umów znalazł się szereg czynności operacyjno-eksploatacyjnych związanych z procesem za i wyładunkowym, przemieszczania ładunków w obrębie portów, zlecenia części przewozu innym przewoźnikom itp. było oczywistym, iż poza obrębem konwencyjnym znalazła się większość podmiotów uczestniczących w obrocie portowo-morskim z ramienia przewoźnika.

Pod rządami zatem Reguł Hasko-Visbijskich powstał swoisty „hybrydalny” system prawny w stosunku do podwykonawców przewoźnika.

Z jednej strony tego typu podwykonawcy, którzy z tytułu umowy o pracę, pełnomocnictwa lub inny tego typu tytułu prawnego, z których pomocą przewoźnik umowę o przewóz wykonuje lub którym to osobom takie wykonanie powierza – mogą skorzystać z pełnego zespołu uprawnień (w tym w zakresie klauzul egzoneracyjnych lub ograniczających odpowiedzialność), które z mocy Reguł Hasko-Visbijskich i umowy przewozu - przysługują przewoźnikowi.

Jednakże poza taką ochroną znalazła się bardzo obszerna kategoria niezależnych przedsiębiorców. Podmioty te w przypadku występowania w roli podwykonawcy przewoźnika mogli w przypadku – wystąpienia przeciwko nim (z pominięciem przewoźnika sensu stricto) z roszczeniem z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu – korzystać z ochrony „zastępczej” o często wątpliwej wartości prawnej.

Przypomnijmy zatem przykładowy zespół takich „zastępczych” środków w anglosaskim systemie prawnym:

1. Klauzula umowna typu „Himalaya Clause”⁶, która wprowadzona np. do warunków konosamentowych pozwala, w zakresie określonych daną klauzulą – na skuteczne objęcie również „independent contractors” ochroną przewidzianą umową przewozu;

⁶ International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause for bills of lading and other contracts 2014

- a) For the purposes of this contract, the term "Servant" shall include the owners, managers, and operators of vessels (other than the Carrier); underlying carriers; stevedores and terminal operators; and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in direct contractual privity with the Carrier or not.
- b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver, holder, or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant's part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.
- c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.
- d)
 - (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or

2. COGSA 1992 (s. 2 i 3)⁷. Standardowe umożliwienie legitymowanemu posiadaczowi konosamentu oraz innym podmiotom uprawnionym z tytułu morskiego listu przewozowego czy morskiego polecenia wydania do skorzystania z pełni praw kontraktowych jakie przysługują frachtującemu i przewoźnikowi z tytułu danej umowy przewozu;
3. Wreszcie, możliwe w systemie „common law” „obejście” ścisłej kontraktowej ochrony zarezerwowanej tylko dla przewoźnika i frachtującego poprzez
 - tzw. koncepcję „implied contract”⁸; czy
 - roszczenie deliktowe („in tort”)⁹.

Kolejna Konwencja – Reguły Hamburskie z 1978 r.¹⁰ podjęły próbę uzupełnienia braków Reguł Hasko-Visbijskich. Zgodnie z Art. 7 Reguł Hamburskich:

1. Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane niniejszą konwencją mają zastosowanie w każdym postępowaniu przeciwko przewoźnikowi, dotyczącym straty lub szkody w ładunkach objętych umową przewozu, jak również szkody wynikłej ze zwłoki w dostarczeniu ładunku, bez względu na to czy podstawą powództwa jest umowa, czyn niedozwolony czy też inny tytuł prawny;
2. Jeżeli takie postępowanie skierowane jest przeciwko pomocnikowi lub przedstawicielowi przewoźnika, to taki pełnomocnik i przedstawiciel jest uprawniony do powołania się na zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności, na które zgodnie z niniejszą konwencją może powoływać się przewoźnik, pod warunkiem, iż osoba taka wykaże, iż działała w zakresie swojego zatrudnienia (w zakresie, w którym wykonał czynności powierzone mu przez przewoźnika);
3. Z zastrzeżeniem przepisów Art. 8, łączna wysokość kwot należnych od przewoźnika i osób określonych w par. 2 niniejszego artykułu, nie przekroczy kwoty ograniczenia odpowiedzialności przewidzianych niniejszą konwencją”.¹¹

chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and
(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, he will indemnify the carrier against all consequences thereof.

- e) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are his Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

⁷ Carriage of Goods by Sea Act 1924 [1924 Chapter 50];

Rights under shipping documents.

1. Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—

- a) the lawful holder of a bill of lading;
- b) the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or
- c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order, shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

⁸ „Brand v. Liverpool” [1924] C.A.

⁹ „Margarine Union v. Cambaj Prince” [1969].

¹⁰ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Mar. 31, 1978; 1695 U. N. T. S. 3 [„Hamburg Rules”]. Konwencja ONZ w sprawie przewozów ładunków morzem 31.03.1978 r. [„Reguły Hamburskie”].

¹¹ Article 7 - Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.
2. If such action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.
3. Except as provided in Article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this Article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Kluczową, w interesującym nas zakresie, zmianą wprowadzoną w cytowanym powyżej Art. 7 Reguł Hamburgskich było usunięcie zapisu z Reguł Hasko-Visbijskich – „a taki pomocnik lub przedstawiciel nie jest niezależnym przedsiębiorcą”. Prima facie należy przyjąć, iż intencją Konwencji z 1978 r. było objęcie ochroną konwencyjną wszelkich podwykonawców przewoźnika niezależnie czy są to samodzielni przedsiębiorcy (wykonujący określone czynności na rzecz i w imieniu przewoźnika w ramach umów cywilnoprawnych) czy pracownicy i przedstawiciele przewoźnika – pod jednym tylko warunkiem a mianowicie, że osoba taka – taki podwykonawca przewoźnika – musiała działać w zakresie objętym daną umową o pracę, zleceniem lub innym tytułem prawnym.

Po dwóch regulacjach międzynarodowych sytuacja wyglądała następująco:

1. Reguły Hague-Visby z 1924 r. i 1968 r. przyznawały ochronę konwencyjną w zakresie wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu – przewoźnikowi i jego podwykonawcom z wyraźnym, *expressis verbis*, wyłączeniem podwykonawców mających status samodzielnych przedsiębiorców („independent contractors”);
2. Reguły Hamburgskie z 1978 r. z kolei zrezygnowały z literalnego wyłączenia samodzielnych podwykonawców – jednakże nie potwierdziły, *expressis verbis*, iż „independent contractors” są objęci zakresem regulacji. Jedynie więc dorozumianie, w drodze interpretacji językowo-systemowej można przyjąć, iż dokonany zabieg redakcyjny – rezygnacja z wyłączenia – miała na celu objęcie tej kategorii podmiotowej podwykonawców przewoźnika.

Przy rozpoczęciu prac nad kolejną regulacją międzynarodową zwaną później Regułami Rotterdamskimi ponownie wrócił również temat zakresu przyszłej regulacji w stosunku do podwykonawców przewoźnika.

Międzynarodowy Komitet Morski (CMI)¹² rozważał radykalną propozycję, zgodnie z którą, w przypadku wystąpienia z roszczeniem z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu ładunków – roszczenia takie „*ex lege*” można było skierować tylko i wyłącznie przeciwko przewoźnikowi umownemu – to jest stronie umowy przewozu oznaczonej jako „przewoźnik” („carrier”). Przy tej propozycji kwestia pozycji prawnej podwykonawców przewoźnika i zakresu przysługującej im ochrony prawnej byłaby oczywiście irrelevantna prawnie, skoro kwestia roszczeń byłaby „skanalizowana” do wąskiego kręgu „przewoźnik umowny” – „frachtujący”. W takiej konfiguracji przewoźnik odpowiadałby za jakiegokolwiek działania swoich podwykonawców – jak za swoje działania ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi.¹³ Prostota i klarowność stricte prawna takiego rozwiązania – nie odpowiadała jednak całkowicie powszechnej praktyce jurydycznej, a w szczególności nakładałaby zbyt duży ciężar i nierealistyczny procesowo-prawnie ciężar na stronę „ładunkową” kierowania jakichkolwiek roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem ładunków morzem tylko do jednego podmiotu – przewoźnika z pominięciem możliwości pozwania konkretnych jego podwykonawców.

¹² Comité Maritime International CMI ISC Sixth Meeting Report; UNCITRAL'S discussion of art. 4-10th Session Report; 13th Session Report, 15th Session Report; 21st Session Report; 2008 Commission Report, par 20.

¹³ W systemie prawa anglosaskiego określa się tego typu odpowiedzialność jako „carrier's vicarious liability”, zgodnie z którą to zasadą „carrier is liable in contract not only for its own act and omission but also for the acts and omission of those to whom is delegated its responsibility”, zob. *K H Enterprise (Owners of Cargo Lately Laden Onboard) v. Pioneer Container (Owners) The Pioneer Container (The K H Enterprise)* [1994] 2 AC 324; [1994] 1 Lloyd's Rep 593. See also *Paterson, Zochonis & Co, Ltd v. Elder Dempster & Co, Ltd and Others* [1924] AC 522; (1924) 18 Ll L Rep 319.

W związku z powyższym, prace legislacyjne poszły w innym kierunku. Skoncentrowały się one mianowicie na objęciu zakresem konwencyjnym jak najszerszego kręgu podmiotów – podwykonawców przewoźnika. Taki zabieg legislacyjny pozwalający na skorzystanie z konwencyjnych i kontraktowych uprawnień egzoneracyjnych i ograniczających odpowiedzialność przysługującą przewoźnikowi praktycznie wszystkim podmiotom, które „perform or undertake to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage” – paradoksalnie skutkować może „skanalizowaniem” potencjalnych roszczeń z tytułu umowy przewozu – w kierunku przewoźnika kontraktowego – a więc w rezultacie osiągnięcie celu proponowanego pierwotnie przez CMI. Przypomnijmy - iż wszelkie dotychczasowe próby roszczeń „ex delicto”, „on bailment terms” etc. – skierowane do podwykonawców przewoźnika – wynikały z zamiaru obejścia konwencyjnej i kontraktowej ochrony prawnej przysługującej temu ostatniemu. W sytuacji, w której każdy potencjalny podwykonawca przewoźnika - w najszerszym ujęciu tego słowa – będzie mógł skutecznie i efektywnie prawnie skorzystać z pełnej ochrony przysługującej przewoźnikowi – spowoduje to, iż występujący z roszczeniem zmuszony zostanie niejako do powrotu z takim roszczeniem odszkodowawczym do „głównego sprawcy” – przewoźnika kontraktowego w stosunku, do którego dysponuje pełniejszą gamą środków prawnoprocesowych niż w stosunku do wspomnianych podwykonawców. W rezultacie powyższego przyjęto w Regułach Rotterdamskich następujący przepis:

„Article 4

Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage for the breach of any other obligation under this Convention against:
 - a) The carrier or a maritime performing party;
 - b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship;
 - or
 - c) Employees of the carrier or a maritime performing party.
2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.”

Zamiast kazuistycznej analizy językowej i systemowo-funkcjonalnej przytoczonego przepisu – przedstawiono poniżej skróconą wersję „porównawczą” zestawiającą Art. 4 bis (1) Reguł Hasko-Visbijskich i Art. 4 (2) Reguł Rotterdamskich:

“any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against: (a) the carrier.”

Zaznaczone kursywą fragmenty przytoczonego przepisu wskazują, w pierwszym rzędzie w jakim zakresie, co do zasady, przepisy Reguł Rotterdamskich różnią się od jego odpowiednika w Regułach z 1924 r. i 1968 r.

Po pierwsze – ochrona z Art. 4 (1) odnosi się zarówno do postępowania sądowego jak i (i to jest novum) do ewentualnego postępowania arbitrażowego. Po drugie – możliwość skorzystania z ochrony konwencyjnej przysługuje w przypadku roszczeń opartych zarówno na umowie (ex

contractu), jak roszczeń z tytułu czynu niedozwolonego (ex delicto) jak też z jakiegokolwiek innego tytułu prawnego (np. w systemie prawa anglosaskiego z tytułu „bailment”).¹⁴

Wreszcie przedmiotowa ochrona prawna rozciąga się na ewentualne roszczenia związane ze szkodą wynikłą z tytułu zwłoki w dostarczeniu ładunku.

Poza „procesowym” i „materialno-prawnym” rozszerzeniem, Art. 4 (1) Reguł Rotterdamskich przyjął sformułowanie redakcyjno-legislacyjne rozszerzając podmiotowo zakres kontraktowych i konwencyjnych uprawnień przewoźnika na grupę podwykonawców. Głównym celem tak przyjętego zapisu było uniknięcie wyłączeń Reguł Hasko-Visbijskich jak i „niedomówień” Reguł Hamburskich. W ostatecznym rezultacie Art. 4 (1) dotyczy:

- morskich podwykonawców przewoźnika;¹⁵
- kapitana, załogi statku oraz innych osób pełniących służbę na statku;
- pracowników przewoźnika oraz morskiego podwykonawcy przewoźnika.

Nie wszystkie, wymienione powyżej kategorie podmiotowe są nowe w legislacji. I tak „pracownicy przewoźnika” czy „kapitan” lub „członkowie załogi” (w każdym bądź razie wtedy, gdy są zatrudnieni przez „przewoźnika” a nie, na przykład, przez właściciela rejestrowanego statku lub czarterującego – a więc podmioty będące w pewnym „łańcuchu” operacyjno-kontraktowym, ale nie będące stroną umowy przewozu) – podmioty takie, w nomenklaturze Reguł Hasko-Visbijskich były określone jako „servant or agent”. Oczywiście nie ma wyłączenia typu „independent contractors”, a co więcej Art. 4 (1) wprowadza nową koncepcję – „morski podwykonawca przewoźnika” („maritime performing party”).

Zgodnie z Art. 1 (6) i Art. 1 (7) Reguł Rotterdamskich – morskim podwykonawcą przewoźnika jest osoba inna niż przewoźnik umowny, który wykonuje lub podejmuje się wykonania jakiegokolwiek obowiązku przewoźnika przewidzianego umową przewozu ładunków w okresie przybycia ładunku do portu, w którym następuje załadunek statku do czasu, w którym ładunek zostaje wyekspediowany z portu, w którym nastąpił wyładunek ze statku. Wykonując obowiązki przewoźnika, dotyczące przyjęcia ładunku do przewozu, załadowania, manipulowania, rozmieszczania, przewozu, dozoru, sprawowania pieczy wyładowania oraz wydania ładunku – działa on bezpośrednio lub pośrednio na polecenie przewoźnika albo podlega jego kierownictwu i kontroli oraz ma obowiązek stosować się do jego wskazówek.

Z tej kategorii podmiotowej wyłączone zostały osoby zaangażowane w jakikolwiek sposób, bezpośrednio lub pośrednio, przez frachtującego, frachtującego dokumentacyjnego oraz przez inne osoby uprawnione do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru.

Wreszcie Art. 4 (1) – objął swoim zakresem „inne osoby pełniące służbę na statku”. Intencją tego „ramowego” przepisu, było aby takie osoby jak „inżynierowie kontraktowi” czy „inspektorzy klasyfikacyjni”, którzy znajdują się aktualnie na statku w ramach pełnionych obowiązków – mogły skorzystać z ochrony kontraktowej i konwencyjnej przysługującej przewoźnikowi – w przypadku wystąpienia przez odbiorcę ładunku z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko jednej z tych osób. Nawet pobieżna analiza Art. 4 (1) wskazuje wyraźnie, iż przy tak szerokim pojęciu „morskiego podwykonawcy przewoźnika”, wprowadzenie do tego przepisu dodatkowych kategorii podmiotowych (typu: „kapitan, załoga

¹⁴ „Bailment” – is the general name applied to a class of contracts of which the common element consists in the delivery by one person (the bailor) to another person (the bailee) of the possession of chattels either to be delivered by the bailee to a third person, or to be redelivered to the bailor when the purpose of the bailment is at an end. Encyclopedia of the Laws of England, vol. 1 (London: Sweet & Maxwell, 1987) at 451. Zob. również „Coggs v. Bernard” [1703]; 2 Ld. Raym. 909, 92 E. R. 107, Lord Holt; „Barclays Bank Ltd. v. Customs and Excise” 1963, 1 Lloyd’s Rep. 81 – Lord Diplock;

„ITO – Int’l Terminal Operators v. Mita Electronics” [1986] 1 S. C. R. 752; 28 D. L. R. (4th) 641; – McIntyre J.;

¹⁵ „Maritime performing parties” – to kategoria podmiotowa nieznana w Regułach Hasko-Visbijskich, a w dużym uogólnieniu będąca odpowiednikiem „actual carrier” z Art. 1 (2) i Art. 10 Reguł Hamburskich;

statku oraz inne osoby pełniące służbę na statku” itp.) wydaje się zbędnym, gdyż są oni przecież objęci pierwotnym pojęciem „maritime performing parties”. Zadziałała tu jednak, przebijająca przez niemal wszystkie przepisy Reguł Rotterdamskich, filozofia „belt and braces”, zgodnie z którą lepiej „powtórzyć” pewne kwestie dla upewnienia się, iż zostaną objęte zakresem konwencyjnym, niż stworzyć groźbę „luki legislacyjnej” w zamierzonej sferze regulacji. Z zakresu Art. 4 (1) – w sposób całkowicie zamierzony wyłączona została całkowicie kategoria „podwykonawców przewoźnika” poza odcinkiem „morsko-portowym” wykonania umowy przewozu (tzw. „non-maritime performing parties”).

Przypomnijmy, iż Reguły Rotterdamskie – w swoim założeniu – mają być regulacją międzynarodową obejmującą również tzw. przewozy multimodalne (kombinowane), w których obok transportu morskiego występuje transport ładunków innymi środkami transportu (lądowego, rzeczno, kolejowego, czy lotniczego). W przypadku zawarcia umowy przewozu o takim charakterze podwykonawcy przewoźnika kontraktowego (strony multimodalnej umowy przewozu ładunku), np. przewoźnicy kolejowi czy lotniczy – nie zostaną automatycznie objęci ochroną przewidzianą w Art. 4 Reguł.

W stosunku do tego typu podwykonawców – strona poszkodowana (np. odbiorca ładunku, czy występujący w ramach subrogacji – ubezpieczyciel ładunku), mogą wystąpić z roszczeniem odszkodowawczym (np. „ex delicto”), bez możliwości skorzystania przez podwykonawcę z przesłanek egzoneracyjnych (Art. 17 Reguł), czy Ograniczenia Odpowiedzialności (Art. 59 Reguł). W zamian, pozwany podwykonawca może sięgnąć jedynie po te środki prawne, które prawo właściwe dla danego roszczenia zawiera w swoim zakresie, chyba, że – ale już tylko „ex contractu”, nie „ex lege” objęci zostaną ochroną typu „Himalaya Clause” w tradycyjnym tego słowa znaczeniu.

Art. 4 (2) Reguł to daleko idąca zmiana – w porównaniu do wcześniejszych międzynarodowych regulacji. Po raz pierwszy bowiem ochrona typu „Himalaya Clause” – dotąd zastrzeżona wyłącznie dla przewoźnika i jego podwykonawców – rozszerzona została na frachtującego i podmioty współpracujące z frachtującym w ramach danej umowy przewozu.

Zatem jakkolwiek podwykonawca, przedstawiciel, czy pracownik frachtującego – może w przypadku, w którym skierowane zostanie przeciwko niemu roszczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu ładunku (zarówno w postępowaniu sądowym, jak i arbitrażowym, tak „ex contractu”, jak i „ex delicto”, czy też z innego tytułu prawnego) może skorzystać z tych samych środków prawnych, jakie, zgodnie z przepisami konwencyjnymi, przysługują frachtującemu, w tym w tak kluczowych kwestiach, jak możliwość zwolnienia się z odpowiedzialności (Art. 30 Reguł) itp.

Przepis ten wpisuje się w pełen obraz nowych Reguł, których zamierzeniem jest holistyczne i kompleksowe objęcie jednolitym międzynarodowym reżimem prawnym wszystkich aspektów operacyjnych i funkcjonalnych związanych z przewozem ładunków morzem z udziałem transportu multimodalnego.



Autor:
Marek Czernis

Bezskuteczne odstąpienie od umowy czarteru na czas – sprawa „The Bulk Uruguay”¹

Zgodnie z umową – czarterem na czas („time charter”) z dn. 02.07.2010 r. na formularzu NYPE (ze zmianami) – armator Dry Bulk Handy Holdings Inc („disponent owners”) wyczarterował masowiec (58 000 mt supramax bulk carrier) m/v Bulk Uruguay czarterującemu – Geden Operations Ltd. – na okres ok. 35 – 37 miesięcy przy stawce hire USD 18 500 per day. Umowa została zawarta, kiedy statek był w trakcie budowy z przewidywaną datą dostawy na rok 2011.

Czarter, zawierał między innymi:

- Cl. 8, zgodnie z którą „... the Captain was to be under the orders and directions of the charterers as regards employment of the vessel”;
- „Conwartime 2004 clause” oraz „BIMCO Piracy Clause” (zmieniona).

W tej ostatniej, dokonane zmiany polegały, w szczególności na wykreśleniu paragrafu (a) i (b). Wykreślenie takie dokonuje się, zgodnie z praktyką brokerską – dla statków (będących w czarterze), które mogą przepływać Zatokę Adeńską bez zgody właścicieli. Statki tak oznaczone jako „GOA OK” mają wyższą wartość na rynku frachtowym od statków, które takiej zgody właścicielskiej wymagają.

W trakcie negocjacji, poprzedzających zawarcie umowy – czarterujący podkreślali w sposób jednoznaczny, iż posiadanie „GOA OK” jest dla nich kluczowe i konieczność uzyskania ewentualnej zgody właścicieli na przepływ, będzie uznana przez czarterujących za „deal breaker”. Armator nie kwestionował, iż takie zastrzeżenie czarterujących było mu zakomunikowane, w trakcie negocjacji czarteru, w sposób jednoznaczny i oczywisty.

W korespondencji z dn. 08.07.2011r. (na krótko przed przewidywaną datą przekazania statku czarterującym zgodnie z C/P z dn. 02.07.2010 r.) – czarterujący poinformowali, iż pierwsza podróż statku, jest planowana na trasie: stocznia w Filipinach – przejście przez Zatokę Adeńską z „otwarcie” statku na Atlantyku. W związku z powyższym poprosili armatora o kwotację dodatkowej stawki („additional premium costs”) w związku z przejściem statku przez rejon o podwyższonym poziomie ryzyka. Armator, wystąpił z wnioskiem do właścicieli rejestrowych statku („head owner”) o wyrażenie zgody na przejście statku przez Zatokę Adeńską. Po wstępnych wahaniach – ostatecznie w dn. 15.07.2011 r. – taka zgoda została wydana, ale jednocześnie – właściciele rejestrowi zaznaczyli, iż jest to tylko jednorazowa zgoda – nie zaś zgoda generalna. Innymi słowy każde kolejne przepłynięcie przez tą zatokę wymagać miało odrębnej zgody.

W ślad za takim stanowiskiem „head owners” miała miejsce ożywiona wymiana poglądów pomiędzy armatorem a czarterującymi. Jej istota sprowadzała się do składania przez armatora wyjaśnień, iż w swoich decyzjach (m. in. dotyczących przejść statku przez rejony niebezpieczne) są uzależnieni od uzyskania zgody właścicieli rejestrowych. Czarterujący uznali takie stanowisko armatora za zawinione niewykonanie umowy („repudiatory breach”) uprawniające czarterujących do odstąpienia od umowy.

¹„Geden Operation Ltd. v. Dry Bulk Handy Holdings Inc.” [2014] EWHC 885 (Comm); [2014] 2 Lloyd’s Rep. 66; [2014] 2 II ER (Comm); Queen’s Bench Division (Commercial Court) 21; 28.03.2014, Sędzia Popplewell.

Armator, z kolei uznał, iż odstąpienie czarterujących za bezpodstawne – i jako takie będące zawinionym naruszeniem umowy ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami.

Spór został przedłożony do rozstrzygnięcia przed arbitrażem w Londynie. W swoim orzeczeniu arbitraż uznał, iż działania armatora, w szczególności uzależnienie zgody na przepłynięcie statku przez Zatokę Adeńską od akceptacji właścicieli (i statku) nie stanowi zawinionego naruszenia umowy czarteru czy, w innym ujęciu, zamiaru armatora niewykonania umowy (określenie bardziej adekwatne w przypadku tzw. „anticipatory breach of the contract”). Arbitraż wskazał, iż działaniom armatora nie można przypisać znamion wskazujących na to, iż nie zamierzał lub intencjonalnie podejmowałby działania, które nie pozwoliłyby na prawidłową realizację czarteru. Co więcej nawet gdyby przyjąć, iż zastrzegana przez armatora konieczność uzyskania dodatkowej zgody mogłaby być traktowana jako zamierzone niewykonanie, w tym zakresie, warunków umowy czarteru – to w żadnym wypadku tego typu naruszenie umowy nie mogłoby być traktowane jako naruszenie „condition” a co najwyżej jako naruszenie „warranty”.

Przypomnijmy, iż zgodnie z klasyfikacją angielską „condition is a major term which is critical to the main purpose of the contract. It is a term which goes to the root of the contract”². W odpowiednim ujęciu prawa polskiego chodzi o takie sytuacje, w których wykonanie zobowiązania, po takim naruszeniu umowy, nie miałoby dla strony poszkodowanej znaczenia, ze względu na właściwość zobowiązania lub ze względu na zamierzony przez tą stronę cel umowy, wiadomy stronie, która dokonała naruszenia umowy. Naruszenie „condition” uprawnia stronę poszkodowaną do odstąpienia od umowy³ wraz z uprawnieniem do żądania odszkodowania z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. W odróżnieniu od „condition” – warunki umowy zaklasyfikowane jako „warranty” nie są istotnymi elementami umowy ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi. W szczególności w przypadku naruszenia warunków umowy zaklasyfikowanych jako „warranty”, stronie poszkodowanej przysługuje jedyne prawo do wystąpienia z roszczeniem odszkodowawczym, bez jednakże możliwości odstąpienia od umowy.

W konkluzji – arbitraż stwierdził, iż czarterujący w sposób nieuzasadniony prawnie odstąpili od umowy i to armatorowi przysługuje odszkodowanie z tytułu takiego bezprawnego odstąpienia.

Czarterujący zaskarżyli orzeczenie arbitrażowe do Sądu Gospodarczego [„Queen’s Bench Division (Commercial Court)”. Podnieśli oni w szczególności, iż stanowisko armatora, zgodnie z którym decyzja eksploatacyjna co do możliwości przepływu statku przez określony region (w tym przypadku – Zatokę Adeńską) została uzależniona od uprzedniej decyzji właścicieli rejestrowych stanowi, sama w sobie, naruszenie podstawowych warunków umowy („anticipatory breach of the contract”). Czarter miał charakterystykę GOA OK – i armatorzy byli świadomi tego, iż jest to warunek umowy będący elementem istotnym umowy. Naruszenie tego

² Zob. np. „Bunge Corporation v. Tradax” 1981 1 WLR 711 czy „Maredelanto Compania Naviera SA v. Bergbau-Handel GmbH” (“The Mihalis Angelos” [1971] 1 QB 164.

³ Jest istotny problem „translacyjno-interpretacyjny” – w precyzyjnym oddaniu angielskiej formuły prawnej „termination of the charterparty due to repudiatory breach”. Taka formuła „termination”, w systemie prawa angielskiego, to swoista „hybryda” polskiego „wypowiedzenia” i „odstąpienia”. Ze względu na tradycję precedensową – „displacement doctrine” – „Joseph Thorley Ltd. v. Orchiss SS Co. Ltd” [1907], przyjąłem termin odstąpienie. Nie jest on jednak w pełni precyzyjny biorąc pod uwagę kolejne precedensy rozpoczynające doktrynę „discharging” – „Hain SS Ltd. v. Tate & Lyle Ltd. [1936]; „Heyman v. Darvins Ltd.” [1942] itd. i związanym z tym uprawnieniem strony poszkodowanej do wyboru czy takie „odstąpienie” przyjmuje czy też nie (i ogranicza się do domagania odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy przy utrzymaniu bytu kontraktowego).

warunku jest zawinionym naruszeniem zobowiązania kontraktowego przez armatora, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi, w tym możliwości prawnej skutecznego odstąpienia od tej umowy przez czarterujących. Nieuznanie tego przez arbitraż – jest „error in law”⁴ a zatem uprawnia do zaskarżenia orzeczenia arbitrażowego. Sąd Gospodarczy oddalił skargę czarterujących o uchylenie wyroku arbitrażowego⁵.

W uzasadnieniu swojego orzeczenia sąd stwierdził co następuje:

1. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie warunków umowy, których wymagalność jeszcze nie nastąpiła (tzw. „anticipatory breach of the contract”) musi mieć charakter zawinionego niewykonania warunków istotnych umowy. Oznacza to takie zamierzone przez stronę niewykonanie obowiązków umowy, które jeszcze nie stały się wymagalne, ale których niewykonanie – w przypadku powstania wymagalności takich obowiązków, skutkowałoby możliwością pełnego odstąpienia od umowy⁶.
2. Tak więc, zawinione niewykonanie lub nienależyte wykonanie musi dotyczyć warunków istotnych, zatem takich, których niewykonanie powoduje, iż umowa (bez wykonania tych warunków) nie miałaby dla strony poszkodowanej, znaczenia ze względu na właściwość zobowiązania lub ze względu na zamierzony przez stronę poszkodowaną cel wiadomy stronie, która powoduje naruszenia umowy⁷.
3. Odmowa wykonania przedmiotowych warunków umownych może być wyrażona albo w formie pisemnej albo przez określone zachowanie się danej strony umowy (tzw. „*per facta concludentia*”) pod warunkiem jednakże, iż zamiar taki jest wyrażony w sposób jednoznaczny.
4. Dla ustalenia takiego zamiaru koniecznym wydaje się przyjęcie kryterium, które pozwoli na stwierdzenie czy zachowanie danej osoby wskazującej na zamiar niewykonania umowy było na tyle oczywiste, iż racjonalnie myślący postronny obserwator był w stanie zrozumieć prawidłowo tak sygnalizowaną intencję⁸.
5. Brak jest reguły precedensowej zgodnie, z którą strona umowy uzależniająca prawidłowe wykonanie tejże umowy od decyzji strony trzeciej, uznana by była za stronę, która wykonuje wolę (zamiar) niewykonania umowy.
6. Z wyżej wymienionych powodów arbitraż uznał, iż stanowisko armatora, w rozpatrywanej sprawie, nie może być w świetle obowiązującego prawa, uznane za intencjonalne niewykonanie umowy czarteru (niezależnie od tego czy potraktowane to będzie jako obiektywna niemożliwość czy zamierzona niechęć) do wykonania polecenia czarterującego dotyczących przepływu przez Zatokę Adeńską.

⁴The Arbitration 1996, sec. 69(1)(3).

⁵ Przyjąłem, za polskim k.p.c., terminologię proceduralną, ale pamiętać należy, iż nie odpowiada ona w pełni terminologii proceduralnej w systemie prawa angielskiego, gdzie „appeal” od wyroku arbitrażowego w trybie Sec. 69 - The Arbitration Act 1996, ma bardziej cechy „apelacji” z Art. 367 i i n. k.p.c. niż „skargi o uchylenie wyroku sądu polubownego” z Art. 1205 i i n. k.p.c.

⁶ Zob. wyjaśnienia w pkt. 3- Formuła „odstąpienia” – uwzględnia rozwój linii precedensowej, poczynając od „Hain SS Ltd v. Tate & Lyle Ltd” z 1936 r. – tj. „discharge from future performance of the contract”.

⁷ Przyjąłem tu, formułę kryteriów odstąpienia z prawa polskiego (Art. 487 i i n.k.c.). Nie jest to jednak precyzyjne oddanie instytucji prawa angielskiego. W tym systemie mówić należy o warunkach umownych określonych jako „condition” oraz „innominate term”.

⁸ „Universal Cargo Carriers Corp. v. Citati (No 1)” [1957] 2 QB 401.

7. Ani określone zapisy umowne ani, w ich braku, określone zachowanie strony – uzależniające pewne zachowanie kontraktowe od określonego oświadczenia woli strony trzeciej, tworzące sytuację niepewności co do przyszłego wykonania danej umowy, nie stanowią przesłanki do uznania, że dana strona umowy „evidence intention to be bound”. Zatem, zdaniem sądu, arbitraż prawidłowo postawił pytanie do rozstrzygnięcia i prawidłowo na postawione pytanie odpowiedział.

Zespół argumentów podniesionych przez czarterujących, a odnoszących się, w szczególności do:

- zamierzonego, na czas obowiązywania czarteru, zakresu zatrudnienia statku;
 - redukcji wartości rynkowo-konkurencyjnej wyczarterowanego statku, pozbawionego, de facto, możliwości posługiwania się warunkiem „GOA OK”, przy ograniczonych możliwościach zatrudnieniowych statku, w innych rejonach geograficznych,
- nie stanowiły, zarówno według arbitrażu jak i sądu gospodarczego, wystarczającej podstawy do uznania, iż dla czarterujących wykonanie umowy, w takich okolicznościach, nie miałyby znaczenia, ze względu na właściwość zobowiązania lub na zamierzony cel umowy wiadomy armatorowi w chwili zawarcia umowy („deprived of substantially of whole benefit of charterparty”).

Z wyżej wymienionych względów brak jest podstaw do wzruszenia orzeczenia arbitrażowego w drodze postępowania apelacyjnego⁹.

Przedstawiona powyżej sprawa jest interesująca z punktu widzenia zapoznania się z bieżącymi tendencjami interpretacyjnymi judykatury angielskiej w zakresie oświadczenia stron umowy czarterowej i wynikającymi z tego skutkami prawnymi.

Czy zatem intencja czarterujących do zawarcia umowy na ściśle określonych warunkach (w tym przypadku obejmująca warunek umożliwiający dysponowanie statkiem w pewnych obszarach geograficznych – Zatoka Adeńska bez żadnych, dodatkowych zgód armatora) była warunkiem istotnym umowy?

Czy naruszenie tego warunku przez armatora, który powołując się na „swoje” zobowiązania kontraktowe z właścicielem rejestrowym statku – zażądał uzyskania każdorazowej zgody na przepłynięcie przez GOA – można, w świetle zawartej umowy czarteru, uznać za intencjonalny zamiar armatora niewykonania lub nienależytego wykonania umowy („anticipatory breach of the contract”) uprawniający, tym samym, czarterującego do odstąpienia od umowy („treat the contract as repudiated and discharged from performance”)?

Sąd Arbitrażowy, a w ślad za nim Sąd Gospodarczy przyjął, iż „postanowienie” umowne czarteru (tzw. GOA OK) nie stanowi, w świetle całokształtu okoliczności leżących u podstaw zawarcia umowy i jej zamierzonej realizacji, warunku na tyle istotnego aby ewentualnie jego naruszenie, traktowane było jako „zawinione naruszenie podstawowych warunków umownych” („fundamental breach of the contract”).

Wspomniane okoliczności, jak plany eksploatacyjne czarterujących, wpływ efektywnego prawnie „GOA OK” na konkurencyjność handlową statku na rynku frachtowym czy potencjał

⁹ „Universal Cargo Carriers Corp. v. Citati (No 1)” [1957] 2 QB 401.

operacyjny statku na tym rynku przesądziło, w ocenie składów orzekających, o tym aby uznać, iż armatorzy statku byli uprawnieni do domagania się od czarterujących pełnej realizacji umowy czarteru ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi.



Autor:
Marek Czernis



Autor:
Andrzej Czernis

Obowiązkowe ważenie kontenerów od 1 lipca 2016 r.

Już 1 lipca 2016 r. wejdą w życie nowe postanowienia Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), zgodnie z którymi na nadawcy ładunku będzie spoczywać obowiązek weryfikacji wagi kontenerów przeznaczonych do transportu drogą morską przed załadowaniem ich na statek. Przedmiotowe regulacje zostały przyjęte w maju 2014 r. na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i zaakceptowane przez Komitet w listopadzie 2014 r.

Zagadnienie weryfikacji wagi kontenerów wprowadzanych na statki ma niebagatelne znaczenie dla bezpieczeństwa życia na morzu. Średniej wielkości kontenerowiec jednorazowo może załadować bowiem około 8.000 kontenerów. Przy tej ilości nawet niewielkie nieprawidłowości w wadze zadeklarowanej mogą doprowadzić do tragedii. W przeszłości niedoważenie lub przeładowanie kontenerów wielokrotnie powodowało zapadanie się całych stosów kontenerów, problemy ze stabilnością i sterownością statku, przekraczanie dopuszczalnych naprężeń kadłuba oraz obrażenia i śmierć członków załogi przebywających na pokładzie. Za przykład może posłużyć wypadek statku MSC Napoli, na którym faktyczna waga około 10% kontenerów była wyższa niż waga zadeklarowana w dokumentach przewozowych, co doprowadziło do przechylenia się i zatonięcia statku. Szacuje się, że pomimo załadowania na pokład tylko 2.318 kontenerów, różnica pomiędzy faktyczną a zadeklarowaną masą ładunku wyniosła około 1.250 ton.

Doniosłość problemu kontroli wagi kontenerów została zauważona przez branżę morską już lata temu, jednak ewentualne skutki gospodarcze w postaci kosztów dokładnej kontroli drobniczy w portach i terminalach utrudniały wypracowanie kompromisu. Na konieczność wprowadzenia powszechnie obowiązujących zmian wskazywały kraje i organizacje takie jak Dania, Holandia, Stany Zjednoczone, BIMCO, IAPH, ICS, ITF i WCS, a prace nad treścią przepisów i wytycznych trwały od 2010 r.

Wprowadzone paragrafy 4-6 prawidła 2 części A rozdziału VI konwencji SOLAS nakładają na nadawcę każdego kontenera (niezależnie od tego kto fizycznie zapełnił kontener), obowiązek sprawdzenia jego wagi i zadeklarowania jej przewoźnikowi morskemu oraz terminalowi przed załadunkiem na statek. Jednocześnie w stosunku do przewoźników i terminali portowych sformułowano zakaz przyjmowania kontenerów, których masa nie została zweryfikowana przez nadawcę. Przedmiotowe zmiany mają umożliwić operatorowi statku przygotowanie planu sztauberskiego pozwalającego na bezpieczną żeglugę.

Nowelizacja konkretyzuje również sposób w jaki następować ma weryfikacja wagi kontenerów, proponując w tym względzie do wyboru dwie następujące metody:

Ważenie zapełnionego kontenera przy użyciu certyfikowanego i skalibrowanego sprzętu;
Ważenie wszystkich przedmiotów ładowanych do kontenera i dodanie do obliczonej w ten sposób wagi masy pustego kontenera, przy użyciu metody zaaprobowanej przez prawo kraju, w którym dokonuje się załadunku kontenera.

Zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, podmiotem odpowiedzialnym za weryfikację ładunku jest nadawca, który na potrzeby przedmiotowych regulacji został zdefiniowany, jako podmiot wskazany na konosamencie lub innym morskim dokumencie przewozowym lub w imieniu, którego zawarto umowę przewozu z przewoźnikiem morskim. Pamiętać przy tym należy, że nadawca pozostaje odpowiedzialny za weryfikację wagi nawet w sytuacji, gdy ze względu na

kompleksowość całej usługi spedycyjnej nie ma bezpośredniej lub fizycznej kontroli nad ładowaniem kontenerów. W tej sytuacji nadawca powinien dopilnować wszelkich formalności, tak aby waga została sprawdzona zgodnie z międzynarodowymi standardami.

Znowelizowana konwencja SOLAS pozostawia ustawodawstwu poszczególnych krajów ustanowienie sankcji za nieprzestrzeganie zasad weryfikacji masy kontenerów. IMO w swoich wytycznych i zaleceniach sugeruje w tym zakresie, że odpowiedzialność nadawcy powinna obejmować podanie błędnej masy kontenera (zarówno zaniżonej jak i zawyżonej), z kolei odpowiedzialność terminalu lub przewoźnika może objąć koszty opóźnień, przeładunków, przewozu zwrotnego, etc. spowodowanych przyjęciem kontenerów bez wymaganej dokumentacji.

Zaznaczenia wymaga, iż przepisy wskazane powyżej nie dotyczą kontenerów ładowanych na przyczepach i zestawach drogowych transportowanych statkami typu ro-ro na krótkich trasach międzynarodowych, gdyż takie przypadki obejmuje regulacja III/3 Konwencji SOLAS.

Wszelkie szczegółowe informacje dotyczące obowiązków nadawcy, operatora terminalu portowego i operatora statku, zostały wskazane w wytycznych IMO (*Guidelines for Improving Safety and Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirements*). Obejmują one takie zagadnienia jak szczegółowy opis metod weryfikacji masy kontenerów, dokumentację, która powinna towarzyszyć procedurze weryfikacji, momenty przekazania informacji o masie, zasady i odpowiedzialność za przygotowanie planu sztauberskiego i inne. Jedynie w zakresie certyfikacji i kalibracji sprzętu mającego służyć do weryfikacji masy zarówno Konwencja jak i wytyczne stanowią, iż sprzęt odpowiadać ma warunkom, jakie obowiązują w kraju, w którym dokonywany jest załadunek kontenera.

Wydaje się, że przedmiotowa nowelizacja przyniesie korzyści w zakresie bezpieczeństwa życia i zdrowia na statkach kontenerowych. Niemniej jednak w polskiej branży morskiej pojawiają się głosy, iż ze względu na warunki techniczne w portach niewielka tylko ilość kontenerów będzie mogła być przeważona w terminalach portowych, w związku z czym w zdecydowanej większości przypadków proces weryfikacji wagi kontenerów eksportowych będzie musiał być dokonany w głębi kraju, co z kolei może prowadzić do zwiększenia kosztów przewozu.



Autor:
Sebastian Kita



Autor:
Maciej Jaśkiewicz

Istotne zmiany przepisów dla spółek z siedzibą na BVI

Brytyjskie Wyspy Dziewicze (BVI) są jedną z częściej wybieranych jurysdykcji dla rejestrowania spółek zagranicznych wykorzystywanych w branży żeglugowej. Uznawane przez wiele państw, w tym Polskę, za „raj podatkowy”, dostosowują się jednak do międzynarodowych standardów w zakresie przeciwdziałania praniu brudnych pieniędzy. Modyfikacjom uległy w ostatnim czasie również niektóre przepisy dotyczące funkcjonowania ulokowanych na BVI spółek. Artykuł przedstawia istotne zmiany legislacyjne w tych obszarach.

Przeciwdziałanie praniu brudnych pieniędzy

1 stycznia 2016 roku weszły w życie zmiany w przepisach dotyczących przeciwdziałania praniu brudnych pieniędzy obowiązujących na BVI. Wspomnianą nowelizacją objęte zostały dwa kluczowe akty prawne regulujące przedmiotową kwestię, tj. *Anti-money Laundering and Terrorist Financing Code of Practice* oraz *Anti-Money Laundering Regulations*. Nowe regulacje mają największy wpływ na tzw. agentów rejestrowych (*BVI registered agents*) uprawnionych do rejestrowania spółek na obszarze tego kraju, w szczególności odnośnie do sytuacji, w której agent rejestrujący daną spółkę, współpracuje z innym agentem w pozyskaniu i weryfikacji klienta.

Agenci rejestrowi zobowiązani zostali do zbierania, przechowywania i aktualizowania informacji dotyczących faktycznych właścicieli (UBO - ultimate beneficial owner) nowych spółek (założonych po wejściu w życie wyżej wskazanych przepisów), w tym: imion i nazwisk, dat urodzenia, adresów zamieszkania oraz narodowości tych osób. Co istotne, materiały uzyskane przez agenta w trakcie badań „*due diligence*”, będą mogły nadal pozostać w posiadaniu innego agenta, z którym współpracowano we wskazanym zakresie, jednakże pod warunkiem, że zostaną one na żądanie udostępnione bez zbędnej zwłoki. Jak dotąd bowiem agenci rejestrowi w tej jurysdykcji mogli opierać się wyłącznie na deklaracji agentów pośredniczących, że ci przeprowadzili stosowne badanie „*due diligence*” i nie byli zobowiązani do przekazywania tych danych organom w Tortoli.

Należy zauważyć, że opisany wymóg przekazywania danych przez agentów pośredniczących znajdzie zastosowanie również do obecnie funkcjonujących spółek, jednakże przewidziany został w tym zakresie 12-miesięczny okres przejściowy (do dnia 31.12.2016 r.), w trakcie którego wskazane informacje muszą zostać przekazane agentom rejestrowym.

Za drugą istotną zmianę uznać należy wprowadzenie zobowiązania spółek zarejestrowanych na obszarze Brytyjskich Wysp Dziewiczych do udostępnienia danych ich dyrektorów do Rejestru Spraw Korporacyjnych (Registry of Corporate Affairs). Wskazuje się przy tym, iż dane te nie będą dostępne do wiadomości publicznej. Podobnie jak w przypadku nowych regulacji dotyczących agentów rejestrujących spółki, w stosunku do obecnie już funkcjonujących spółek przewidziany został 12-miesięczny okres przejściowy w stosowaniu tych przepisów.

Funkcjonowanie spółek

15 stycznia 2016 roku weszły w życie zmiany do BVI Business Companies Act 2004. Nowe przepisy przewidują:

1. obowiązek składania Rejestru Dyrektorów do rejestru spółek BVI. Spółki założone po 1 kwietnia 2016 r. będą zobowiązane do składania Rejestru Dyrektorów w ciągu 14 dni od

powołania pierwszego dyrektora. Istniejące spółki powinny złożyć Rejestr do dnia 31 marca 2017 r. Wszelkie zmiany do złożonych Rejestrów powinny być zgłaszane w ciągu 21 dni od nastąpienia zmiany. Dane zawarte w Rejestrze Dyrektorów będą dostępne dla spółki i jej agenta rejestrowego, a także na pisemne żądanie odpowiednich organów. Osoby trzecie będą mogły uzyskać powyższe dane jedynie za zgodą spółki lub sądu;

2. obowiązek przechowywania akt i dokumentacji przez okres minimum 5 lat. Dokumentacja finansowa powinna być prowadzona na bieżąco, odzwierciedlać pozycję finansową spółki w każdym czasie i zawierać (i) dane dotyczące wszelkich kwot otrzymanych i wydanych przez spółkę wraz z opisem transakcji, (ii) dane dotyczące sprzedanych i nabytych przez spółkę przedmiotów, (iii) dane dotyczące aktywów i zobowiązań spółki. Spółka musi również wskazać miejsce przechowywania dokumentacji i odpowiedzialną za to osobę;
3. skrócenie z 10 do 7 lat okresu, w którym możliwe jest wznowienie działalności przez spółkę;
4. obowiązek działania agenta rejestrowego zgodnie z instrukcjami dyrektorów, jeżeli instrukcje te zawarte są w uchwale dyrektorów, której kopia została przekazana agentowi;
5. możliwość umieszczenia w statucie spółki klauzul arbitrażowych dla wskazanych tam typów sporów;
6. brak rygoru nieważności dla dokumentów z tej tylko przyczyny, że dokument nie został opatrzony pieczęcią spółki;

Podsumowanie

Najważniejsze ze wskazanych zmian świadczą o dostosowywaniu się prawodawstwa Brytyjskich Wysp Dziewiczych do światowych standardów w zakresie przeciwdziałania praniu brudnych pieniędzy, oraz prowadzenia rzetelnych dokumentacji finansowych przez spółki. W związku z wyraźnymi działaniami państw całego świata skierowanymi przeciwko praniu brudnych pieniędzy czy uchylaniu się od opodatkowania, zmiany te uznać należy za nieuniknione. Pozostałe, jak np. kwestie klauzul arbitrażowych, czy brak wymogu pieczęci na dokumentach należy ocenić pozytywnie, jako ułatwiające prowadzenie działalności na BVI.



Autor:
Aleksander Błahy



Autor:
Paweł Bilicki

Czy dieta oraz ryczałt za nocleg stanowią element płacy minimalnej w Niemczech?

Płaca minimalna w Niemczech w dalszym ciągu budzi ogromne zainteresowanie wśród polskich przewoźników. Największe wątpliwości interpretacyjne, z punktu widzenia stosowania wprowadzonych w omawianej materii przepisów prawa, wzbudzała w ostatnim czasie przede wszystkim kwestia sposobu zaliczania do wynagrodzenia za pracę takich należności jak diety oraz ryczałty za nocleg. W niniejszym artykule poruszone zostaną najważniejsze informacje odnoszące się do wskazanego wyżej problemu.

W pierwszej kolejności podkreślenia wymaga, iż w październiku 2015 r. pojawiły się korzystne dla polskich przewoźników wiadomości. Wynikają one zarówno z wniosków po przeprowadzeniu dwóch kontroli u polskich przewoźników przez organy niemieckie, jak również z faktu, iż Służba Celna Niemiec przedstawiła na swojej stronie internetowej najnowsze wytyczne w zakresie stosowania ustawy o płacy minimalnej w odniesieniu do składników diety i ryczałtów za nocleg.

Wyniki kontroli u polskich przewoźników

Jak zostało wspomniane, zgodnie z ogólnodostępnymi informacjami, w październiku 2015 r. niemiecki Urząd Celny zakończył już drugą kontrolę polskiego przewoźnika wykonującego przewozy na terenie Niemiec. Obie te kontrole zakończyły się bardzo pozytywnie dla polskich przewoźników. Potwierdzono bowiem, że ryczałt i dieta mogą stanowić część wypłacanej kierowcom niemieckiej płacy minimalnej.

Wytyczne Służby Celnej Niemiec

Ponadto na początku października 2015 r. niemiecka administracja celna przedstawiła wytyczne w zakresie stosowania wprowadzonej ustawy o płacy minimalnej. W ślad za informacjami przekazywanymi przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, które poważnie angażuje się w sprawę wprowadzenia płacy minimalnej w Niemczech oraz w innych krajach UE, Służba Celna Niemiec dokonała rozróżnienia następujących sytuacji, które mają zastosowanie w zależności od przyjętego w kraju kierowcy systemu struktury diety:

Rozwiązanie I

W sytuacji, gdy system prawny kraju określa konkretną strukturę diety, a dodatkowo wskazuje, jaką jej część przeznacza się na zwrot kosztów poniesionych w podróży, a jaka część należy do delegowanego jako rekompensata za pracę zagraniczną, wtedy tylko ta druga może zostać zaliczona do płacy minimalnej.

Rozwiązanie II

Jeżeli nie ma uregulowań prawnych określających skład diety, wtedy należy brać pod uwagę faktycznie zaistniałe okoliczności. Oznacza to, że koszty faktycznie poniesione przez pracownika (takie jak koszty podróży, zakwaterowania i wyżywienia) powinno się odliczyć od pełnej kwoty przyznawanej kierowcy diety natomiast pozostała kwota diety traktowana jest jako płaca minimalna.

Rozwiązanie III

Jeżeli zaś w żaden sposób nie jest możliwe określenie kosztów ponoszonych przez pracownika, zastosowanie ma kwota równa minimum żywieniowemu i minimum mieszkaniowemu. Powyższe wynika z niemieckiego rozporządzenia dotyczącego ubezpieczenia społecznego (Sozialversicherungsentgeltverordnung - SvEV). Wyłącznie kwota pozostała po odliczeniu tych dwóch składników może zostać uznana za płacę minimalną. Niemieckie rozporządzenie wskazuje natomiast na następujące minimalne kwoty, które należy odliczyć:

- kwota miesięczna stanowiąca minimum żywieniowe – 229 EURO,
- kwota miesięczna stanowiąca minimum na zakwaterowanie – 223 EURO.

Co przy tym bardzo ważne w kontekście powyższego, w zakresie kwot wypłacanych jako ryczałt za nocleg, niemiecka administracja celna wskazała, że jeśli kierowca ma zapewnioną kabinę czy kuszetkę, nie ma wtedy konieczności dokonywania odliczenia wynikającego ze wskazanego powyżej rozporządzenia (tj. 223 EURO). Kwota wypłacana jako ryczałt za nocleg w całości podlega włączeniu do stawki minimalnej, jednak zakładając, że kierowca odbiera odpoczynek w kabinie zgodnie z zasadami określonymi w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) 561/2006.

Co wynika z powyższego?

Wskazane wyżej informacje odnoszące się do sprawy płacy minimalnej w Niemczech zdają się potwierdzać stanowisko o możliwości zaliczenia diety oraz ryczałtu za nocleg do wynagrodzenia kierowcy. Taki sposób nie został bowiem zakwestionowany przez organy niemieckie w trakcie kontroli, a nadto wytyczne przedstawione w tym zakresie zdają się również popierać taką interpretację przepisów (Rozwiązanie III).

Mając na uwadze powyższe, należy jednak zaznaczyć, iż o ile ryczałt za nocleg - w przypadku, gdy kierowca nocuje w kabinie samochodu - może zostać zaliczony w całości do wynagrodzenia, o tyle w przypadku diety należy dokonać stosownych obliczeń i pomniejszyć ją o kwotę 7,63 EURO za każdy dzień. Należy bowiem od diety odliczyć najniższy poziom wspomnianego świadczenia za wyżywienie (zgodnie z niemieckim rozporządzeniem o składkach na ubezpieczenie społeczne) i uwzględnić tylko kwotę pozostałą po tym odliczeniu. Jak zostało wskazane najniższy poziom świadczenia żywieniowego wynosi 229 EURO miesięcznie, czyli $229/30 = 7,63$ EURO dziennie.

W tym miejscu należy jednak podkreślić, iż w dalszym ciągu omawiana problematyka stanowi bardzo postępowe zagadnienie. Odnosnie kontroli nie mamy bowiem dostępu do stanu faktycznego zaistniałego w przedmiotowych sprawach. Nie można również z pewnością wykluczyć, że stanowisko strony niemieckiej nie ulegnie zmianie, chociaż przedstawione przez Służbę Celną Niemiec wytyczne stanowią w tym momencie niewątpliwie silną podstawę. Ponadto nadal brak jest w tym zakresie orzecznictwa niemieckich sądów, które dodatkowo potwierdziłyby taką interpretację.

Kolejny krok ku stabilizacji

Powyższe nie zmienia jednak faktu, iż zarówno wyniki przeprowadzonych kontroli jak i przedstawione wytyczne stanowią mocny krok ku stabilizacji takiego podejścia do omawianego problemu i na pewno stanowią precedens do innych podobnych spraw. Ponadto z pewnością kolejne kontrole, o ile ich wynik będzie analogiczny, umocnią prezentowane w sprawie stanowisko. Jednocześnie podkreślić należy, iż nadal niezbędnym elementem jest m. in. prawidłowe rozliczenie i dokumentowanie godzin pracy na terenie Niemiec.

Abstrahując od powyższego, w dalszym ciągu nie ma również oficjalnego stanowiska Komisji Europejskiej w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech. Z dotychczas przekazywanych informacji można jednak przypuszczać, że o ile nie ma większych wątpliwości w przypadku kabotażu (stosujemy minimalną płacę) i tranzytu (nie stosujemy minimalnej płacy - usługa transportu nie jest bowiem dostarczana w Niemczech), o tyle w zakresie transportu międzynarodowego Komisja Europejska nie ma jeszcze jednoznacznego stanowiska.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Łukasz Radosz

Transport samochodowy towarów – zezwolenia dla przedsiębiorstw transportowych

Transport samochodowy jest jedną z najistotniejszych gałęzi transportu w Unii Europejskiej. Według raportu Głównego Urzędu Statystycznego udział transportu samochodowego w Polsce stanowi ponad 80% transportu krajowego oraz ponad 60 % transportu międzynarodowego. W kontekście powyższego pamiętać należy, iż działalność w zakresie transportu drogowego jest reglamentowana przez przepisy prawa. Zarówno regulacje polskie, jak i unijne wprowadzają daleko idące restrykcje w zakresie dopuszczalności świadczenia przez przedsiębiorców usług w zakresie przewozu towarów pojazdami. Niniejszy artykuł ma na celu przybliżyć wymagania stawiane przedsiębiorcom transportowym w zakresie wykonywania przewozu samochodowego towarów.

Regulacje dotyczące wymogów stawianych przedsiębiorcom transportowym w zakresie transportu samochodowego zawarte są w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Ustawa ta w istotnym zakresie odsyła natomiast do właściwych rozporządzeń prawa UE, w szczególności do Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz Rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Obowiązek uzyskania odpowiedniego zezwolenia lub licencji przez przedsiębiorcę uzależniony jest od rodzaju wykonywanego transportu lub sposobu zaangażowania w proces transportu przez przedsiębiorcę. W myśl przepisów ustawy transportem drogowym jest krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy, jak również m.in. działalność w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy. Każda z ww. form działalności w obszarze transportu wymaga uzyskania przez przedsiębiorstwo transportowe stosownej zgody właściwego organu władzy publicznej.

1. Transport krajowy

Krajowy transport drogowy definiowany jest jako podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Prowadzenie działalności w zakresie krajowego transportu drogowego wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Zezwolenie takie wydawane jest na czas nieoznaczony przez starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy. Wydawane jest ono przy spełnieniu przez przedsiębiorcę następujących wymogów określonych w ustawie oraz Rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009: a) żaden z kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę lub wykonujących osobiście transport na jego rzecz nie może posiadać zakazu wykonywania zawodu kierowcy; b) przedsiębiorca musi posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich; c) przedsiębiorca musi się cieszyć dobrą reputacją; c) przedsiębiorca musi posiadać odpowiednią zdolność finansową; e) przedsiębiorca musi posiadać odpowiednie kompetencje zawodowe. Przytoczone powyżej przesłanki b)-e) mają dość ogólnikowy charakter, jednakże każda z nich jest bardzo obszernie opisana w treści Rozporządzenia. Spełnienie ww. przesłanek daje rękojmię należytego i wiarygodnego wykonywania działalności transportowej na obszarze określonego państwa członkowskiego UE.

2. Transport międzynarodowy

Międzynarodowy transport drogowy definiowany jest jako podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

Prowadzenie działalności w zakresie międzynarodowego transportu drogowego towarów wymaga uzyskania licencji wspólnotowej. Licencja wydawana jest na okres nie dłuższy niż 10 lat (z możliwością przedłużenia) przez Generalnego Inspektora Transportu Drogowego. Należy jednak zauważyć, iż licencja wspólnotowa wydawana jest również przez właściwe władze pozostałych państw członkowskich UE. Licencja wydana przez inne państwo członkowskie jest uznawana na całym obszarze Unii Europejskiej. Zgodnie z powyższym, uzyskanie licencji wspólnotowej przez przedsiębiorcę w innym kraju UE zwalnia go od obowiązku pozyskania licencji w Polsce.

Licencja wspólnotowa na międzynarodowy transport drogowy towarów jest wydawana przy spełnieniu przez przedsiębiorcę następujących wymogów określonych w Rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009: a) ma on siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego; b) jest on uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy. Należy zatem wskazać, iż licencja wspólnotowa jest wydawana przez władze polskie podmiotom, które dysponują zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Dopuszczalne jest skierowanie wspólnego wniosku o wydanie zezwolenia oraz licencji wspólnotowej do Generalnego Inspektora Transportu Drogowego.

W kontekście powyższego warto również zauważyć, iż dopuszczalne jest wykonywanie transportu drogowego także przez podmioty nieposiadające siedziby na terytorium Unii Europejskiej. Podmioty takie muszą jednakże uzyskać zezwolenie ministra właściwego do spraw transportu, o ile szczególne umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej. Analogiczne zezwolenie muszą również pozyskać podmioty posiadające siedzibę na terytorium UE, ale wykonujące transport z lub do państwa spoza obszaru UE.

3. Pośrednictwo przy przewozie rzeczy

Kolejnym rodzajem działalności w obszarze transportu drogowego towarów wymagającego pozyskania zgody właściwego organu władzy publicznej jest działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Działalność ta nie została jednoznacznie zdefiniowana w ustawie, co powoduje wątpliwości odnośnie sposobu rozumienia powyższego pojęcia. O ile nie budzi większych wątpliwości fakt, iż w zakres pojęcia pośrednictwa przy przewozie rzeczy wchodzi działalność w zakresie spedycji, o tyle nie jest jednoznaczne, czy w powyższym zakresie mieści się również przewoźnik kontraktowy wykonujący transport wyłącznie poprzez „podwykonawców”. Pomimo iż tak szerokie rozumienie przedmiotowego pojęcia wydaje się mocno kontrowersyjne to na dzień dzisiejszy przytoczona powyżej niejasność nie została jednoznacznie rozstrzygnięta przez doktrynę lub orzecznictwo sądowe.

Prowadzenie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy wymaga uzyskania licencji. Licencja taka wydawana jest na okres od 2 do 50 lat przez starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy. Wydawana jest ona przy spełnieniu przez przedsiębiorcę następujących

wymogów określonych ustawowo: a) podmioty zarządzające przedsiębiorstwem nie mogą być skazane za przestępstwa wyszczególnione w ustawie oraz nie mogą posiadać zakazu na wykonywanie działalności w zakresie transportu drogowego; b) przynajmniej jedna osoba zarządzająca przedsiębiorstwem musi legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowych; c) przedsiębiorca musi znajdować się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50.000 euro.

Należy zaznaczyć, iż regulacje krajowe oraz międzynarodowe związane z transportem drogowym są złożone. Świadczenie usługi w opisanym obszarze z pewnością wymaga szczegółowego zgłębienia przedmiotowej tematyki. Warto bowiem pamiętać, iż sankcje za nieprzestrzeganie przepisów prawa transportowego, w tym regulacji dotyczących zezwoleń i licencji w transporcie drogowym, mogą być bardzo dotkliwe. Naruszenie przepisów o transporcie drogowym może bowiem skutkować wysokimi karami finansowymi a nawet odpowiedzialnością karną.



Autor:
Krzysztof Wiszniewski



Autor:
Marcin Kaszyński

Jednolity Europejski Dokument Zamówienia – unijne ułatwienie dla wykonawców w nowych zamówieniach publicznych

26 stycznia 2016 r. wchodzi w życie Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2016/7 z dnia 5 stycznia 2016 r. ustanawiające standardowy formularz jednolitego europejskiego dokumentu zamówienia.

Jednolity Europejski Dokument Zamówienia (**JEDZ**) jest powiązany z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającą dyrektywę 2004/18/WE, (**Dyrektywa**) która to wprowadza nowe zasady dotyczące funkcjonowania zamówień publicznych w Państwach Członkowskich.

Państwa Członkowskie mają czas na wdrożenie przepisów Dyrektywy do krajowego porządku prawnego do 18 kwietnia 2016 r. Najpóźniej od tego dnia ma zacząć w Państwach Członkowskich obowiązywać formularz JEDZ.

Nowa procedura przewiduje zliberalizowanie wymogów dokumentowych na etapie składania oferty. Wykonawca zamiast dotychczasowych oświadczeń i dokumentów:

1. wykazujących brak podstaw do wykluczenia z powodów przewidzianych w art. 24 ust. 1 PZP (takich jak rozpoczęte postępowania upadłościowe, zaległości podatkowe, karalność wykonawców, wspólników, partnerów lub członków zarządów);
2. potwierdzających spełnienie przesłanek udziału w postępowaniu przewidzianych w art. 22 ust. 1 i ust. 2 PZP (takich jak posiadanie uprawnień do wykonywania określonej działalności, posiadanie wiedzy i doświadczenia, dysponowanie odpowiednim potencjałem technicznym, posiadanie odpowiedniej sytuacji ekonomicznej),

ma składać oświadczenie wyrażone w JEDZ. Dopiero po wyborze jego oferty jako najkorzystniejszej, wykonawca będzie musiał potwierdzić powyższe odpowiednimi dokumentami.

JEDZ obejmuje formalne oświadczenie wykonawcy stwierdzające, że odpowiednia podstawa wykluczenia nie ma zastosowania lub że odpowiednie kryterium kwalifikacji jest spełnione, a także zawiera istotne informacje wymagane przez instytucję zamawiającą. Ponadto JEDZ określa organ publiczny lub osobę trzecią odpowiedzialną za wystawienie dokumentów potwierdzających i zawiera formalne oświadczenie, z którego wynika, że wykonawca będzie w stanie na żądanie i bez zwłoki przedstawić te dokumenty potwierdzające.

Ponadto Wykonawcy nie są zobowiązani do przedstawiania dokumentów potwierdzających ani innych dowodów w formie dokumentów, jeżeli i w zakresie, w jakim instytucja zamawiająca ma możliwość uzyskania zaświadczeń lub odpowiednich informacji bezpośrednio za pomocą bezpłatnej krajowej bazy danych w dowolnym państwie członkowskim, takiej jak krajowy rejestr zamówień, wirtualna kartoteka przedsiębiorstw, elektroniczny system przechowywania dokumentów lub system kwalifikacji wstępnej. Wykonawcy nie są również zobowiązani do przedstawiania dokumentów potwierdzających, jeżeli instytucja zamawiająca, która udzieliła zamówienia lub zawarła umowę ramową, już posiada te dokumenty.

JEDZ będzie stanowił formę dowodu wstępnego, zastępującego zaświadczenia wydawane przez organy publiczne lub osoby trzecie. Dokument ten ma na celu zmniejszenie obciążeń

administracyjnych wynikających z wymogu przedstawienia znacznej liczby zaświadczeń lub innych dokumentów związanych z kryteriami wykluczenia i kwalifikacji.

JEDZ ma zastosowanie do zamówień publicznych objętych dyrektywami unijnymi, czyli do zamówień o wartości powyżej tzw. progów unijnych. Państwa Członkowskie mogą jednak rozszerzyć jego zastosowanie także do zamówień krajowych, bądź opracować własny formularz.

Istotnym ułatwieniem może być również fakt, że wykonawcy mogą ponownie wykorzystać jednolity europejski dokument zamówienia, który został już użyty we wcześniejszym postępowaniu o udzielenie zamówienia, pod warunkiem że potwierdzą, iż informacje w nim zawarte są nadal prawidłowe.

Wprowadzenie JEDZ ma szansę realnie ułatwić wykonawcom kompletowanie dokumentacji wymaganej do złożenia oferty. Przyspieszy też on postępowanie pomiędzy otwarciem ofert a wyborem najlepszej oferty, znosi bowiem konieczność uzupełniania wybrakowanej dokumentacji w zakresie objętym JEDZ. Ma to duże znaczenie dla wykonawców, którzy ubiegają się o zamówienie w innym Państwie Członkowskim niż państwo w którym prowadzą działalność. Ogranicza to konieczność kompletowania zaświadczeń od urzędów państwowych i tłumaczenia ich na język postępowania.

Obecnie nie jest jeszcze znany los polskiej transpozycji dyrektywy 2014/24/UE. Ustawodawca ostatnio ogłosił, że zamiast całkowicie nowej ustawy opracowywanej dotychczas planuje nowelizację obecnej ustawy, co przy ilości zmian wprowadzanych Dyrektywą może jeszcze bardziej utrudniać oferentom i zamawiającym posługiwanie się przewidzianymi prawem zamówień publicznych procedurami.

Nie wiadomo również, czy polski ustawodawca rozszerzy stosowanie JEDZ na postępowania krajowe.



Autor:
Aleksander Karandyszowski

Podatkowe aspekty transakcji kapitałowych. Cz. IV – przekształcenie spółki osób fizycznych niebędącej osobą prawną, w spółkę kapitałową

Wśród spółek nie posiadających osobowości prawnej, które mogą być prowadzone przez osoby fizyczne, wskazać należy spółki osobowe prawa handlowego (spółka jawna, spółka partnerska, spółka komandytowa, spółka komandytowo – akcyjna) oraz spółkę cywilną. Zgodnie z art. 551 § 1 k.s.h. spółka handlowa może zostać przekształcona w inną spółkę handlową. Ponadto, spółka cywilna także może zostać przekształcona w spółkę handlową, z tym zastrzeżeniem, iż spółką przekształconą w rezultacie takiej transakcji nie może zostać spółka jawna.

Wpływ przekształcenia na podmiotowość podatkową spółki źródło przychodu wspólników

Na skutek przekształcenia nieposiadającej osobowości prawnej spółki osób fizycznych [dalej: „SOF”] w spółkę kapitałową prawa handlowego [dalej: „SK”], w pewnym zakresie dochodzi do zmiany podmiotowości prawnej podatnika podatku dochodowego. Spółki osobowe prawa handlowego oraz spółka cywilna są bowiem transparentne w zakresie podatków dochodowych, co oznacza, iż podmiotami opodatkowania dochodu nie są te spółki, lecz ich wspólnicy. Z kolei spółki kapitałowe, posiadając osobowość prawną, podlegają opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych (CIT). W świetle powyższego wskazać należy z chwilą przekształcenia SOF w SK, dochody SK nie będą przypisane jej wspólnikom, lecz samej SK i opodatkowane na zasadach określonych w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych [dalej: „CitU”]. Z kolei dochodem osób fizycznych, które na skutek przekształcenia staną się wspólnikami albo akcjonariuszami SK, będą ewentualne dywidendy, wypłacone przez SK na podstawie stosownej uchwały o podziale zysku SK, podjętej przez zgromadzenie wspólników albo walne zgromadzenie akcjonariuszy SK. Dochód osób fizycznych związany z działalnością SK – w świetle ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych [dalej: „PitU”] – stanowić będzie zatem dochód z udziału w zyskach osoby prawnej i podlegać będzie opodatkowaniu według 19% stawki podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT).

Wpływ przekształcenia na sposób prowadzenia ewidencji podatkowej

Dodatkowo podkreślenia wymaga, iż w świetle przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości [dalej: „RachU”], spółki kapitałowe, spółki komandytowe oraz spółki komandytowo – akcyjne, zobowiązane są do prowadzenia ksiąg rachunkowych. Z kolei w przypadku spółek cywilnych i spółek jawnych osób fizycznych, a także spółek partnerskich, obowiązek powyższy zachodzi wówczas, gdy ich przychody netto ze sprzedaży towarów, produktów i operacji finansowych za poprzedni rok obrotowy wyniosły co najmniej 1.200.000,00 euro. W przypadku gdy SOF na gruncie powyższych regulacji nie była zobowiązana do prowadzenia ksiąg rachunkowych, prowadzoną przez nią ewidencją była podatkowa księga przychodów i rozchodów, a w przypadku gdy wspólnicy podlegali opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem dochodowym – ewidencję przychodów. W sytuacji, gdy podstawą rozliczenia podatkowego wspólników SOF była karta podatkowa, ewidencja nie była prowadzona.

Podsumowując powyższe rozważania podkreślenia wymaga, iż przekształcenie SOF w SK skutkować będzie obowiązkiem założenia ksiąg rachunkowych, o ile nie były one uprzednio prowadzone dla SOF.

Sukcesja podatkowa przy przekształceniu spółki osób fizycznych niebędącej osobą prawną w spółkę kapitałową

Jak wskazane zostało w jednym z poprzednich artykułów niniejszego cyklu, w świetle art. 93a § 1 pkt 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa [dalej: „**o.p.**”], spółka kapitałowa związana (powstała) w wyniku przekształcenia spółki niemającej osobowości prawnej, wstępuje we wszelkie przewidziane w przepisach prawa podatkowego prawa i obowiązki spółki przekształcanej. Co istotne, odrębność podmiotowa osób prawnych i osób fizycznych skutkuje pewnymi ograniczeniami co do zakresu sukcesji podatkowej SK – podatnika CIT – w prawa i obowiązki wspólników SOF, jako podatników PIT. Ograniczenia te co do zasady wynikają z przepisów szczególnych CitU, wprowadzających specyficzne zasady w zakresie opodatkowania dochodów z niektórych źródeł, np. dywidend wypłacanych przez polską spółkę kapitałową na rzecz innej spółki kapitałowej ulokowanej w Polsce lub w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Należy jednak podkreślić, iż w przypadku omawianego rodzaju przekształcenia, wspomniane powyżej ograniczenia nie znajdują zastosowania, m.in. względem kontynuowania wyceny składników majątkowych i ich amortyzacji, czy ustalania wyniku podatkowego podmiotu na podstawie zapisów w prowadzonych ewidencjach podatkowych, gdyż *„sukcesja podatkowa na gruncie podatków dochodowych oznacza, że na spółkę przekształconą przejdą skutki podatkowe zdarzeń zaistniałych w spółce przekształcanej i ujętych w prowadzonych przez nią ewidencjach dla celów podatkowych, które wystąpiłyby w tej spółce, gdyby przekształcenie nie miało miejsca (...) jeżeli w spółce przekształconej pojawią się określone przychody, koszty lub wydatki, które są konsekwencją zdarzeń zaewidencjonowanych”*.¹

Podkreślenia wymaga jednak fakt, iż zakres sukcesji podatkowej określony w art. 93a o.p. w omawianym rodzaju przekształcenia nie znajdzie zastosowania względem tych praw i obowiązków wspólników SOF, które ustawa przypisuje wyłącznie osobom fizycznym. Katalog tego rodzaju ograniczeń obejmuje m.in. uprawnienia w zakresie ulg i zwolnień podatkowych przysługujących podatnikom na gruncie PitU. Ponadto, SK nie będzie mogła skorzystać z prawa do rozliczenia strat podatkowych SOF, gdyż z treści przepisów art. 7 CitU oraz 9 PitU wynika, iż strata ze źródła przychodu może zostać pokryta jedynie z dochodu, który osiągnięty został z tego źródła, które – na skutek przekształcenia – przestaje istnieć.²

Tryb przekształcenia oraz jego skutki na gruncie przepisów podatkowych

Przekształcenie spółki osób fizycznych niebędącej osobą prawną w spółkę kapitałową wymaga powzięcia przez wspólników czynności określonych w art. 556 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych [dalej: „**k.s.h.**”]. W świetle przytoczonej regulacji, dla celów przekształcenia niezbędnym jest sporządzenie planu przekształcenia wraz z opinią biegłego rewidenta, powzięcia stosownej uchwały przekształceniowej, powołania członków organów statutowych spółki przekształcanej, zawarcia umowy lub statutu spółki przekształcanej oraz dokonania stosownego wpisu w rejestrze przedsiębiorców.

¹ Litwińczuk H. [w:] „Prawo podatkowe przedsiębiorców”, pod red. H. Litwińczuk, wyd. 7, Warszawa 2013.

² *Ibidem*.

Podkreślenia wymaga, iż k.s.h. określa także załączniki, jakie winny zostać załączone do planu połączenia. Wśród powyższych, jako istotne z podatkowego punktu widzenia, wymienić należy sprawozdanie finansowe, które zostało sporządzone dla celów przekształcenia na określony dzień miesiąca poprzedzającego przedłożenie wspólnikom planu przekształcenia. Co istotne, w przypadku gdy na gruncie RachU, SOF nie była zobowiązana do prowadzenia ksiąg rachunkowych, w miejsce sprawozdania finansowego należy sporządzić podsumowanie zapisów podatkowej księgi przychodów i rozchodów.

Odnosząc się natomiast do skutków, jakie przekształcenie wywoła na gruncie przepisów materialnego prawa podatkowego wskazać należy, iż jest to czynność transparentna podatkowo.

Alternatywne formy zmiany formy prawnej spółki osób fizycznych, niebędącej osobą prawną oraz ich skutki podatkowe

Jak słusznie podnosi się w doktrynie, „przekształcenie spółki niebędącej osobą prawną w spółkę kapitałową wiąże się z przeprowadzeniem dość skomplikowanej i kosztownej procedury wymaganej przez przepisy kodeksu spółek handlowych w odniesieniu do spółek prowadzących księgi rachunkowe. Polega ona przede wszystkim na sporządzeniu sprawozdania finansowego dla celów przekształcenia na określony dzień w miesiącu poprzedzającym przedłożenie wspólnikom planu przekształcenia oraz poddaniu wyceny aktywów i pasywów badaniu biegłego rewidenta. Należy również podkreślić, że na dzień przekształcenia, którym jest dzień wpisu spółki przekształconej do rejestru, ponownie musi być sporządzone sprawozdanie finansowe zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości”.³

Mając na uwadze powyższe warto podkreślić, iż przepisy k.s.h. dopuszczają alternatywne, względem przekształcenia, możliwości zmiany formy prawnej SOF, polegające na wniesieniu przedsiębiorstwa SOF do SK, w formie wkładu niepieniężnego na kapitał zakładowy SK. Powyższe może zostać przeprowadzone na dwa sposoby. Pierwszy sposób polega na objęciu przez SOF udziałów w SK w zamian za wkład niepieniężny w postaci przedsiębiorstwa SOF. Rozwiązanie to nie wiąże się z ujemnymi konsekwencjami w zakresie PIT – osiągnięcie przychodu jest bowiem rozciągnięte w czasie do czasu odpłatnego zbycia udziałów objętych w zamian za aport. Powyższe wynika z faktu, iż w świetle art. 21 ust. 1 pkt 109 PitU, wartość nominalna udziałów albo akcji w spółce kapitałowej objęta za wkład niepieniężny w postaci przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części, stanowi przychód podatkowy zwolniony z opodatkowania PIT. Co istotne, obowiązek podatkowy związany z przedmiotową transakcją powstanie dopiero w momencie odpłatnego zbycia udziałów albo akcji objętych w zamian za aport – przychodem podatkowym będzie wówczas wynagrodzenie otrzymane z tytułu odpłatnego zbycia udziałów, zaś kosztem jego uzyskania – przyjęta dla celów podatkowych wartość składników majątku przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części, wynikająca z ksiąg lub ewidencji podatkowych (vide: art. 22 ust. 1f PIT). Podkreślenia wymaga także fakt, iż przeprowadzenie transakcji zmiany formy prawnej w formie aportu przedsiębiorstwa nie będzie podlegało opodatkowaniu VAT, co może mieć istotne znaczenie w sytuacji, gdy charakter działalności wykonywanej przez podmiot przekształcony implikowałby ograniczone prawo do odliczenia VAT – w świetle art. 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług

³ Ibidem.

[dalej: „**VatU**”], przepisów VatU nie stosuje się do transakcji zbycia przedsiębiorstwa lub jego zorganizowanej części.

Drugim z alternatywnych sposobów zmiany formy prawnej SOF na SK jest rozwiązanie SOF i następcze wniesienie przez jej wspólników wkładu niepieniężnego do SK w formie udziału w przedsiębiorstwie rozwiązanej SOF, jaki przypadł temu wspólnikowi po zniesieniu współwłasności łącznej udziału w tym przedsiębiorstwie.⁴ Tego typu operacja wiązać się będzie jednak z opodatkowaniem VAT tych towarów pozostałych w przedsiębiorstwie SOF, które po nabyciu przez SOF nie były przedmiotem dalszej dostawy.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Piotr Porzycki

⁴ Ibidem.

Europejskie poświadczenie spadkowe

Europejskie poświadczenie spadkowe stanowi instrument prawny wprowadzony przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 650/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń, przyjmowania i wykonywania dokumentów urzędowych dotyczących dziedziczenia oraz w sprawie ustanowienia europejskiego poświadczenia spadkowego (dalej jako „Rozporządzenie”). Rozporządzenie weszło w życie 20 dni po jego publikacji, natomiast zawarte w nim przepisy stosować należy do postępowań dotyczących spadków otwartych po dniu 17 sierpnia 2015 roku.

Europejskie poświadczenie spadkowe zdefiniować można jako akt potwierdzający prawo do spadku lub do poszczególnych przedmiotów spadkowych, które przysługują spadkobiercom, zapisobiercom, wykonawcom testamentu lub zarządcą spadku. Jest ono dokumentem o charakterze jednolitym w zasadzie w skali całej Unii Europejskiej. Korzystanie z poświadczenia realizowane jest według reguły polegającej na tym, iż podmiot któremu zostanie ono przedstawione nie będzie mógł wymagać przedłożenia innego dokumentu stwierdzającego określone prawa dotyczące spadku.

Dla porządku wskazujemy, że tytułowy instrument prawny będzie funkcjonował w obrocie prawnym obok już istniejących w Polsce rozwiązań tj. dokonywanego przez sąd stwierdzenia nabycia spadku oraz notarialnego poświadczenia dziedziczenia. Docelowo ma on przede wszystkim ułatwić spadkobiercom oraz innym uprawnionym udokumentowanie praw do spadku we wszystkich państwach Unii Europejskiej.

Należy mimo to zaznaczyć, iż europejskie poświadczenie spadkowe nie znajdzie zastosowania w trzech państwach UE: Danii, Irlandii oraz Wielkiej Brytanii. W praktyce oznacza to, iż w krajach tych europejskie poświadczenie spadkowe nie będzie wydawane oraz nie wywoła przewidzianych w przepisach Rozporządzenia skutków. Powyższe znajduje potwierdzenie w punktach 82 i 83 motywów Rozporządzenia.

Kształt i funkcje europejskiego poświadczenia spadkowego

Zgodnie z art. 63 Rozporządzenia:

„oświadczenie jest przeznaczone do wykorzystywania przez spadkobierców, zapisobierców mających bezpośrednie prawa do spadku oraz wykonawców testamentów lub zarządców spadku, którzy potrzebują wykazać w innym państwie członkowskim swój status lub wykonywać, odpowiednio, swoje prawa jako spadkobiercy lub zapisobiercy, lub swoje uprawnienia jako wykonawcy testamentów lub zarządcy spadku.”

Rozporządzenie zawiera również przykładowe wyliczenie okoliczności, do wykazania których służy przedmiotowy dokument. Są one następujące:

- a) potwierdzenie statusu lub prawa każdego spadkobiercy lub, w zależności od przypadku, każdego zapisobiercy wymienionego w poświadczeniu i ich udziałów w spadku;
- b) przyznanie wskazanemu w poświadczeniu spadkobiercy lub zapisobiercy konkretnego składnika majątku lub konkretnych składników majątku stanowiących część spadku oraz
- c) wykazanie uprawnień przysługujących osobie wymienionej w poświadczeniu do wykonania testamentu lub do zarządzania spadkiem.

Uprawnienie do wydawania poświadczeń zarezerwowane jest dla sądów oraz notariuszy. Sądowe i notarialne uzyskiwanie tych dokumentów funkcjonuje równorzędnie, natomiast wybór drogi sądowej lub notarialnej należy do zainteresowanego.

Przewidziana w przepisach opłata sądowa od wniosku o wydanie europejskiego poświadczenia spadkowego wynosi 300 zł. Natomiast taksa notarialna za ogół czynności dotyczących europejskiego poświadczenia spadkowego wyniesie maksymalnie 400 zł.

Europejskie poświadczenie spadkowe a prawo polskie

Warto wskazać, iż procedura wydawania europejskich poświadczeń spadkowych prowadzona przez inne państwa UE może różnić się w zakresie kilku elementów. Ustawodawca unijny celowo nie reguluje problematyki podanej procedury w sposób kompletny. W rezultacie porządki krajowe mają uzupełniać między innymi materię prawną związaną z rozpatrzeniem wniosku (art. 66 Rozporządzenia).

Reakcją legislacyjną RP na potrzebę doprecyzowania zagadnień dotyczących europejskiego poświadczenia spadkowego, które nie zostały uregulowane w Rozporządzeniu, była ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego, ustawy – Prawo o notariacie oraz niektórych innych ustaw (dalej jako „Ustawa”). Na mocy tego aktu ustanowiono m.in. zbiór przepisów w k.p.c., które mają *stricte* regulować wydawanie przez sądy europejskich poświadczeń spadkowych.

Zgodnie z treścią Ustawy, co do zasady, do postępowań dotyczących europejskiego poświadczenia spadkowego stosuje się odpowiednio przepisy o stwierdzeniu nabycia spadku i przedmiotu zapisu windykacyjnego (dot. poświadczeń wydawanych przez sądy). W przedmiotowych sprawach sądom umożliwiono orzekanie na posiedzeniu niejawnym. Dodatkowo, w razie stwierdzenia, że istnieje określona w Rozporządzeniu podstawa do zmiany lub uchylenia europejskiego poświadczenia spadkowego, sąd może je zmienić lub uchylić także z urzędu.

Warto zwrócić uwagę jeszcze na możliwości zaskarżenia postanowień wydawanych przez sąd w analizowanym przedmiocie. Na postanowienie sądu pierwszej instancji w przedmiocie wydania, sprostowania, zmiany lub uchylenia albo zawieszenia skutków europejskiego poświadczenia spadkowego przysługuje zażalenie. W sprawach tej kategorii ustawodawca wyłączył możliwość składania skargi kasacyjnej oraz skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego orzeczenia.

Do notariuszy podejmujących czynności dotyczących europejskiego poświadczenia spadkowego stosuje się odpowiednio przepisy o sporządzaniu aktu poświadczenia dziedziczenia. Znowelizowana ustawa Prawo o notariacie odsyła również do niektórych przepisów k.p.c. odnoszących się do stwierdzenia nabycia spadku i przedmiotu zapisu windykacyjnego. Warto nadmienić, iż w toku czynności dotyczących europejskiego poświadczenia spadkowego połączonych z wydatkami notariusz może odmówić dokonania czynności notarialnej, jeżeli strona nie złoży zaliczki na ich pokrycie w wysokości i terminie określonych przez notariusza (art. 95s §1 ustawy).

Podsumowanie

Europejskie poświadczenie spadkowe to nowy instrument prawny przygotowany przez unijnych ekspertów. Jest to dokument, za pomocą którego osoba może wykazać, iż jest ona spadkobiercą, zapisobiercą, zarządcą spadku czy też wykonawcą testamentu. Dokument ten

znacząco ułatwi i przyspieszy postępowania w obrocie transgranicznym. Co więcej, skutki poświadczenia należy uznać za tożsame z postanowieniem o stwierdzeniu praw do nabycia spadku oraz wydanym aktem poświadczenia dziedziczenia. Osoby zainteresowane będą miały zatem do wyboru alternatywny instrument do wykorzystania.



Autor:
Piotr Jędrusiak



Autor:
Szymon Romanowicz

Zmiany w prawie upadłościowym - kiedy nastąpi upadłość przedsiębiorcy ?

Sejm, uchwalając ustawę z dnia 15.05.2015 r. prawo restrukturyzacyjne, dokonał rewolucji w polskim systemie prawa upadłościowego. Dotychczas, ustawa z dnia 28 lutego 2003 r. "Prawo upadłościowe i naprawcze" regulowała, oprócz postępowania w sprawie upadłości niewypłacalnego dłużnika, także postępowanie naprawcze, tj. postępowanie w sprawie przedsiębiorcy zagrożonego upadłością, mające na celu naprawę jego kondycji finansowej w stopniu przywracającym do długookresowej zdolności do konkutowania na rynku. Zmiany, które weszły w życie z początkiem nowego roku, tj. z dniem 1 stycznia 2016 r., zniosły postępowanie układowe i naprawcze, przewidując w zamian 4 formy postępowania restrukturyzacyjnego, uregulowane w ustawie "Prawo restrukturyzacyjne". W znowelizowanej ustawie, o zmodyfikowanej nazwie: „Prawo upadłościowe”, pozostawiono zaś regulacje dotyczące upadłości kończącej się likwidacją majątku upadłego dłużnika.

W wyniku nowelizacji, zmianie uległa znaczna część instytucji prawa upadłościowego, w tym materia o charakterze zasadniczym dla każdego przedsiębiorcy - przesłanki ogłoszenia upadłości (zwanych także podstawami ogłoszenia upadłości). W niniejszym artykule przedstawiono zmiany w konstrukcji prawnej tych przesłanek, przyjmując ich podział na przesłanki pozytywne i negatywne.

I. Przesłanki pozytywne

1. Zdolność upadłościowa

Upadłość ogłasza się w stosunku do dłużnika, który stał się niewypłacalny. I tak, dłużnikiem na gruncie Prawa upadłościowego może być jedynie osoba mająca "zdolność upadłościową". Co do zasady, zgodnie z art. 5 Prawa upadłościowego, taki walor przysługuje, przedsiębiorcy w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego, czyli osobie fizycznej, osobie prawnej lub ułomnej osobie prawnej, prowadzącej we własnym imieniu działalność gospodarczą lub zawodową. Ponadto, zdolność upadłościową mają również inne podmioty przewidziane przez ustawę.

Prawo upadłościowe przewiduje także w art. 6 katalog enumeratywnie wymienionych podmiotów, wobec których nie można ogłosić upadłości; są to przede wszystkim Skarb Państwa i jednostki samorządu terytorialnego. Drogą wspomnianej nowelizacji, ustawodawca dokonał zmiany w zakresie wyłączeń podmiotowych, rozszerzając wspomniany katalog o fundusze inwestycyjne.

2. Niewypłacalność dłużnika

Za najistotniejszą przesłankę ogłoszenia upadłości uważa się "niewypłacalność dłużnika". Niewypłacalność jest pojęciem nierozdzielnie związanym z istotą działalności gospodarczej w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Podmiot zarządzający przedsiębiorstwem musi liczyć się z ryzykiem z tego faktu wynikającymi. Ryzyko to posiada wymiar finansowy i uzależnione jest w szczególności od wyboru źródła finansowania i rodzaju podjętej działalności gospodarczej.

Zgodnie z koncepcją przyjętą w polskim prawie upadłościowym, niewypłacalność dłużnika determinują dwie przesłanki: 1) "płynnościowa", oraz 2) "zadłużeniowa".

a) "Przesłanka płynnościowa"

Na gruncie uprzednio obowiązującego stanu prawnego, dłużnika uważano za niewypłacalnego, jeżeli nie wykonywał swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych (art. 11 ust. 1 Prawa upadłościowego i naprawczego). Wskazując na potrzebę zmian, słusznie zauważano, iż ścisła wykładnia wskazanej normy prowadzić mogła do swoistego absurdu, albowiem w praktyce znaczna część przedsiębiorców w Polsce kwalifikowałaby się do ogłoszenia upadłości. Bez znaczenia w tym przypadku byłaby przyczyna niewykonywania zobowiązań. Przy tej wykładni, stan niewypłacalności istniałby więc nie tylko wtedy, gdy dłużnik nie miałby środków do spłaty należności, lecz także wtedy, gdy nie wykonywał on swoich zobowiązań pieniężnych z innych przyczyn.

Ustawodawca, drogą omawianej nowelizacji, dokonał zmiany w konstrukcji prawnej przesłanki związanej z płynnością finansową dłużnika. W myśl art. 11 ust. 1 Prawa upadłościowego, dłużnik będzie niewypłacalny, jeżeli utraci zdolność do wykonywania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych. W celu ułatwienia wierzycielom oceny sytuacji dłużnika, wprowadzono drogą art. 11 ust. 1a Prawa upadłościowego domniemanie wzruszalne, zgodnie z którym, za stan utraty przez dłużnika zdolności do wykonywania jego wymagalnych zobowiązań pieniężnych, przyjmuje się sytuację w której opóźnienie w wykonaniu takich zobowiązań przekracza trzy miesiące. Ciężar dowodowy w tym zakresie jest więc przerzucony na dłużnika. Utrata zdolności płatniczej nie jest stanem przejściowym – niewypłacalnym dłużnikiem nie będzie więc ten, kto tymczasowo nie jest w stanie uregulować swoich należności. Przyjęto koncepcję zgodnie z którą, trzymiesięczne opóźnienie w zapłacie pozwala uznać sytuację dłużnika na tyle niekorzystną, że w braku dowodu przeciwnego z jego strony, powinno dojść do ogłoszenia upadłości. Wskazuje się, iż środkiem obrony dłużnika może stanowić wykazanie, iż pomimo braku spłaty, będzie on w stanie uregulować istniejące wymagalne zobowiązania.

b) "Przesłanka zadłużeniowa"

Zmiany nie ominęły także "przesłanki zadłużeniowej", jako dodatkowej, subsydiarnej wobec przesłanki płynnościowej, cechy niewypłacalności dłużnika. Na gruncie stanu prawnego z przed nowelizacji, w myśl art. 11 ust. 2 Prawa upadłościowego i naprawczego, w przypadku wskazanych wyżej podmiotów stan niewypłacalności miał miejsce także wtedy, gdy ich zobowiązania pieniężne przekraczają wartość ich majątku, nawet wówczas, gdy na bieżąco te zobowiązania wykonują.

Nowelizacja zachowała przesłankę zadłużeniową, z tym, że wprowadzony został wymóg utrzymywania się takiego stanu zadłużenia przez okres 24 miesięcy. Zarazem, zgodnie z nowo dodanym art. 11 ust. 7 Prawa upadłościowego, omawiana przesłanka nie będzie miała zastosowania do spółek osobowych, w których co najmniej jednym wspólnikiem odpowiadającym za zobowiązania spółki subsydiarnie i bez ograniczenia całym swoim majątkiem jest osoba fizyczna. Wprowadzenie takiego wyłączenia uzasadniono faktem, iż osoba fizyczna, co do której dokonano likwidacji majątku, nie kończy swojego bytu prawnego, w dalszej mierze zachowuje ona zdolność do pracy zarobkowej, która umożliwi jej spłatę swoich zobowiązań w przyszłości.

Także i w zakresie "przesłanki zadłużeniowej", ustawodawca wprowadził domniemanie wzruszalne w celu ułatwienia wierzycielom oceny sytuacji poprzez odwołanie się do sytuacji finansowej dłużnika. Mianowicie, zgodnie z art. 11 ust. 5 Prawa upadłościowego, domniemywa się, iż zobowiązania pieniężne dłużnika przekraczają wartość jego majątku, jeżeli zgodnie z bilansem, jego zobowiązania, z wyjątkiem rezerw na

zobowiązania oraz zobowiązań wobec jednostek powiązanych, przekraczają wartość jego aktywów, a stan ten utrzymuje się przez okres przekraczający dwadzieścia cztery miesiące. Warto przy tym wskazać, iż na znacznej części przedsiębiorców ciąży ustawowy obowiązek do składania sprawozdań finansowych do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Bilans zaś, którego dotyczy omawiane domniemanie, stanowi obligatoryjną część sprawozdania finansowego, w związku z czym, wierzyciele mając dostęp do wskazanych danych, będą mieli możliwość weryfikacji, czy zachodzi domniemanie istnienia zadłużeniowej dłużnika.

Ponadto, w myśl nowo wprowadzonego art. 11 ust. 3 Prawa upadłościowego, przy badaniu, czy zaszły okoliczności objęte "przesłanką zadłużeniową", do majątku dłużnika nie będzie się wliczać składników niewchodzących do masy upadłości, które zostały wymienione w art. 63 wskazanej ustawy. Za takie składniki uznaje się: mienie wyłączone od egzekucji, wynagrodzenie za pracę dłużnika w części niepodlegającej zajęciu, kwotę uzyskaną z tytułu realizacji zastawu rejestrowego lub hipoteki, jeżeli upadły pełnił funkcję administratora zastawu lub hipoteki, w części przypadającej zgodnie z umową powołującą administratora pozostałym wierzycielom, a także składniki wyłączone z masy upadłości drogą uchwały wierzycieli. Z zaś zakresu zobowiązań pieniężnych, których omawiana przesłanka dotyczy, ustawodawca wyłączył zobowiązania przyszłe, w tym między innymi zobowiązania pod warunkiem zawieszającym oraz wynikające z tytułu umowy pożyczki, co wynika z wprowadzonego drogą omawianej nowelizacji art. 11 ust. 4 Prawa upadłościowego.

Ustawodawca, mając na uwadze, iż przesłanka zadłużeniowa ma charakter subsydiarny wobec przesłanki płynnościowej, wprowadził poprzez art. 11 ust. 6 Prawa upadłościowego klauzulę umożliwiającą sądowi oddalenie wniosku o ogłoszenie upadłości, jeżeli w trakcie postępowania w przedmiocie ogłoszenia upadłości nie stwierdza zagrożenia utraty przez dłużnika zdolności do wykonywania jego wymagalnych zobowiązań pieniężnych w niedługim czasie.

II. Przesłanki negatywne

Zmiany wynikłe z nowelizacji nie ominęły także przesłanek negatywnych ogłoszenia upadłości. Ustawodawca uchylił dotychczas obowiązujący art. 12 Prawa upadłościowego i naprawczego, na mocy którego, sądowi upadłościowemu pozostawiono możliwość oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości, w przypadku, jeżeli opóźnienie w wykonaniu zobowiązań przez dłużnika nie przekraczało trzech miesięcy, a suma niewykonanych zobowiązań nie przekraczała 10% wartości bilansowej przedsiębiorstwa. Opisany zabieg legislacyjny wynikał z wprowadzenia do obrotu prawnego omówionego powyżej domniemania wzruszalnego, występującego na tle konstrukcji "przesłanki płynnościowej", w związku z czym dalsze funkcjonowanie w obrocie prawnym normy wynikającej z art. 12 stało się bezzasadne.

1. Sporny charakter wierzytelności

Ustawodawca wprowadził drogą art. 12a nowego Prawa upadłościowego zasadę zobowiązującą sąd do oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości złożonego przez wierzyciela, w przypadku, jeśli dłużnik wykaże, że wierzytelność ma w całości charakter sporny, a spór co do tej wierzytelności powstał między stronami jeszcze przed złożeniem wniosku o ogłoszenie upadłości.

2. Ubóstwo masy

Za kolejną, istotną zmianę należy uznać rozszerzenie przesłanki przewidzianej w dotychczasowym art. 13 ust. 1 Prawa upadłościowego i naprawczego. Na gruncie obecnego stanu prawnego sąd oddala wniosek o ogłoszenie upadłości, jeżeli majątek niewypłacalnego dłużnika nie wystarcza na zaspokojenie kosztów postępowania. Ustawodawca, drogą nowelizacji, przewidział, iż sąd będzie uprawniony do oddalenia takiego wniosku także w przypadku, jeśli majątek niewypłacalnego dłużnika wystarcza jedynie na pokrycie kosztów postępowania upadłościowego, nie dając jednak możliwości zaspokojenia wierzycieli w stopniu chociażby minimalnym. W uzasadnieniu projektu ustawy nowelizacyjnej stwierdzono, iż prowadzenie postępowania upadłościowego w omawianej sytuacji byłoby ekonomicznie nieopłacalne i stałoby w sprzeczności z zasadą optymalizacji postępowania, zgodnie z którą powinno być ono prowadzone w taki sposób, aby roszczenia wierzycieli były zaspokojone w jak najwyższym stopniu.

Pozostawiono bez zmian przesłankę negatywną, przewidzianą w art. 13 ust. 2 Prawa upadłościowego i naprawczego (obecnie art. 13 ust. 2 Prawa upadłościowego), w myśl którego, sąd jest uprawniony do oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości w razie stwierdzenia, że majątek dłużnika jest obciążony hipoteką, zastawem, zastawem rejestrowym, zastawem skarbowym lub hipoteką morską w takim stopniu, że pozostały jego majątek nie wystarcza na zaspokojenie kosztów postępowania.

Ustawodawca doprecyzował także dotychczas przewidziane w art. 13 ust. 3 Prawa upadłościowego i naprawczego okoliczności wyłączające zastosowanie przesłanek negatywnych określonych w art. 13 ust. 1 i 2. Mianowicie, ogłoszenie upadłości przez sąd, pomimo zaistnienia wskazanych przesłanek, powinno mieć miejsce w przypadku jeżeli zostanie uprawdopodobnione, że obciążenia majątku dłużnika są bezskuteczne według przepisów ustawy albo gdy dokonane zostały w celu pokrzywdzenia wierzycieli, jak również jeżeli zostanie uprawdopodobnione, że dłużnik dokonał innych czynności prawnych bezskutecznych według przepisów ustawy, którymi wyzbył się majątku wystarczającego na zaspokojenie kosztów postępowania, a okoliczności sprawy wskazują, że zastosowanie przepisów o bezskuteczności i zaskarżaniu czynności upadłego doprowadzi do uzyskania majątku o wartości przekraczającej przewidywaną wysokość kosztów. Wskazaną zmianę należy uznać za konsekwencję wprowadzonego rozszerzenia przesłanki negatywnej wynikającej z dotychczasowego brzmienia art. 13. ust. 1 Prawa upadłościowego i naprawczego o przypadek, w którym majątek niewypłacalnego dłużnika wystarcza tylko na zaspokojenie kosztów postępowania, nie pozwalając przy tym na zaspokojenie wierzycieli w stopniu minimalnym.

Podsumowując, zmiany w przepisach regulujących przesłanki ogłoszenia upadłości będą mieć istotne znaczenie dla ogółu podmiotów obrotu gospodarczego, zarówno dla wierzycieli jak i dla dłużników. Przewiduje się, że ilość podmiotów, wobec których orzekana będzie upadłość prawdopodobnie ulegnie ograniczeniu, co będzie stanowiło następstwo rozszerzenia zakresu zastosowania opisanych powyżej "przesłanek negatywnych". Uważa się przy tym, że poprawie ulegnie sytuacja prawna wierzycieli, między innymi, przez zastosowanie domniemań prawnych, które wprowadzone zostaną w kontekście "przesłanki płynnościowej" i "zadłużeniowej". Takie rozwiązania prawne ułatwią wierzycielowi ocenę sytuacji finansowej dłużnika, umożliwiając tym samym podjęcie prawidłowej decyzji co do wyboru środków prawnych dochodzenia należności wobec dłużnika, a także przerzucą na dłużnika ciężar dowodowy w toczącym się postępowaniu w przedmiocie ogłoszenia upadłości.

Na zakończenie, wskazać należy, iż uchwalone zmiany zostały pozytywnie odebrane przez środowisko prawnicze. Przewiduje się, iż opisane w niniejszym artykule modyfikacje przesłanek upadłościowych umożliwią w większym stopniu realizację podstawowej zasady postępowania upadłościowego, jaką jest zasada optymalizacji postępowania, a ponadto spowoduje usunięcie wątpliwości interpretacyjnych pojawiających się w praktyce na tle obecnego stanu prawnego.



Autor:
Piotr Gajlewicz



Autor:
Piotr Lorenc

„Sky is the limit”, czyli unijne plany na rozwój sektora lotnictwa

Transport lotniczy jest jednym z motorów napędowych wzrostu gospodarczego Unii Europejskiej. Rynek ten wart jest ponad 110 mld Euro rocznie oraz stanowi źródło zatrudnienia dla ponad 2 milionów Europejczyków. W ciągu ostatnich 20 lat liberalizacja rynku wewnętrznego w zakresie usług sektora lotniczego oraz wzrost popytu zarówno wewnątrz Wspólnoty, jak i na świecie, znacząco wpłynęły na postęp. Najnowsze prognozy przewidują, że natężenie ruchu w powietrzu osiągnie w 2035 roku ponad 14,4 mln lotów, co stanowiłoby 50% wzrost w porównaniu z rokiem 2012. Nie dziwi zatem zainteresowanie unijnych instytucji rozwojem tego sektora gospodarki. „Strategia na rzecz poprawy konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa” (*ang. Aviation Strategy for Europe*) została ujęta w programie prac Komisji na rok 2015 i zakładała przede wszystkim rewizję unijnych przepisów w zakresie lotnictwa, w szczególności obejmuje wnioski o przyjęcie rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Strategia Lotnictwa dla Europy została przyjęta w dniu 7 grudnia 2015r. i, jak podkreśla Komisja, stanowi kamień milowy dla wzmocnienia gospodarki wspólnotowej, stworzenia bazy przemysłu oraz umocnienia pozycji Europy w tym sektorze. Z inicjatywy mają skorzystać zarówno przedsiębiorcy, jak i sami obywatele, którzy będą mieli do dyspozycji znacznie szerszy zakres połączeń i korzystniejsze ceny. Komisja ma zamiar podejść do sprawy w sposób kompleksowy, z tego względu wyznaczyła cztery priorytetowe aspekty swojej pracy.

Walka o pozycję lidera

Komisja założyła rywalizację o pozycję lidera sektora lotniczego przy jednoczesnym zagwarantowaniu tzw. równych szans dla uczestników rynku. Unia Europejska musi spełniać wymagania stawiane przez postępujący rynek. W tym celu planowane jest zawarcie szeregu umów z kluczowymi państwami trzecimi, co ma poprawić dostęp do poszczególnych rynków, jak i umożliwić europejskim przedsiębiorcom udział w nich na uczciwych i jasno określonych zasadach opartych o przepisy prawa. Umowy te mają także doprowadzić do poszerzenia zakresu połączeń lotniczych oraz korzystnie wpłynąć na poziom cen, co z pewnością poprawi natężenie ruchu w powietrzu. Dodatkowo program przewiduje generowanie wzrostu gospodarczego poprzez intensyfikację takich obszarów jak handel i turystyka, co ma przyczynić się do wzrostu poziomu zatrudnienia.

Stawić czoło limitom

Głównym wyzwaniem dla rozwoju europejskiego lotnictwa jest wyeliminowanie ograniczeń przepustowości, efektywności i wydajności połączeń lotniczych. Rozdrobnienie europejskiej przestrzeni powietrznej, obejmującej ponad 10,8 milionów km² i kontrolowanej przez ponad 60 stacji, kosztuje ponad 5 miliardów euro rocznie oraz generuje ponad 50 milionów ton niechcianego dwutlenku węgla. Obecne ograniczenia w przepustowości mogą oznaczać w 2035 roku niepożądane ograniczenie zatrudnienia w portach lotniczych na poziomie ponad 820 000 miejsc pracy. Z tego względu Strategia zakłada intensywną pracę nad rozwojem projektu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*ang. The Single European Sky Project*), który ma zoptymalizować eksploatację najbardziej ruchliwych portów lotniczych w Europie oraz

wprowadzić system monitorowania ruchu zewnętrznego i wewnątrz Wspólnoty w celu wykrycia braków.

Zachować europejski standard

Komisja podkreśla, iż w interesie europejskich obywateli, ważne jest, aby utrzymać dotychczasowe, wysokie standardy - szczególnie w zakresie bezpieczeństwa.

Strategia kładzie nacisk na konieczność przeprowadzenia, wobec prognozowanego wzrostu ruchu lotniczego, nowelizacji unijnych zasad bezpieczeństwa. W szczególności proponuje się wprowadzenie elastycznych przepisów formułujących stopniowalne wymagania oraz uwzględniających istotne różnice występujące pomiędzy różnymi branżami lotnictwa cywilnego oraz dostrzegają specyficzne różnice w zagrożeniach.

Ponadto Komisja będzie szukać sposobów zmniejszenia obciążeń związanych z kontrolą bezpieczeństwa, co ma przyczynić się do obniżenia ogromnych kosztów z tym związanych. Stąd postuluje się wykorzystanie nowych technologii i podejścia opartego na analizie ryzyka, co będzie wymagało współpracy państw członkowskich oraz Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej. Zaproponowano rozszerzenie zakresu unijnych ram bezpieczeństwa lotniczego o ograniczoną liczbę konkretnych obszarów, wśród których wymieniać należy kwestię bezzałogowych statków powietrznych (tzw. drony), bezpieczeństwa w zakresie obsługi naziemnej (obecnie nie istnieją żadne unijne regulacje w tym zakresie, a wypadki związane z tą obsługą stanowią znaczną przyczynę ogólnych wypadków lotniczych) oraz aspekty bezpieczeństwa dotyczące projektowania nowych statków powietrznych i systemów lotniczych, w tym cyberbezpieczeństwa.

Postęp oparty na innowacyjnych technologiach i inwestycjach

Istotnym elementem omawianej Strategii jest wykorzystanie innowacyjnych technologii i digitalizacja w celu usprawnienia funkcjonowania lotnictwa cywilnego. Komisja podkreśla w tym zakresie rolę wykorzystania dronów. Strategia obejmuje prawne uregulowanie ich bezpiecznego użytkowania, statusu, a także problemów związanych poszanowaniem prywatności i ochrony danych, bezpieczeństwem i ochroną środowiska.

Inwestycje w rozwój technologii mają zapewnić Unii Europejskiej status światowego lidera w sektorze międzynarodowego lotnictwa. Komisja zaplanowała przeznaczenie ponad 430 milionów euro rocznie, aż do 2020 roku, na inwestycje we wspomniany już projekt Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Wdrożenie tych planów w życie ma doprowadzić do stworzenia ponad 300 000 miejsc pracy i jest niezbędne do optymalizacji technologii informacyjnych i komunikacyjnych. W przekonaniu Komisji wdrożenie tych planów jest kluczem do maksymalizacji przepustowości europejskich lotnisk oraz poprawy jakości świadczonych usług.



Autor:
Michał Pilecki

Potrącenie wierzytelności pieniężnych wyrażonych w różnych walutach

Zgodnie z art. 498 § 1 Kodeksu cywilnego [K.c.], gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym.

Przepis wskazanego we wstępie artykułu jasno więc wskazuje, że jedną z przesłanek dopuszczalności potrącenia jest m. in. to, by przedmiotem wierzytelności były pieniądze. W doktrynie (por. komentarze do art. 498 K.c. pod redakcją K. Pietrzykowskiego lub A. Kidyby) przesłankę tę określa się mianem jednorodzaowości (jednorodności) wierzytelności. Na tym tle warto postawić pytanie, czy możliwe jest również potrącenie wzajemnych wierzytelności pieniężnych, z których jedna wyrażona jest w walucie polskiej, druga zaś w walucie obcej.

By udzielić na nie odpowiedzi przede wszystkim trzeba odnieść się do tzw. zasady walutowości wyrażonej w art. 358 K.c. Zgodnie z § 1 tego artykułu, jeżeli przedmiotem zobowiązania jest suma pieniężna wyrażona w walucie obcej, dłużnik może spełnić świadczenie w walucie polskiej, chyba że ustawa, orzeczenie sądowe będące źródłem zobowiązania lub czynność prawna zastrzega spełnienie świadczenia w walucie obcej. Jak wynika z kolei z art. 358 § 2 K.c., wartość waluty obcej określa się według kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia wymagalności roszczenia, chyba że ustawa, orzeczenie sądowe lub czynność prawna stanowi inaczej. W razie zwłoki dłużnika wierzyciel może żądać spełnienia świadczenia w walucie polskiej według kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia, w którym zapłata jest dokonana.

Wobec powyższego wskazać należy, że, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w przytoczonych przepisach, uprawnienie do wyboru waluty polskiej zamiast waluty obcej, należy do dłużnika, nie do wierzyciela. Stanowisko takie znajduje potwierdzenie w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2012 r., sygn. akt III CSK 273/11, w którego tezie wskazano, że art. 358 § 2 zd. 2 K.c. należy wyklądać w taki sposób, iż w wypadku zwłoki dłużnika w spełnieniu świadczenia w wykonaniu zobowiązania, którego przedmiotem jest suma pieniężna wyrażona w walucie obcej, wierzyciel ma prawo wyboru kursu, według którego jest określana wartość waluty obcej, jeżeli dłużnik dokona wyboru waluty polskiej.

Mając na uwadze powyższe należy dopuścić sytuację, która polega na tym, że zapłata będzie dochodzona przez wierzyciela wierzytelności wyrażonej w walucie obcej, a jego dłużnik przedstawi mu do potrącenia przysługującą mu wierzytelność wzajemną wyrażoną w walucie polskiej. W takim bowiem razie dłużnik spełniając świadczenie mógłby spełnić je w walucie polskiej, wobec czego brak jest powodów, dla których w razie spełnienia świadczenia poprzez potrącenie, dłużnik miałby być pozbawiony prawa wyboru waluty.

Odmienne jednak kształtuje się sytuacja polegająca na tym, że do potrącenia zostaje przedstawiona wierzytelność w walucie obcej. Zasadna wydaje się teza, zgodnie z którą nie jest możliwe dokonanie potrącenia takiej wierzytelności z wierzytelnością wyrażoną w walucie polskiej. W takiej bowiem sytuacji wierzyciel przedstawiający do potrącenia wierzytelność w walucie obcej nie ma prawa wyboru waluty spełnienia świadczenia, a tym samym nie może ani

żądać zapłaty w walucie polskiej, ani przeliczyć waluty obcej na walutę polską. Zasadniczo brak jest bowiem normy prawnej, która uprawniałaby wierzyciela do takiego działania.

Odpowiadając więc na postawione na początku pytanie wskazać należy, że dopuszczalność potrącenia wzajemnych wierzytelności, z których jedna wyrażona jest w walucie polskiej, druga zaś w walucie obcej, uzależniona jest od tego, w której walucie, która z wierzytelności została wyrażona. Co do zasady dopuścić należy możliwość potrącenia wierzytelności wyrażonych w różnych walutach w sytuacji, gdy oświadczenie o potrąceniu składane jest przez wierzyciela wierzytelności wyrażonej w walucie polskiej i oświadczenie to zastępuje zaspokojenie wierzytelności wyrażonej w walucie obcej; natomiast wydaje się, że *de lege lata* brak jest podstaw do złożenia oświadczenia o potrąceniu przez wierzyciela wierzytelności wyrażonej w walucie obcej wobec wierzyciela wierzytelności wyrażonej w walucie polskiej.



Autor:
Piotr Regulski

The Development of the Law of the Sea – part III

Terrorism at Sea

1. The Unpredicted Problem of the Law of the Sea

The Third United Nations Conference on the Law of the Sea tried to address almost every issue related to the legal status of the oceans and in most parts these efforts turned out to be successful. However, at the time of preparing the Convention on the Law of the Sea the drafters of the said Convention did not anticipate the problem of terrorism at sea. Simple explanation for this failure is the fact that the first reported case of terrorism at sea happened almost three years after the UNCLOS had been opened for signature.

Although piracy and terrorism at sea have a lot in common, and both are forms of violent acts against ships, there is a distinct difference between the goals of pirates and terrorists. Pirates usually seek financial gain and they act with stealth. Terrorists, on the other hand, wish to make a political or ideological point, most often coupled with the destruction of human life and they seek publicity with their actions. Joyner describes maritime terrorism as “the systematic use or threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual or group to induce fear and intimidation in a civilian population in order to achieve political ambitions or objectives¹”. However, there is no authoritative definition of terrorism but all existing definitions have several features in common, namely:

- 1) there must be actual or threatened violence,
- 2) there have to be a political motive,
- 3) the acts must be directed at, and intended to influence a targeted audience².

The aforementioned first reported case of terrorism at sea was the hijacking of the ship Achille Lauro in 1985, sailing from Alexandria to Port Said³. In October 1985, the Italian cruise ship, Achille Lauro, was hijacked by four members of the Palestinian Liberation Front, roughly 30 miles off the coast of Egypt. The hijackers demanded the release of 50 Palestinians imprisoned in Israel in return for the safe release of 400 passengers on board. The passengers held hostage by the hijackers were from various countries, including the United States, Italy and Austria. The Palestinian hijackers murdered United States citizen before they surrendered to Egyptian authorities in return for passage on board an Egyptian plane on Tunis. After that, the USA authorized its aircraft to intercept and force the Egyptian plane to land in Italy. Finally, the Palestinian hijackers were taken into custody and prosecuted. The factual circumstances of this case prevented hijackers from being labelled as pirates under the UNCLOS – the wrongful acts were not committed for private ends and the case did not involve two ships. In consequence, many states were able to exercise the jurisdiction over the perpetrators as a matter of international law, subject to the criminal offences existing within the domestic laws of each of the concerned countries⁴.

¹ N. Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford 2011, p. 148.

² H. Tuerk, *Reflections on the Contemporary Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2012, p. 102.

³ M. Halberstam, *Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety*, The American Journal of International Law, Vol. 82, No. 2, 1988, p. 260.

⁴ N. Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford 2011, p. 151.

The outrage that resulted from the terrorist attack on Achille Lauro induced a quick response of the international community. On 20th November 1985, the IMO adopted Resolution A.584 (14) on “Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of their Passengers and Crews”. In this Resolution the IMO urged all states, port authorities, ship operators, shipowners, and shipmasters to review and strengthen port and on-board security, noting “the danger to passengers and crew resulting from the increasing number of incidents involving piracy, armed robbery and other unlawful acts against or on board ships”. The Resolution also directed the IMO Maritime Security Committee (MSC) “to develop detailed and practical measures, including both shoreside and shipboard measures, to ensure the security of passengers and crews on board ships”.

The UN General Assembly supported actions taken by the IMO. In the Resolution A/RES/40/61, adopted on 9th December 1985, the General Assembly condemned “as criminal, all acts, methods and practices of terrorism wherever and by whomever committed, including those which jeopardize friendly relations among states and their security”. The Resolution requested the IMO to study the problem of terrorism at sea with a view to making recommendations on appropriate measures. The aforementioned request was proposed by Austria and Italy in order to reflect the concern about the seizure of the Italian vessel Achille Lauro and to endorse any measures taken in connection with the framework of the IMO. One year after the adoption of the said resolutions, the IMO MSC recommended measures aimed at minimizing the risk of terrorist attacks at sea, which especially applied to passenger vessels engaged on international voyages of more than twenty-four hours and port facilities that serviced those ships⁵.

At that time it became apparent that besides practical measures to counter the threat of terrorism at sea, legal measures were fundamental to ensure that the sea terrorists were made duly accountable. There were many reasons why new international rules regarding terrorism at sea were necessary, namely:

- 1) existing international rules, in particular envisaged by the UNCLOS, were inadequate to deal with terrorism at sea as piracy definition could not apply to maritime terrorists,
- 2) terrorist attacks usually are committed on the high seas,
- 3) perpetrators and victims often come from various countries,
- 4) there was a need for rules relating to the arrest, prosecution, and subsequent detention of maritime terrorists.

It is worth mentioning that some countries regarded the attack on the Achille Lauro as piracy, however, in examining this issue, the Legal Advisors of the Foreign Ministries of Austria, Italy and Egypt concluded that the hijacking of the Italian cruise ship could not be considered an act of piracy as defined in the UNCLOS. This was an obvious lacuna in the UNCLOS which would have to be filled by creating a specific convention relating to maritime terrorism. At that time, the development of international law in relation to unlawful acts against ships has not yet reached the same stage as in civil aviation⁶.

To fill this legal lacuna Austria, Egypt and Italy proposed the adoption of a treaty under the auspices of the IMO to set forth comprehensive requirements for the suppression of unlawful acts committed against the safety of maritime navigation which endanger innocent human lives

⁵ H. Tuerk, *Reflections on the Contemporary Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2012, p. 104.

⁶ i.e. the 1963 Tokyo Convention on Offences on Board Aircraft, the 1970 Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft and the 1971 Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation.

and jeopardize the safety of persons and property⁷. On 10th March 1988, these efforts resulted in the adoption of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (the 1988 SUA Convention) and the Protocol relating to Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (the 1988 SUA Protocol). The 1988 SUA Convention was modelled on existing anti-terrorism conventions and it entered into force on 1st March 1992. As of 12th February 2015, there are 165 contracting states parties to the Convention accounting for 94.45% of world tonnage and the Protocol has been adhered to by 152 states accounting for 87.47% of world tonnage⁸. The importance of the 1988 SUA Convention at the time of its adoption was that it identified certain unlawful acts against ships and provided basis by which countries could establish jurisdiction over the perpetrators of those offences.

2. The 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and Protocol

As previously mentioned, the 1988 SUA Convention was modelled on already existing anti-terrorism conventions. In its preamble the Convention expresses concern about “world-wide escalation of acts of terrorism in all its forms” and condemns unequivocally “all acts, methods and practices of terrorism”. The 1988 SUA Convention does not contain authoritative definition of the term “terrorism” and no attempts were made to create such definition as this would certainly have led to some political difficulties⁹.

The 1988 SUA Convention applies to vessels on an international voyage operating or scheduled to operate seaward of any state’s territorial sea. According to Article 2 of the Convention, it does not apply to warships, ships owned or operated by a state when being used as a naval auxiliary or for customs or police purposes, ships that have been withdrawn from navigation or laid up.

While there is no authoritative definition of the term “terrorism”, the 1988 SUA Convention took a crucial step in identifying following acts as offences, when an individual unlawfully and intentionally:

- a) seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation, or,
- b) performs an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger the safe navigation of that ship, or,
- c) destroys a ship or causes damage to a ship or to its cargo which is likely to endanger the safe navigation of that ship, or,
- d) places or causes to be placed on a ship, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that ship, or cause damage to that ship or its cargo which endangers or is likely to endanger the safe navigation of that ship, or,
- e) destroys or seriously damages maritime navigational facilities or seriously interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safe navigation of a ship, or,
- f) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safe navigation of a ship, or,

⁷ H.G. Hesse, *Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security*, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 18, No. 3, 2003, p. 327-328.

⁸ International Maritime Organization, *Status of Conventions*, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (15.02.2015).

⁹ H. Tuerk, *Combating Terrorism At Sea - The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation*, University of Miami International and Comparative Law Review, Vol. 15, 2008, p. 347.

- g) injures or kills any person, in connection with the commission or the attempted commission of any of the offences set forth in subparagraphs (a) to (f)¹⁰.

According to Article 3(2) of the 1988 SUA Convention, attempts or complicity in the aforementioned crimes were also identified as offences.

The title of the Convention is quite misleading as it suggests that the Convention's main objective is to suppress and prevent unlawful acts against the safety of maritime navigation, whereas the 1988 SUA Convention primarily aims to deal with events after illegal acts have taken place, i.e. apprehension, conviction and punishment of the perpetrators¹¹. Only Article 13 addresses directly the problem of suppression and it requires states to cooperate in the prevention of offences by taking all practical means to prevent preparations in their respective territories for the commission of the offences within or outside their territories as well as to exchange information in accordance with their national law, and to coordinate measures to prevent the commission of offences set forth in Article 3 of the Convention. In consequence, the 1988 SUA Convention seems to be reactive in nature and does little to provide for the establishment of rules to prevent terrorism at sea.

The fundamental provision of the 1988 SUA Convention, envisaged in Article 10, is the requirement for states to extradite or prosecute ("aut dedere aut judicare")¹². Such provision is envisaged by many international anti-terrorism conventions¹³. The mechanism enshrined in Article 10 is based on 3 obligations of each state party, namely:

- 1) establishing its jurisdiction over the offences set forth in the 1988 SUA Convention,
- 2) submitting the case falling within its jurisdiction to its competent authorities for the purpose of prosecution, or alternatively,
- 3) extraditing the alleged perpetrator to another competent state¹⁴.

Article 6 of the Convention distinguishes 3 cases with regard to the establishment of jurisdiction over offences envisaged in Article 3 of the 1988 SUA Convention:

- 1) the first concerns the obligation to do so in the case of offences committed:
 - a) against or on board ship flying the flag of the state at the time the offence is committed,
 - b) in the territory of that state, including its territorial sea or,
 - c) by a national of that state¹⁵,
- 2) in the second case there is a possibility of each state party (but not an obligation) to establish jurisdiction over an offence when:
 - a) it is committed by a stateless person whose habitual residence is in that state or,
 - b) during its commission a national of that state is seized, threatened, injured or killed or,

¹⁰ Article 3(1) of the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

¹¹ T.M. Sittnick, *State Responsibility and Maritime Terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure the Strait*, Pacific Rim Law & Policy Journal, Vol. 14, 2005, p. 760-761.

¹² Article 10(1) of the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation: *The State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is found shall, in cases to which Article 6 applies, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case without delay to its competent authorities for the purpose of prosecution, through proceedings in accordance with the laws of that State. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any other offence of a grave nature under the law of that State.*

¹³ H. Tuerk, *Reflections on the Contemporary Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2012, p. 107.

¹⁴ T. Treves, *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, Singapore Journal of International & Comparative Law, Vol. 2, 1998, p. 548-549.

¹⁵ Article 6(1) of the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

- c) it is committed in an attempt to compel that state to do or to abstain from doing any act¹⁶,
- 3) in the third case, according to Article 6(4), “each state party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 3 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the states parties which have established their jurisdiction in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article”.

With regard to Article 10 of the 1988 SUA Convention there is no absolute obligation to extradite and no duty to prosecute, as the state in whose territory the offender is found is only required to submit the case without delay to its competent authorities for the purpose of prosecution, which shall take their decision in the same manner as in the case of any other offence of a grave nature under the law of that state. This provision arguably allows terrorists to escape liability and therefore it is said to be a deficiency of the 1988 SUA Convention¹⁷.

Another loophole can be found in Article 11(2) of the Convention in relation to extradition. The said provision states that, when a state which makes extradition conditional upon the existence of a treaty receives a request for extradition from another state party with which it has no extradition treaty, it may, at its option, consider the 1988 SUA Convention as a basis for extradition. In consequence, in the aforementioned situation there is no binding obligation to extradite, as the extradition is basically dependent on the state's will.

Another obligation is enshrined in Article 7, according to which states parties are required to take alleged perpetrators into custody, or secure their presence for trial, cooperate in preventative measures and exchange information and evidence needed in related criminal proceedings.

Article 8 was included in the 1988 SUA Convention in order to address those situations where the ship is navigating far from the flag state, flying a flag of convenience, or of a landlocked state and since only few vessels are equipped to keep alleged offenders on board for long periods of time¹⁸. Article 8 allows the master of a ship to deliver to the authorities of any other state party any person who he has reasonable grounds to believe has committed one of the offences set forth in the Convention and all relevant evidence in the master's possession.

It is worth mentioning that the 1988 SUA Convention has one serious limitation as it fails to grant states any right to exercise enforcement measures (especially the right of visit) in the suppression and prevention of the offences set forth in Article 3. According to Article 9 “nothing in this Convention shall affect in any way the rules of international law pertaining to the competence of states to exercise investigative or enforcement jurisdiction on board ships not flying their flag”. In other words this provision means that the 1988 SUA Convention does not provide legal basis to exercise right of visit and search of vessels on the high seas¹⁹. This is another example that the 1988 SUA Convention is de facto reactive, as opposed to preventive, in nature.

¹⁶ Article 6(2) of the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

¹⁷ T. Treves, *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, Singapore Journal of International & Comparative Law, Vol. 2, 1998, p. 550-551.

¹⁸ H. Tuerk, *Combating Terrorism At Sea - The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation*, University of Miami International and Comparative Law Review, Vol. 15, 2008, p. 352.

¹⁹ N. Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford 2011, p. 153.

The threat of a terrorist seizure of an oil or gas platform induced the conclusion of the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf. The Protocol's main objective is to provide similar regime for fixed platforms located on the continental shelf as most of the articles of the SUA Convention are applied correspondingly. Article 1(3) of the Protocol defines fixed platform as "an artificial island, installation or structure permanently attached to the seabed for the purpose of exploration or exploitation of resources or for other economic purposes". As a result of such definition, military style or defence installations are excluded²⁰. The offences set forth in Article 2 of the Protocol correspond to those in Article 3 of the 1988 SUA Convention when the offences take place on board, or against a platform located on the continental shelf, with the exception of the unlawful acts relating to the endangerment of safe navigation. Furthermore, Article 3 of the Protocol is similar to Article 6 of the Convention. However, grounds for establishing obligatory jurisdiction based on registry of the ship and location within a state's territory (envisaged in Article 6(1) of the 1988 SUA Convention) are replaced with a single ground for such jurisdiction based on the location of a platform on a state's continental shelf.



Autor:
Andrzej Czernis

²⁰ D. Freestone, *The 1988 International Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, International Journal of Estuarine and Coastal Law, Vol. 3, 1988, p. 315-316.

“NAVIGAS 1” – Did the parties agree to the charter – or not?

Premier (owners) commenced arbitration against Hellenic (charterers) in respect of alleged repudiatory breaches of a charterparty for Premier's LPG tanker, M/V “NAVIGAS 1”. Hellenic reserved its position as to jurisdiction before the arbitrator, but the arbitrator found in favour of Premier awarding it USD 672,685 plus interest and costs.

Hellenic challenged the award under section 67 of the Arbitration Act 1996 on the grounds no arbitration clause was incorporated into the agreement between the parties and the arbitrator therefore lacked substantive jurisdiction (Hellenic Petroleum Cyprus Ltd v Premier Maritime Ltd (2015)).

The “interim arrangement”

Hellenic first chartered the vessel from Premier between March and September 2010. Hellenic argued that this was a hybrid arrangement on an interim basis and not a time charter as such because it was of no defined duration.

Premier's case was that the arrangement was a time charterparty for one year, alternatively for an indefinite duration. It was common ground that the charterparty did not include any form of arbitration clause.

The “new” charter

Premier contended before the arbitrator that: (i) by a meeting and subsequent telephone call on 24 September 2010, the parties reached agreement on a new two-and-a-half-year time charter; and (ii) by subsequent words and conduct, Hellenic agreed the terms of that charter as set out in a draft sent by Premier to Hellenic in September 2010, including a London arbitration clause.

Hellenic's case was that there was no such agreement either at the meeting or subsequently, but that the previous interim arrangement (without an arbitration clause) continued until redelivery of the vessel in April 2011.

Arbitration

Premier commenced arbitration in reliance on the London arbitration clause in the draft charter Premier sent to Hellenic in September 2010.

The arbitrator found that he had jurisdiction to determine Premier's claim on the basis that the parties had agreed the London arbitration clause. Although it was common ground that the arbitration clause was not mentioned, let alone agreed, at the meeting or in the telephone call, the arbitrator found that Hellenic had agreed it because they had not expressly rejected it or put forward any alternative jurisdiction or arbitration clause.

Appeal

The High Court judge held on appeal that no agreement was concluded in principle or on commercial terms at the meeting on 24 September 2010 or in subsequent telephone calls. Accordingly, it followed that Premier's case that there was a binding long-term charter, and that it was subject to a London arbitration clause, had to fail. The arbitrator had no jurisdiction so the award was set aside.

Since there was no express acceptance of the long-term time charter, there could only have been a binding agreement if Hellenic had implicitly accepted Premier's offer by conduct. The legal test

was whether Hellenic had accepted the offer with the intention (ascertained objectively) of accepting the offer.

After considering in detail the factual background against which Hellenic came to be contracting with Premier in September 2010, the judge concluded that Hellenic's conduct was inconsistent with any acceptance of Premier's draft charterparty or, at best, equivocal.

The judge looked at matters including:

1. The fact that Hellenic had made clear to Premier that it was unwilling to commit to a long term charter unless there was a corresponding underlying sales contract with the LNG supplier, Synergas. Hellenic kept Premier updated on the progress of its negotiations with Synergas and Premier was aware that those negotiations had broken down at the point when Premier alleged that Hellenic agreed to the time charter.
2. The new time charter contained a daily hire rate of USD 500 more than the daily rate under the interim arrangement. This amounted to a significantly different financial commitment which Premier must have appreciated would have been outside Hellenic's representatives' authority and would have required board approval. The fact that no such approval was ever sought by Hellenic was telling.

Comment

Although this case does not represent a departure from the legal position prior to its decision, it is a reminder that where a party wishes to argue in the absence of express agreement that a particular contract or term was in fact concluded, the court is likely to consider in depth both the factual matrix existing at the time of the purported agreement's negotiation and the subsequent conduct of the parties. If these facts and conduct, when objectively assessed, is inconsistent with agreement having been reached then the court is very unlikely to uphold the terms of the purported agreement.



Author:
Miranda Karali



Author:
Natalie Johnston

Enforcing the Maritime Labour Convention - First employment case leads the way

A recent application for judicial review of the Maritime & Coastal Agency's (MCA's) alleged failure to enforce a key provision of the Maritime Labour Convention (MLC) brings sharply into focus how the MLC can lead to criminal proceedings against the owner of a UK flagged vessel and its master in his personal capacity.

Background

By way of reminder, UK flagged vessels became subject to the terms of the MLC by regulations made in 2013 (the Regulations) after the Convention came into force. Shipowners and their masters who breach the MLC could be liable to fines and/or imprisonment under the Regulations, in particular where the seafarer is subject to a "detriment" on the grounds of lodging a complaint regarding alleged breaches of the MLC. Examples of a detriment might be dismissing the seafarer, bullying or harassment, giving menial or unpleasant tasks or reducing overtime.

The MLC does not enable seafarers to claim compensation for breach of its obligations; however, a seafarer can trigger an investigation by the MCA into whether a complaint has been properly handled. The only defence available to a shipowner or master is to show that all reasonable steps were taken to ensure compliance with the Regulations. If the shipowner/master is found to be in breach, the MCA can prosecute. However, if the seafarer is dissatisfied with the MCA's handling of their complaint, they can apply to the UK Courts for a judicial review to establish whether the MCA has properly carried out its enforcement powers. Any finding that the MCA did not properly deal with the matter will inevitably result in another more detailed investigation and may result in potential fines and imprisonment for the shipowner or master and, possibly also, the detention of the ship while the investigation is carried out.

Facts

The recent case of *Wilson v Secretary of State for Transport* (2015), which concerned such a judicial review, gives us an interesting insight into how the MCA are handling the enforcement of the obligations under the Regulations. In this case, the seafarer, Mr Wilson, was a Fleet Trainer on board a cruise vessel. In the first months of his employment, he became unhappy about the way his employer operated in a number of respects and decided to complain. He escalated that complaint to several senior figures including the company's President. Shortly thereafter, Mr Wilson was sent home from the voyage and dismissed. He protested to the MCA that he had suffered a detriment because he had raised grievances about breaches of the MLC. When that course of action failed, he brought judicial review proceedings before the High Court. This was also unsuccessful because the Court decided that the complaints were not about breaches of the MLC at all but, rather, they were around his annoyance at his berth being moved, clerical errors with his pay and his view that the company did not comply with its own "values" which included respect for employees. None of these are covered by the MLC.

Comment

So what can a shipowner or master do to protect itself? They will need to show that all reasonable steps were taken to comply with the obligation, such as properly training its masters to manage complaints and to avoid detriments being applied to those who complain. Of course, in this case, the shipowner's defence was that it was not the complaint itself that caused the dismissal; it was the manner in which he raised the complaint at an inappropriately senior level

which led to the detriment. This is an often cited defence in whistleblowing detriment cases in the UK Employment Tribunals and one which has had mixed success. It is often very difficult to draw the line between the manner and the substance of the complaint, and taking such action without investigating the complaint is certainly high risk.

Whilst this regime is limited to ships flagged in the UK, the case also referred to the right of seafarers to make a similar complaint when a ship enters a UK port, regardless of the flag, and we are aware that other flags have implemented similar legislation.

The International Labour Organisation, which developed the MLC, was joined as an “interested party” to this case, making it clear they are watching closely how far the MLC is being applied. The seafarer unions will also be watching.



Author:
Heidi Watson

“ANNA BO” - Court considers anti-suit injunction against Chinese proceedings

In the “ANNA BO”, where Clyde & Co acted for the successful claimant, the Court found that an arbitration clause in a time charterparty had been validly incorporated by reference in a bill of lading. The Court also clarified the nature of its power to grant an injunction restraining foreign proceedings in breach of an arbitration agreement.

Facts and Claims

The claimant was the owner of the “ANNA BO”, which had required salvage services after its cargo of nickel ore liquefied during a voyage from Indonesia to China. The defendant was the notify party identified in the bill of lading.

The bill of lading stated on its face “*Freight payable as per CHARTER-PARTY dated 11/04/13*” and stated on its reverse “*All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.*”

The charterparty referred to on the face of the bill of lading was a time charterparty entered into between the claimant and charterers, and contained an arbitration clause stating that any dispute arising under it or any bill of lading issued under it was to be resolved by London arbitration with English law to apply.

The claimant commenced English arbitration proceedings against the defendant under the bill of lading, seeking an indemnity due to the loading of a dangerous cargo. The defendant commenced Chinese court proceedings seeking to recover expenses incurred in transshipping the cargo as well as the defendant’s proportion of salvage and general average contributions. The claimant therefore sought an anti-suit injunction from the English High Court restraining the defendant from pursuing proceedings other than by arbitration in London.

Issues

The defendant opposed the anti-suit injunction on three grounds, namely that:

1. It was unclear whether the time charterparty and its arbitration clause had been incorporated into the bill of lading as it was arguable that the charterparty referred to on the face of the bill of lading was not the time charterparty but rather a voyage charterparty dated 28 November 2013.
2. The Court’s power to grant the anti-suit injunction was subject to the requirements of s.44 of the Arbitration Act 1996, which governed situations such as this where arbitration had been commenced or was being contemplated. These requirements included a requirement as to urgency, which was not satisfied in this instance.
3. There were other strong reasons not to grant the injunction; principally that it could prejudice the defendant’s claim under its insurance policy by preventing the defendant from taking steps to mitigate its loss through bringing Chinese proceedings against the claimant.

Decision

The Court found that an anti-suit injunction was appropriate in the circumstances, holding the following:

1. The bill of lading effectively incorporated the time charterparty of 11 April 2013 and its arbitration clause. Mr Justice Philips noted that where reference to a charterparty in a bill of lading was left blank it could be inferred that a voyage charterparty was intended to be incorporated ("SLS EVEREST" considered); however, this was not such a case as the bill of lading made "clear and unambiguous" reference to the 11 April 2013 charterparty on its face. As such, even the reference in the bill of lading to freight (as would be payable under a voyage charterparty) did not prevent incorporation of the time charterparty.
2. An anti-suit injunction is not for the purposes of, or in relation to, arbitral proceedings but rather for the purposes of enforcing the negative promise in the arbitration agreement not to bring foreign proceedings (AES Ust-Kamenogorsk followed). As such, the Court's power to grant an anti-suit injunction came from s.37 Senior Courts Act 1918 and not s.44 of the 1996 Act, whose requirements did not therefore have to be satisfied for the court to make the injunction.
3. Although the Court in any case disagreed that granting the injunction would necessarily prejudice the defendant's insurance claim, it also noted that the defendant's contractual rights against third parties such as its insurers were not something for which the claimant could be responsible given that they were not relevant to the relationship between the defendant and the claimant.

Comment

Whilst the Court's decision to grant the anti-suit injunction may not have been surprising in the circumstances, its reasoning is relevant, importantly confirming previous case law stating that there is no bar to a time charterparty being incorporated in a bill of lading. The Court has also helpfully confirmed that its power to grant an anti-suit injunction is not related to arbitration proceedings and that a party's contractual relations with third parties should have no bearing on the decision to grant such an injunction or not.



Author:
Martin Hall



Author:
Thomas Forkin

“AFRICA REEFER” - The importance of the correct choice of forum

The recent case of *Expofrut SA & Others v (1) Melville Services Inc. & Another* (2015) serves as a reminder to claimants of the importance of choosing the correct forum in which to commence proceedings in circumstances in which a tight limitation period applies, and there is uncertainty as to whether their claim may be subject to English law and arbitration.

Background

The case concerned a claim brought by Claimant cargo interests against a Defendant shipowner for cargo damage. The contract of carriage was governed by the Hague/ Hague Visby Rules and accordingly a limitation period of one year in which to commence proceedings applied. The Claimant duly commenced proceedings in Belgium within the limitation period. In accordance with Belgian Court procedure, a Court surveyor was appointed to produce a report, and both sides actively contributed to this process. It was not until service of the Defence Submissions two and a half years later that the Defendant challenged the jurisdiction of the Belgian Courts in favour of arbitration governed by English law (as a matter of Belgian law, they were under no obligation to challenge jurisdiction prior to this point). After a further one and a half years, the Belgian Courts ruled in favour of the Defendant on this point, and the Claimant applied to the English High Court for an extension of time in which to commence arbitration, citing s.12 of the Arbitration Act 1996. By the time of the application, the Claimant's claim was already out of time by three years and eight months.

Section 12 Arbitration Act 1996

The provision on which the Claimant sought to rely, s.12(3) (b) Arbitration Act 1996, states that the High Court may extend the deadline for commencing arbitration under a contractual arbitration clause if *“the conduct of one party makes it unjust to hold the other party to the strict terms of the provision in question.”* This provision is drafted more narrowly than the equivalent provision in the Arbitration Act 1950, which allowed for an extension if *“undue hardship would otherwise be caused”*, and will therefore only bite in a more limited range of circumstances.

Comment

Mr Justice Bolton concluded that the Defendant had not, by its conduct, made it unjust to hold the Claimant to the one year limitation period and, accordingly, the Claimant's application was dismissed. This may seem surprising, in view of the fact that the Defendant engaged fully in the Belgian proceedings for two and a half years without openly expressing any objection to the jurisdiction of the Belgian Courts. However, Mr Justice Bolton held that the mere silence of the Defendant was not sufficient to amount to “conduct” and that as a matter of Belgian law, the Defendant had been under no obligation to contest jurisdiction prior to service of its Defence Submissions. The ruling underlines the literal approach taken by the Courts in interpreting the intentionally restrictive wording of section 12 of the Arbitration Act 1996. It also highlights the need for claimants to ascertain the correct jurisdiction in which to commence a claim prior to expiry of the limitation period even where proceedings are on foot in another jurisdiction, where there is a possibility that the claim could be subject to English law and arbitration.



Author:
Jennifer Wheeler

FULTON SHIPPING INC and GLOBALIA BUSINESS TRAVEL S.A.U. ("The NEW FLAMENCO")

In *Fulton Shipping Inc. of Panama v Globalia Business Travel S.A.U.* ("The NEW FLAMENCO"), the Court of Appeal considered the question of when benefits arising from actions taken to avoid losses are to be brought into account when assessing damages for a repudiation of a time charter. In particular, they upheld the decision of the arbitrator that a benefit which arose from the sale of the Vessel by the Owners, following the charterers' repudiation of a time charter, should be taken into account when assessing damages, since the sale was a step taken in mitigation. In so doing, they reversed the decision of Popplewell J [2014] 2 Lloyd's Rep. 230. Clyde & Co. LLP (Elizabeth Turnbull, Partner, and Marcia Perucca, Associate) acted for the successful Charterers.

The Facts

The "NEW FLAMENCO" (the Vessel) was a small cruise ship built in 1972. The Vessel was chartered in 2004 by Globalia Business Travel (Charterers) from Fulton Shipping Inc. (Owners). In 2007, the parties met to negotiate an extension. Owners alleged that, in that meeting, a two-year extension of the charter was agreed (up to November 2009). The Charterers, who disputed having reached the agreement, redelivered the Vessel in October 2007. At the time of redelivery there were no equivalent substitute time charter fixtures available (i.e. there was no available market). The Owners sold the Vessel for USD 23,765,000 in October 2007.

The Award and the Commercial Court Judgment

The arbitrator found that an oral agreement to extend the charter had been reached, and that the Charterers had breached that agreement. However, he found that the sale of the Vessel in October 2007 was caused by the breach, and was a step taken in reasonable mitigation of damage. He also found that, if the Vessel had been sold when the charter was due to come to an end in November 2009, her value would have been USD 7,000,000, a fall in value of USD 16,765,000. It followed that the Charterers were entitled to a credit of USD 16,765,000 in respect of the benefit that accrued to the Owners by selling the Vessel in October 2007 when worth more than it was at the end of the charter period in November 2009. The amount of this benefit, if brought into account, seemed likely to exceed the Owners' loss of profit.

The question on the appeal to the Commercial Court (and to the Court of Appeal) was whether that difference constituted a benefit which, on principles of mitigation and avoidance of loss, should be brought into account. Popplewell J disagreed with the arbitrator and held that it should not.

Popplewell's conclusion can be summarised as follows:

a) the Owners' decision to sell an asset acquired before the breach was not caused by the Charterers' breach and the arbitrator's conclusion that the sale was, in fact, in reasonable mitigation of the loss could not be conclusive when the sale was caused by the independent decision of the Owners to realise the capital value of the vessel (there must be a causative connection between breach and *benefit*, not merely between breach and mitigating act);

b) the fact that the benefit gained was of a different kind (capital as opposed to income) and that the sale was a transaction that Owners could enter at any time, were indicative that the benefit was not '*legally caused*' by the breach;

c) if the benefits accruing from the sale were to be taken into account, so should the use of the proceeds, leading to an endless regression; and

d) the Owners had taken the business risk of acquiring the Vessel in 2005 and selling it in 2007, and it would be contrary to public policy to allow the contract-breaking Charterers to appropriate the result of the Owners' business acumen.

The Court of Appeal Judgment

In delivering the Court's judgment allowing the appeal and holding that the benefit should be taken into account, Lord Justice Longmore said that '*in appeals from an arbitrator's award a court has to be particularly respectful of the boundaries between fact and law which the parties, by their choice of tribunal, have created*'.

The starting point in Longmore LJ's judgment was the decision of the House of Lords in *British Westinghouse Electric and Manufacturing Co Ltd v Underground Electric Railways Co of London Ltd* [1912] A.C. 673. The principle which emerges, and which should be sufficient to guide the fact-finder in any particular case, he said, is that, if a claimant adopts by way of mitigation a measure which arises out of the consequences of the breach and is in the ordinary course of business, and such measure benefits the claimant, that benefit is normally to be brought into account unless the measure is wholly independent of the relationship of the claimant and the defendant.

Available market v not available market

Another important consideration was whether the measure of damage should be the same whether there is or is not an available market. The Court accepted the Charterers' submissions that the *prima facie* case that the measure of damages is to be ascertained by the difference between the contract and the market rate of hire, is only applicable when there is an available market (as in *The Elena D'Amico* [1980] 1 Lloyd's Rep 75). In that case, a decision to speculate on the market at the date of the breach did not arise from the contract but from the innocent party's decision not to avail himself of the available market. That thinking, the Court held, cannot be automatically transposed to cases where there is no available market. In such cases, the *prima facie* measure of loss is the difference between the contractual hire and the cost of earning that hire, but the shipowner cannot claim this measure if he is able to mitigate his loss, and any additional loss or profit arising from such mitigation will be taken into account. He is not, in these cases, speculating on the market, rather he is just bringing into account the consequences of his decision to mitigate his loss.

The Court, therefore, held that the arbitrator was right to rely on *The Kildare* [2011] 2 Lloyd's Rep 360 and *The Wren* [2011] 2 Lloyd's Rep 370. In *The Kildare*, there was no available market at the time of the repudiation, but the market later revived. However, only the actual trading of the vessel (by spot fixtures) could be taken into account, since the decision to trade in the spot market was reasonable mitigation in circumstances where there was no available market. Likewise, in *The Wren*, the shipowner was allowed to claim damages based on his actual loss, taking into account his actual mitigating actions. The Court also mentioned *Spar Shipping* [2015] 2 Lloyd's Rep 407 to point out that '*compensation for actual loss is the underlying principle*'.

In the light of these decisions, the Court of Appeal concluded that when there is no available market, an owner may decide, as well as entering the spot market, to mitigate his loss by selling the vessel, and it is not easy to see why the benefit arising from such a sale should not be brought into account, so long as the sale was one satisfying the British Westinghouse test. Further, it concluded there was no reason why the value of that benefit should not be calculated by reference to the difference between the value of the vessel at the time of sale and its value at the time when the charter was due to expire.

The Court disagreed with Popplewell J's reasoning that, where the benefit arises from a transaction of a kind which the innocent party would have been able to undertake for his own account, irrespective of the breach, or involve the exploitation of their own assets, that is suggestive that the breach is not sufficiently causative of the benefit. Where the market rate is displaced because there is no market, the British Westinghouse principles apply and one just has to decide whether the sale arose 'out of the consequences of the breach and in the ordinary course of business', and that was what the arbitrator had found. There can be no universal rule that market fluctuations over the period of a time charter should never be taken into account, because this happens when profits from spot charters are taken into account, since their rate vary considerably.

Causation

As for Popplewell's principle that there must be a direct causative connection between breach and benefit, the Court considered that it is not necessary for an arbitrator to spell this out. A sufficient formulation of the causative link is that found in *British Westinghouse* that the benefit must '*arise from the consequences of the breach*'.

Lord Justice Christopher Clarke added that if Popplewell's application of this principle were to be followed, he found it '*difficult to see how the third rule [of mitigation] set out in McGregor would retain much of a foothold on life*'. The third rule is that, where the claimant does take steps to mitigate its loss and these steps are successful, the defendant is entitled to the benefit accruing from the claimant's action.

Fairness and Justice

On this point, the Court held that, although some authorities support the principle that it would be contrary to fairness and justice if the defendant were to be allowed to appropriate the relevant benefit when that benefit was the fruit of something which the innocent party has done or acquired for his own benefit, this is not a principle which must be followed in all cases. A more fundamental principle is that a claimant who sustains loss is, so far as money can do it, to be placed in the same situation as if the contract had been performed. The arbitrator had taken considerations of fairness and justice into account when he looked at the case as a whole, and found that the Owners had made a considerable profit from selling the Vessel by way of mitigating their loss.

Comments

The Court of Appeal unanimously provided a robust judgment in the area of mitigation of loss, where, according to the Court itself, '*it is notoriously difficult to lay down principles of law*'. The fact that the sale of the Vessel had been found by the arbitrator to have been a step taken by the Owners to mitigate their loss was fundamental to the Court's decision. However, the Court did

not avoid the difficult questions of law presented by the case, providing, in particular, useful guidance in assessing damages in cases of repudiation of a charter where there is no available market.



Author:
Elizabeth Turnbull



Author:
Marcia Perucca

Prawnicy MCLO

Partnerzy

Radcowie prawni

Marek Czernis | Partner zarządzający

m.czernis@czernis.pl

Radca prawny przy OIRP w Szczecinie, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. Przed założeniem MCLO w 1995 r. odbył staż w kancelariach Haight Gardner Poor & Havans (Nowy Jork) oraz Middleton Potts (Londyn). Członek Komisji Prawa Morskiego przy PAN, Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i Wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego. Arbiter Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni. Uczestnik prac International Maritime Organization, European Community Shipowners Associations, Baltic and International Maritime Council, Comite Maritime International.

Rafał Czyżyk | Partner

r.czyzyk@czernis.pl

Radca prawny przy OIRP w Szczecinie, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego. Podczas aplikacji radcowskiej odbył szereg praktyk w kancelariach prawnych w Londynie i Nowym Jorku. Ekspert Zawiązku Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich oraz Związku Armatorów Polskich w Gdyni. Członek szeregu komisji i grup roboczych European Community Shipowners Association. Członek Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Paweł Mickiewicz | Partner

p.mickiewicz@czernis.pl

Radca prawny przy OIRP w Szczecinie, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego. Odbywał praktyki w kancelariach Barlow Lyde & Gilbert w Londynie oraz Holland & Knight w Nowym Jorku. Członek Maritime and Transport Law Commite przy International Bar Association oraz Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Dariusz Szymankiewicz | Partner

d.szymankiewicz@czernis.pl

Radca prawny przy OIRP w Szczecinie, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego. Od początku praktyki zawodowej związany z MCLO. Autor szeregu publikacji, szkoleń i wykładów z prawa morskiego i prawa ubezpieczeń morskich. Posiada wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu postępowań przed Izbą Morską i sądami powszechnymi w zakresie wypadków morskich, odszkodowań kontraktowych dotyczących osób lub ładunku, sprzedaży statków i ubezpieczeń morskich. Członek Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Prawnicy MCLO

Radcowie prawni/Aplikanci radcowscy/Asystenci

Szczecin

[Aleksander Błahy](#) | Radca prawny
a.blahy@czernis.pl

[Piotr Gajlewicz](#) | Radca prawny
p.gajlewicz@czernis.pl

[Artur Pomorski](#) | Radca prawny
a.pomorski@czernis.pl

[Krzysztof Wiszniewski](#) | Radca prawny
k.wiszniewski@czernis.pl

[Sebastian Kita](#) | Radca prawny
s.kita@czernis.pl

[Adam Organiszczak](#) | Aplikant
a.organiszczak@czernis.pl

[Paweł Bilicki](#) | Aplikant
p.bilicki@czernis.pl

[Michał Hubicki](#) | Aplikant
m.hubicki@czernis.pl

[Piotr Jędrusiak](#) | Aplikant
p.jedrusiak@czernis.pl

[Aleksander Karandyszowski](#) | Aplikant
a.karandyszowski@czernis.pl

[Marcin Kaszyński](#) | Aplikant
m.kaszyński@czernis.pl

[Adam Gielnik](#) | Aplikant
a.gielnik@czernis.pl

[Maciej Jaśkiewicz](#) | Aplikant
m.jaskiewicz@czernis.pl

[Łukasz Radosz](#) | Aplikant
l.radosz@czernis.pl

[Michał Pilecki](#) | Aplikant
m.pilecki@czernis.pl

[Piotr Regulski](#) | Aplikant
p.regulski@czernis.pl

[Marcin Borowski](#) | Aplikant
m.borowski@czernis.pl

[Piotr Lorenc](#) | Aplikant
p.lorenc@czernis.pl

[Piotr Porzycki](#) | Prawnik
p.porzycki@czernis.pl

[Szymon Romanowicz](#) | Asystent
s.romanowicz@czernis.pl

Gdynia

[Olgierd Skarbek](#) | Radca prawny
o.skarbek@czernis.pl

[Karol Jasman](#) | Aplikant
k.jasman@czernis.pl

Londyn

[Andrzej Czernis](#) | Prawnik
a.czernis@czernis.pl

