

*Zuzanna Peplowska-Dąbrowska*

Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń

zpeplow@law.umk.pl

*Condition, warranty  
czy intermediate term?*

Postanowienia umowy czarteru  
w orzecznictwie sądów angielskich

DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2016.007>

Orzeczenie Sądu Gospodarczego w Londynie w sprawie Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co., Ltd<sup>1</sup> z 18 marca 2015 r. jest kolejnym wyrokiem zmierzającym do ustalenia charakteru obowiązku terminowego uiszczenia opłaty czarterowej przez czarterującego statek na czas. Wyrok ten stoi w sprzeczności z wcześniejszym orzeczeniem z 18 kwietnia 2013 r. w sprawie Kuwait Rocks CO v AMN Bulkcarriers Inc, (tzw. sprawa Astra)<sup>2</sup>, w którym każdą zwłokę uznano za istotne naruszenie umowy uprawniające oddającego statek w czarter do wypowiedzenia umowy oraz roszczeń odszkodowawczych obejmujących utracone korzyści. Oba wyroki stanowią przedmiot gorącej dyskusji w praktyce i doktrynie prawa morskiego.

Tradycyjnie w prawie angielskim wyróżniano dwa rodzaje postanowień umownych: *conditions* oraz *warranties*<sup>3</sup>. Sformułowanie

---

<sup>1</sup> [2015] EWHC 718 (Comm).

<sup>2</sup> [2013] EWHC 865 (Comm).

<sup>3</sup> J. O'Sullivan, J. Hilliard, *The Law of Contract*, Oxford 2012, s. 360.

polskich odpowiedników tych pojęć następuje trudności<sup>4</sup>. W literaturze polskiej pojawia się propozycja nazwania pierwszych warunkami, natomiast drugich postanowieniami gwarancyjnymi<sup>5</sup>. Wydaje się jednak, że takie określenie nie oddaje istoty w szczególności pierwszego z nich. Angielskie sformułowanie *condition* może być wszakże używane na określenie warunku zawieszającego lub rozwiązującego, od którego wystąpienia uzależnione jest istnienie umowy (tzw. *contingent condition*). Jednakże sformułowanie to stosowane jest w prawie angielskim również na określenie postanowienia umownego zobowiązującego jedną ze stron do spełnienia określonego świadczenia, którego brak oznacza naruszenie umowy (tzw. *promissory condition*)<sup>6</sup>. Niniejszy artykuł dotyczy tego drugiego znaczenia *conditions*, które opisowo można określić jako postanowienia fundamentalne bądź istotne<sup>7</sup>. Jednakże ze względu na przejrzystość mojego późniejszego wyводу celowo posługuję się sformułowaniami oryginalnymi. Pisanie bowiem o postanowieniu istotnym mogłoby wprowadzać czytelnika w błąd z tego powodu, iż w dalszych rozważaniach odróżniać będę skutki naruszenia *condition* od **istotnego naruszenia** trzeciego rodzaju postanowień, tzw. *intermediate terms*.

Podział w *common law* na *warranties* i *conditions* wywodzi się z pierwotnego rozróżnienia na postanowienia uboczne do głównego świadczenia umowy oraz takie, które były wzajemnie zależne, tak iż niespełnienie jednego świadczenia usprawiedliwiałoby powstrzymanie się drugiej strony od świadczenia wzajemnego<sup>8</sup>. Przełom XVIII i XIX w. to przybliżony czas, gdy ta pierwsza kategoria posta-

---

<sup>4</sup> T. Stawecki, *Między common law a prawem kontynentalnym*, „Przegląd Sądowy” 2006, nr 11–12, s. 154 i n.; A. Szlęzak, H. Gardocka, *Ponownie o representations and warranties w umowach poddanych prawu polskiemu*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2011, nr 2, s. 31 i n.

<sup>5</sup> M. Pecyna, *Naruszenie zobowiązania w świetle harmonizacji prawa zobowiązań. Studium prawnoporównawcze*, Warszawa 2009, s. 189.

<sup>6</sup> E. McKendrick, *Contract Law*, wyd. 5, 2003, s. 216.

<sup>7</sup> Takiego określenia (*essential term*) użył lord Roskill w sprawie *Bremer Handelsgesellschaft m.b.h v Vanden Avenne-Izigem P.V.B.A* oraz sędzia Brandon w sprawie *Tenax Steamship v Reinante Transoceanica Navegacion S.A.* („The Brimnes”) [1973] 1 WLR 386.

<sup>8</sup> *Hongkong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd*, [1961] EWCA Civ 7, par. 52.

nowień umownych określona została jako *warranties*, których naruszenie skutkowało wyłącznie odpowiedzialnością odszkodowawczą. Natomiast drugi rodzaj postanowień znany był jako *conditions*, naruszenie których rodziło po stronie poszkodowanego nie tylko roszczenie odszkodowawcze, ale również prawo do odstąpienia od umowy<sup>9</sup>. Początkowe przyporządkowanie postanowienia do jednej z dwóch kategorii opierało się w głównej mierze na samym brzmieniu sformułowań użytych przez strony w umowie. To formalne podejście zostało ostatecznie przekreślone w kluczowym orzeczeniu *Boone v. Eyre* z 1773 r.<sup>10</sup>, w którym lord Mansfield uznał, że tylko gdy wzajemne zobowiązania dotyczą całych świadczeń, po obu stronach umowy mamy do czynienia z *condition*<sup>11</sup>. Orzecznictwo końca XIX w. opierało rozróżnienie na samej treści umowy. W celu ustalenia, czy dane postanowienie było *condition*, czy *warranty*, badano zamiar stron. Jeśli z treści umowy wynikało, iż spełnienie tylko całego świadczenia warunkowało świadczenie drugiej strony dane postanowienie należało traktować jako *condition*. Takie podejście do rozróżniania *conditions* od *warranties* John Carter oraz Christopher Hodgekiss nazywają „metodą konstrukcyjną” („construction approach”)<sup>12</sup>. Zakłada ona ocenę *a priori* samej treści umowy z chwili jej zawarcia. W tym ujęciu na ustalenie, czy dane postanowienie jest *condition*, czy *warranty*, nie ma wpływu waga naruszenia postanowienia<sup>13</sup>. Innymi słowy, jeśli naruszone zostało *condition*, strona poszkodowana mogła od umowy odstąpić, nawet jeśli naruszenie nie miało istotnego charakteru. W sprawie *Bentzen v Taylor, Sons, & Co (No 2)*<sup>14</sup> lord Bowen orzekł, że jedyną metodą odróżnienia *condition* od *warranty* jest badanie wyłącznie umowy i na jej tle ocena, czy wolą stron było, aby niespełnienie danego postanowienia skutkowało samym roszczeniem odszkodowawczym czy odstąpieniem od umowy.

---

<sup>9</sup> J.W. Carter, C. Hodgekiss, *Conditions and Warranties: Forebears and Descendants*, „Sydney Law Review” 1977–1979, nr 8/31, s. 38.

<sup>10</sup> *Boone v Eyre* (1779), 1 H. Bl 273.

<sup>11</sup> *Hongkong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd*, op.cit.

<sup>12</sup> J.W. Carter, C. Hodgekiss, op.cit., s. 31.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 42.

<sup>14</sup> [1893] 2 QB 274.

W literaturze występuje pogląd, że przedstawiony podział wynikał z błędnej interpretacji wcześniejszego orzecznictwa<sup>15</sup>. Wskazuje się, że przynajmniej do XVIII w. sądy nie pozwalały stronie odstąpić od umowy, o ile naruszenie nie miało charakteru poważnego<sup>16</sup>. Ostatecznie dychotomiczny podział na *conditions* i *warranties* przyjęty został w *Sale of Goods Act* z 1893 r., zgodnie z którym ustalenie, czy dane postanowienie umowy jest *condition*, czy *warranty*, zależy w każdym przypadku od budowy umowy<sup>17</sup>.

Sztynny podział na dwie kategorie, który John Carter oraz Christopher Hodgekiss nazywają ortodoksyjnym<sup>18</sup>, nie odpowiadał potrzebom rozwijającego się obrotu handlowego. W wyroku w sprawie *Hongkong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd* (1962)<sup>19</sup> Sąd Apelacyjny potwierdził istnienie trzeciej kategorii postanowień: *intermediate terms* (postanowień pośrednich), znanych również jako *innominate terms* (postanowienia nienazwane).

Ta niezwykle istotna dla *common law* sprawa dotyczyła sporu między właścicielem statku a czarterującym. Umowa czarteru na czas zawarta na formularzu BIMCO<sup>20</sup> zobowiązywała właściciela do oddania czarterującemu statku w stanie zdatnym do żeglugi w porcie Osaka we wskazanym czasie. Z uwagi na konieczność przeprowadzenia napraw statek nie był gotowy do rejsu we wskazanym czasie. Powołując się na niezdatność statku do żeglugi, czarterujący odstąpił od umowy. Właściciel statku zakwestiono-

---

<sup>15</sup> J. O'Sullivan, J. Hilliard, op.cit., s. 361.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> *Sale of Goods Act* 1983 (U. K.) s. 11 (1) (b): „Whether a stipulation in a contract of sale is a condition, the breach of which may give rise to a right to treat the contract as repudiated, or a warranty, the breach of which may give rise to a claim for damages but not to a right to reject the goods and treat the contract as repudiated, depends in each case on the construction of the contract. A stipulation may be a condition, though called a warranty in the contract”. Ponadto s. 62 (1) zawiera definicję *warranty*: „as regards England and Ireland means an agreement with reference to goods which are the subject of a contract of sale, but collateral to the main purpose of such contract, the breach of which gives rise to a claim for damages, but not to a right to reject the goods and treat the contract as repudiated”.

<sup>18</sup> J.W. Carter, C. Hodgekiss, op.cit., s. 31.

<sup>19</sup> [1962] 2 QB 26 (CA).

<sup>20</sup> Baltimore 1939.

wał odstąpienie jako wadliwe (*repudiation of the contract*), domagając się naprawienia szkody spowodowanej niewykonaniem umowy. W toku postępowania sąd ustalił, że silnik główny statku był w dobrym stanie, jednak ze względu wiek statek wymagał obsługi przez wyspecjalizowaną załogę, czego nie zapewnił właściciel<sup>21</sup>. W konsekwencji sąd ustalił, iż właściciel nie dostarczył czarterującemu statku zdatnego do żeglugi. Mimo to sąd pierwszej instancji orzekł na korzyść właściciela, uznając, że czarterujący nie mógł od umowy odstąpić. W wyniku odwołania Sąd Apelacyjny musiał odpowiedzieć na pytanie, czy postanowienia zobowiązujące właściciela do dostarczenia statku zdatnego do żeglugi („in every way fitted for ordinary cargo service”) stanowi *condition*, którego naruszenie skutkuje prawem do odstąpienia od umowy po stronie czarterującego. Lord Sellers podtrzymał wyrok niższej instancji, uznając, że obowiązek dostarczenia statku zdatnego do żeglugi nie stanowił *condition*, tym samym jego niewykonanie nie dało prawa czarterującemu do odstąpienia od umowy. W jego ocenie nie można akceptować prawa do odstąpienia od umowy w przypadku każdej niezdatności statku do żeglugi, nieważne jak trywialnej. Sędzia odwołał się przy tym do wcześniejszych wyroków, w których niezdatność statku do żeglugi nie dała prawa czarterującemu do odstąpienia od umowy. W jego ocenie wadliwe wykonanie umowy było jedynie naruszeniem *warranty*, które rodziło wyłącznie roszczenia odszkodowawcze po stronie czarterujących.

Pozostali sędziowie składu orzekającego również oddalili apelację, jednak odmówili uznania klauzuli umownej za *warranty*, w znacznej mierze odbiegając od ówczesnego spojrzenia na postanowienia umowne w prawie angielskim.

Lord Diplock uznał czarno-biały podział na *conditions* i *warranties* za zbyt wąski. W kluczowej części swoich rozważań wskazał, że bez wątpienia istnieją takie postanowienia, których jakiegokolwiek naruszenie pozbawia drugą stronę zasadniczo całej korzyści, którą miała uzyskać z umowy. Podobnie możemy mieć do czynienia z innymi nieskomplikowanymi postanowieniami, których żadne naruszenie nie będzie miało takiego skutku. Jeżeli strony nie

---

<sup>21</sup> Ibidem, par. 5.

postanowią inaczej, te pierwsze to *conditions*, drugie *warranties*<sup>22</sup>. Zdaniem lorda Diplocka w praktyce istnieją jednak liczne zobowiązania umowne o bardziej skomplikowanym charakterze, które wyłamują się z tego dychotomicznego podziału. Pewne naruszenia tych postanowień pozbawiają stronę w sposób znaczący całej korzyści wynikającej z umowy, inne nie będą miały tak daleko idącego skutku. Konsekwencje prawne naruszenia tych postanowień zależą zdaniem Lorda Diplocka od natury wywołanych nim skutków, a nie wynikają z poprzedniej klasyfikacji na *conditions* i *warranties*<sup>23</sup>. Jego zdaniem klauzula zobowiązująca właściciela do dostarczenia statku zdatnego do żeglugi nie należy ani do kategorii *conditions*, ani *warranties*. Od wagi skutków naruszenia tej klauzuli zależeć będzie, czy czarterującemu przysługują wyłącznie roszczenia odszkodowawcze, czy także prawo do odstąpienia od umowy. Należy więc zadać sobie pytanie, czy zwłoka spowodowana

---

<sup>22</sup> Ibidem, par. 57: „No doubt there are many simple contractual undertakings, sometimes express but more often because of their very simplicity («It goes without saying») to be implied, of which it can be predicated that every breach of such an undertaking must give rise to an event which will deprive the party not in default of substantially the whole benefit which it was intended that he should obtain from the contract. And such a stipulation, unless the parties have agreed that breach of it shall not entitle the non-defaulting party to treat the contract as repudiated, is a «condition». So too there may be other simple contractual undertakings of which it can be predicated that no breach can give rise to an event which will deprive the party not in default of substantially the whole benefit which it was intended that he should obtain from the contract; and such a stipulation, unless the parties have agreed that breach of it shall entitle the non-defaulting party to treat the contract as repudiated, is a «warranty»”.

<sup>23</sup> Ibidem par. 58: „There are, however, many contractual undertakings of a more complex character which cannot be categorised as being «conditions» or «warranties» if the late nineteenth century meaning adopted in the Sale of Goods Act, 1893, and used by Lord Justice Bowen in *Bensen v. Taylor Sons & Co.* (1893 2 Queen's Bench page 274, at page 280) be given to those terms. Of such undertakings all that can be predicated is that some breaches will and others will not give rise to an event which will deprive the party not in default of substantially the whole benefit which it was intended that he should obtain from the contract; and the legal consequences of a breach of such an undertaking, unless provided for expressly in the contract, depend upon the nature of the event to which the breach gives rise and do not follow automatically from a prior classification of the undertaking as a «condition» or a «warranty»”.

brakiem wykwalifikowanej załogi, co pociągało za sobą konieczność dalszych napraw statku, istotnie pozbawiła czarterującego korzyści wynikającej z umowy. Zdaniem lorda Diplocka naruszenie umowy nie miało charakteru na tyle istotnego, stąd czarterujący nie miał prawa do odstąpienia od umowy.

Lord Upjohn również zakwestionował dychotomiczny podział na *conditions* i *warranties*<sup>24</sup>. Po pierwsze, uznał, że zobowiązanie właściciela do dostarczenia statku zdadnego do żeglugi nie jest *condition*. Nie może być bowiem tak, iż nawet trywialne naruszenia zdadności statku do żeglugi skutkować będzie odstąpieniem czarterującego od umowy. Po drugie, postanowienia, które nie są *conditions*, niekoniecznie muszą należeć do kategorii *warranties*. Według lorda Upjohna kluczowa dla ustalenia roszczeń przysługujących czarterującemu jest analiza charakteru naruszenia oraz jego przewidywalnych skutków. Jego zdaniem oceniana niezdatność statku do żeglugi nie naruszała podstaw umowy<sup>25</sup>. Mogła być łatwo usunięta przez uzupełnienie załogi i nie czyniła dalszego wykonania umowy niemożliwym.

Jak wcześniej zasugerowano, omówiony wyrok odczytywany jest jako asumpt do rozpoznania trzeciej kategorii postanowień pośrednich między *conditions* a *warranties*. Słusznie zauważają John Carter, Gregory Tolhurst i Elisabeth Peden, iż w orzeczeniu tym nie pojawia się nazwa tych postanowień<sup>26</sup>. Jednak doktryna oraz późniejsze orzecznictwo konsekwentnie posługuje się w tym zakresie sformułowaniami *intermediate* lub *innominate terms*.

---

<sup>24</sup> J.W. Carter, G.J. Tolhurst, E. Peden, *Developing the Intermediate Term Concept*, „Journal of Contract Law” 2006, vol. 22, s. 269.

<sup>25</sup> [1962] 2 QB 26 (CA), par. 42: „If I have correctly stated the principles, then as the stipulation as to seaworthiness is not a condition in the strict sense the question to be answered is, did the initial unseaworthiness as found by the learned judge and from which there has been no appeal, go so much to the root of the contract that the charterers were then and there entitled to treat the charter-party as at an end? The only unseaworthiness alleged, serious though it was, was the insufficiency and incompetence of the crew, but that surely cannot be treated as going to the root of the contract for the parties must have contemplated that in such an event the crew could be changed and augmented. In my judgment, on this part of his case Mr. Roskill necessarily fails”.

<sup>26</sup> J.W. Carter, G.J. Tolhurst, E. Peden, op.cit., s. 271.

Znaczenie tego wyroku dla *common law* zasadza się na przekreśleniu dychotomicznego podziału postanowień umowy i dostrzeżeniu „szarej strefy” klauzul umownych, naruszenie których będzie rodziło różne roszczenia w zależności od jego skutków. Słusznie jednak w sprawie *Mihalis Angelos* z 1970 r.<sup>27</sup> lord Denning zauważył, że na przestrzeni prawie 200 lat zdarzały się sprawy, w których sądy angielskie, mając do czynienia z postanowieniami wychodzącymi poza dwubiegunowy podział na *conditions* i *warranties*, badały, czy naruszenie miało charakter istotny i w takim wypadku uznawały prawo strony do odstąpienia od umowy. Błędem byłoby więc stwierdzenie, iż w sprawie *Hongkong Fir Shipping* po raz pierwszy oceniano charakter naruszenia w celu ustalenia przysługujących stronom roszczeń. Jednak poprzednie sprawy nie wskazywały na istnienie innej kategorii postanowień poza *conditions* i *warranties*, których naruszenie może, o ile ma istotny charakter, uzasadniać odstąpienie od umowy<sup>28</sup>.

Reasumując, uznanie danego postanowienia za *condition* oznacza, iż **jakikolwiek** jego naruszenie, nieważne jak błahe, daje prawo do odstąpienia od umowy i żądania odszkodowania. Z kolei stwierdzenie, że dana klauzula stanowi *warranty* oznacza, że **żadne** jej naruszenie nie daje prawa do odstąpienia od umowy. Natomiast w razie naruszenia *innominate terms* sądy mają możliwość przyznania ochrony proporcjonalnej do naruszenia umowy<sup>29</sup>. Innymi słowy, w przypadku *condition* odstąpienie od umowy oraz kompensacja szkody są konsekwencją naruszenia **postanowienia istotnego**, bez względu na skutki samego naruszenia<sup>30</sup>. Z kolei w przypadku *innominate term* ustalenie przysługujących roszczeń dokonywane jest na płaszczyźnie skutków naruszenia. Tylko w przypadku **istotnego naruszenia** postanowienia pośredniego

---

<sup>27</sup> *Maredelanto Compania Naviera SA v Bergbau-Handel GmbH (The Mihalis Angelos)* [1970] 1 Q.B. 164.

<sup>28</sup> J.W. Carter, C. Hodgekiss, op.cit., s. 50.

<sup>29</sup> M. Kissin, *Challenging the legal and commercial justification for reclassifying payment of hire as a condition*, „Australian and New Zealand Maritime Law Journal” 2013, vol. 27, s. 70.

<sup>30</sup> M. Pecyna, op.cit., s. 189, 190.



przysługuje stronie prawo do odstąpienia od umowy i roszczenie odszkodowawcze.

W kolejnych latach orzecznictwo sądów angielskich ugruntowało rozwiązanie przyjęte na gruncie Hongkong Fir Shipping. W sprawie *Cehave NV v. Bremer Handelsgesellschaft mbH (The Hansa Nord)*<sup>31</sup> Sąd Apelacyjny uznał klauzulę kontraktową o dostawie towaru w zgodności z umową za *intermediate term*. Tym samym sąd przyjął, że dychotomiczny podział postanowień z *Sale of Goods Act* nie wyklucza zastosowania *common law* z jego doktryną Hongkong Fir Shipping do umowy sprzedaży<sup>32</sup>. Za Janet O’Sullivan i Jonathanem Hilliardem przytoczyć można orzeczenia w sprawach *Alan Auld Associates v. Rick Pollard Associates*<sup>33</sup> oraz *Force India Formula One Team Ltd v. Etihad Airways PJSC*<sup>34</sup>, w których sądy orzekały, że wiele drobnych naruszeń urastało do poważnego naruszenia postanowienia pośredniego, uzasadniając odstąpienie od umowy<sup>35</sup>. Generalnie z orzecznictwa wynika jednak, że test wystarczająco istotnego naruszenia *intermediate term* jest trudny do udowodnienia przez poszkodowanych. Komentatorzy prawa angielskiego wskazują, iż przypadki odstąpienia od umowy na podstawie naruszenia postanowienia pośredniego są rzadkie w praktyce<sup>36</sup>. Począwszy od wyroku Hongkong Fir Shipping, sądy wykształciły metody odróżniania *conditions* od *intermediate terms*. W sprawie *Bunge Corporation v Tradax Export SA*<sup>37</sup> lord Wilberforce uznał, że tam, gdzie strony kontraktów handlowych wymagają terminowego spełnienia świadczenia, mamy do czynienia zwykle z *condition*. W tym samym wyroku lord Scarman wskazał, że w pierwszej kolejności należy zbadać, czy konstrukcja danego postanowienia i całej umowy nie przesądza o tym, że strony zamierzały nadać danej klauzuli charakter *condition*. Jeśli

---

<sup>31</sup> [1976] QB 44 (CA).

<sup>32</sup> J.W. Carter, G.J. Tolhurst, E. Peden, op.cit., s. 274.

<sup>33</sup> [2008] EWCA Civ 655.

<sup>34</sup> [2010] EWCA Civ 1051.

<sup>35</sup> J. O’Sullivan, J. Hilliard, op.cit., s. 366–367.

<sup>36</sup> I. Schwenzer, P. Hachem, Ch. Kee, *Global Sales Law*, Oxford 2012, s. 715.

<sup>37</sup> *Bunge Corporation (New York) v Tradax Export SA (Panama)* [1981] 1 WLR 711.

z umowy nie wynika taki charakter postanowienia, a jego naruszenie może rodzić różne skutki, od błahych po istotne, to należy uznać badaną klauzulę za *intermediate term*. Ponadto w orzeczeniu w sprawie „Seaflower”<sup>38</sup> Sąd Apelacyjny, powołując się na wiodącą literaturę prawa kontraktów Chitty on Contracts, przytoczył cztery okoliczności występowania *conditions*. Po pierwsze, można za takowe uznać dane postanowienie, gdy wskazują na to przepisy prawa. W tym zakresie przykładem służyć może cytowane wcześniej Sale of Goods Act, które ustawowo określa niektóre postanowienia za *conditions*. Po drugie, *conditions* to postanowienia uznane za takowe przez wcześniejsze orzecznictwo. Dalej, mamy do czynienia z *conditions*, gdy sama umowa je tak nazywa lub wiąże prawo do odstąpienia od umowy z naruszeniem takiego postanowienia. Należy jednakże podkreślić, że samo posłużenie się przez strony sformułowaniem *condition* może nie wystarczyć, jeśli inne elementy umowy przemawiają za tym, że strony nie chciały przyznać prawa do odstąpienia od umowy w przypadku każdego naruszenia<sup>39</sup>. Wreszcie, gdy natura zobowiązania umownego, przedmiot lub okoliczności sprawy wskazują, że strony miały zamiar zwolnić stronę poszkodowaną z obowiązku spełnienia świadczenia w przypadku naruszenia takiego postanowienia<sup>40</sup>.

Na tym tle chciałabym przedstawić ciekawy problem skutków naruszenia klauzuli umowy czarteru na czas określającej obowiązek uiszczenia opłaty czarterowej. Wzorcowe formularze czarteru na czas przewidują zwykle, że właściciel może żądać zwrotu statku w przypadku braku uiszczenia opłaty przez czarterującego (np. BOXTIME 2004, NYPE 1993). Żądanie to należy utożsamiać z odstąpieniem od umowy, celem jego jest bowiem jednostronne zakończenie stosunku umownego<sup>41</sup>. Prawo do odstąpienia jest więc wyraźnie wskazane w umowie, a jego warunkiem nie jest uznanie klauzuli za *condition*. Jednak ustalenie charakteru postanowie-

---

<sup>38</sup> B S And N Ltd (BVI) v Micado Shipping Ltd (Malta) [2000] EWCA Civ 296.

<sup>39</sup> J. O’Sullivan, J. Hilliard, op.cit., s. 363 oraz Wickman Machine Tool Sales v Schuler AG [1973] 2 Lloyd’s Rep 53; [1974] AC 235.

<sup>40</sup> J. Chitty, *Chitty on Contracts*, 28 ed., 1999, par. 12–040.

<sup>41</sup> Steelwood Carriers Inc. of Monrovia, Liberia v. Evimeria Compania Naviera S.A. of Panama („The Agios Giorgis”), [1976] Vol. 2 Lloyd’s Rep 202.

nia jest konieczne w celu określenia przysługujących właścicielowi roszczeń odszkodowawczych. Jeśli postanowienie o obowiązku uiszczenia opłaty czarterowej byłoby *condition*, każde naruszenie klauzuli dawałoby właścicielowi prawo do żądania zwrotu statku oraz odszkodowania obejmującego nie tylko wynagrodzenie wymagalne na dzień zwrotu statku, ale również utracone korzyści obejmujące różnicę między wynagrodzeniem za okres czarteru wskazany w umowie a uzyskanym na rynku po wycofaniu statku. Jeśli natomiast to postanowienie wzorca umownego byłoby tylko *intermediate term*, odszkodowanie za utracone korzyści przysługiwać będzie właścicielowi wyłącznie, gdy naruszenie umowy miało charakter istotny, zasadniczo pozbawiający stronę korzyści, jakie mogły z umowy wyniknąć. W sytuacji braku takiego dowodu przyjmowano, że roszczenie w zakresie utraconych korzyści nie jest zasadne, gdyż przyczyną utraconych korzyści było wykonanie przez właściciela zagwarantowanego mu w umowie uprawnienia do wycofania statku, a nie naruszenie umowy przez czarterującego<sup>42</sup>. Innymi słowy rażąco naruszenie umowy przed odstąpieniem od niej rodzi daleko idącą odpowiedzialność odszkodowawczą dłużnika, podczas gdy odstąpienie wyłącznie na podstawie zastrzeżenia umownego takich roszczeń pozbawia<sup>43</sup>.

Do 2013 r. zwykle przyjmowano, że klauzula o terminowym uiszczaniu opłaty czarterowej nie jest *condition* i samo jej naruszenie nie daje automatycznie prawa do odszkodowania w zakresie utraconych korzyści<sup>44</sup>. Roszczenie takie było zasadne wyłącznie, gdy właściciel udowodnił poważny charakter naruszenia *intermediate term*. Takie podejście popierają autorzy wiodącej książki o umo-

---

<sup>42</sup> T. Coghlin, A.W. Baker, J. Kenny, J.D. Kimball, *Time Charters*, wyd. 7, Informa Law 2014, s. 310; A. Taylor, *The obligation punctually to pay hire under the NYPE charter: a condition of the contract or an innominate term?*, „London Maritime Arbitrators Association Law Review” 2013–2015, s. 3.

<sup>43</sup> E. Peel, *The termination paradox*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly” 2013, s. 523.

<sup>44</sup> M. Kaszyński, *Brak zapłaty opłaty czarterowej przez czarterującego – orzeczenie w sprawie Astra podważone przez wyrok Spar Shipping*, „Newsletter Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego” 04.2015, s. 25.

wach czarteru na czas w prawie angielskim, „Time Charters”<sup>45</sup>. Podobne stanowisko przyjęte zostało w sprawach *The Georgios C* z 1971 r.<sup>46</sup> (choć wyrok został następnie uchylony), *The Brimnes* z 1973 r.<sup>47</sup> oraz w nowszym wyroku w sprawie *The Kos* z 2012 r.<sup>48</sup> Należy jednak wskazać, że prezentowany był również pogląd odmienny, uznający omawiane klauzule za *conditions*<sup>49</sup>. Nie była więc to kwestia ostatecznie przesądzona.

W sprawie *Astra*<sup>50</sup> Sąd Gospodarczy w Londynie orzekł o skutkach naruszenia klauzuli znajdującej się w formularzu NYPE 1946 z jednej strony nakładającej obowiązek uiszczenia opłaty czarterowej w określonym terminie, z drugiej dającej właścicielowi prawo żądania zwrotu statku w przypadku niedochowania tego obowiązku. W okolicznościach sprawy czarterujący nie był w stanie uiszczać określonej w umowie opłaty. Powołując się na grożącą mu upadłość, uzgodnił z właścicielem statku czasowe obniżenie opłaty czarterowej. Ostatecznie jednak czarterujący zaprzestał uiszczenia opłaty. Właściciel zażądał zwrotu statku oraz odszkodowania obejmującego nie tylko opłaty wymagalne na dzień wycofania statku, ale także wszystkie opłaty czarterowe, do których zapłaty zobowiązywała umowa. Rozstrzygnięcie trybunału arbitrażowego uznało roszczenia właściciela. Trybunał arbitrażowy stwierdził jednak, że klauzula nr 5 NYPE 46 zobowiązująca czarterującego do uiszczenia wynagrodzenia za czarter statku nie była *condition* i sam fakt jej naruszenia nie rodził roszczeń odszkodowawczych. Przyjęto natomiast, że zachowanie czarterującego nie było zwykłym jednorazowym opóźnieniem w zapłacie, ale poprzedzone „grożeniem” upadłością i brakiem dochowania nowych warunków

---

<sup>45</sup> T. Coghlin, A.W. Baker, J. Kenny, J.D. Kimball, *Time Charters*, wyd. 6, Informa Law 2008, par. 16.132.

<sup>46</sup> *Empresa Cubana de Fletes v Lagonisti Shipping Co Ltd („The Georgios C”)* [1971] 1 QB 488.

<sup>47</sup> *Tenax Steamship v Reinante Transoceanica Navegacion S.A. („The Brimnes”)* [1973] 1 WLR 386 (Brandon J); [1975] 1 QB 929 (Court of Appeal).

<sup>48</sup> *ENE 1 Kos Ltd v Petroleo Brasileiro SA (The Kos)* [2012] 2 AC 164.

<sup>49</sup> *Sędzia Diplock w Afvos Shipping Co SA v R Pagnan („The Afvos”)*, [1983] 1 Lloyd’s Rep 355 oraz w *United Scientific Holdings v Burnley Borough Council* [1978] AC 904.

<sup>50</sup> *Kuwait Rocks CO v AMN Bulkcarriers Inc.*

umowy, na które sam czarterujący naciskał, urastało do istotnego naruszenia umowy. Od wyroku trybunału arbitrażowego odwołał się czarterujący. Sędzia Sądu Gospodarczego, zgadzając się co do zasady z rozstrzygnięciem trybunału arbitrażowego, wypowiedział się dodatkowo na temat charakteru naruszonej klauzuli. Właśnie to *obiter dictum* skupia uwagę osób związanych z żeglugą morską, sędzia Flaux uznał bowiem sporną klauzulę kontraktową za *condition*. Jego zdaniem przemawia za tym kilka argumentów.

Po pierwsze uznał, że przyznane właścicielowi żądanie zwrotu statku wskazuje na charakter klauzuli jako *condition*. Prawo do wycofania statku przewidziane było bowiem każdorazowo w wypadku braku terminowej zapłaty, nie tylko gdy brak uiszczenia opłaty czarterowej urósł do istotnego naruszenia umowy. Po drugie, sędzia Flaux odwołał się do słów sędziego Wilbeforca, który orzekł, że generalną zasadą kontraktów handlowych jest doniosłość terminów określonych przez strony („time is of the essence”)<sup>51</sup>. Zdaniem sędziego Flaux zasada ta jest szczególnie aktualna w przypadku omawianej klauzuli, została bowiem wzmocniona przez tzw. *anti-technicality clause*. Ten rodzaj klauzul pojawił się w formularzach umów czarteru na czas, aby chronić czarterujących w dobrej wierze na wypadek błędów systemów bankowych, co było przyczyną braku opłat czarterowych w kilku sprawach lat 70. i 80. XX w.<sup>52</sup> *Anti-technicality clauses* miały więc na celu łagodzenie rygorystyki postanowień o wycofaniu statku przez właściciela na wypadek nieuiszczenia opłaty czarterowej<sup>53</sup>. Zobowiązują one właściciela do powiadomienia czarterującego o zamiarze wycofania statku, który może skorzystać z dodatkowego, zwykle kilkudniowego okresu na dokonanie płatności. Zawarta w formularzu NYPE 1946 *anti-technicality clause* dała czarterującym dwa dni od powiadomienia na uiszczenie zaległej opłaty czarterowej. Zdaniem sędziego Flaux ta klauzula nie tylko chroni czarterujących, przewidując dla dodatkowy czas na spełnienie świadczenia („grace

---

<sup>51</sup> Bunge Corporation v Tradax Export SA.

<sup>52</sup> Sędzia Popplewell w Spar Shipping.

<sup>53</sup> P. Mickiewicz, *Anti-technicality notice w praktyce*, „Newsletter Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego”, 10.2009, s. 5.

period”), ale zarazem podkreśla wagę terminowej zapłaty dla stron umowy. Wynika z niej bowiem, że po upływie dwóch dni właściciel może żądać zwrotu statku bez względu na to, czy naruszenie miało charakter istotny.

Sędzia Flaux nawiązał również do samej natury opłaty czarterowej, która zapewnia finansowe środki na pokrycie kosztów eksploatacji statku oddanego w czarter na czas, podczas gdy korzyści płynące z takiej eksploatacji czerpie czarterujący. Z tego powodu terminowe uiszczanie opłaty jest fundamentalną potrzebą właściciela. Powoływał się przy tym na orzeczenie w sprawie *The Petrofina* z 1949 r.<sup>54</sup>, w którym sędzia Izby Lordów, ord Wright podkreślał rygorystyczny charakter klauzuli wymagającej terminowych opłat. Choć w przytaczanym uzasadnieniu brak było jasnego uznania klauzuli za *condition*, uwypuklenie jej doniosłości zdaniem sędziego Flaux oznacza, że za taką uznali ją sędziowie Izby Lordów. Kolejnym argumentem za uznaniem klauzuli za *condition* był wymóg zapewnienia bezpieczeństwa stron obrotu. Sędzia Flaux podkreślał potrzebę wprowadzenia jasnej wskazówki dla właścicieli, kiedy mogą wycofać statek i domagać się odszkodowania. Wymaganie od nich każdorazowego ustalania czy brak terminowej zapłaty urasta do istotnego naruszenia umowy, co wiązałoby się ze zbyt dużą niepewnością. Zdaniem sędziego konieczność powstrzymania się właścicieli przed odstąpieniem od umowy do czasu uzyskania pewności wystąpienia istotnego naruszenia („wait and see approach”) jest zbyt uciążliwa, w szczególności w realiach wymagającego rynku.

Zupełnie odmienny pogląd przyjęty został w wyroku w sprawie *Spar Shipping*<sup>55</sup>. Sędzia Sądu Gospodarczego Popplewell zaprzeczył po kolei wszystkim argumentom przytaczanym przez sędziego Flaux<sup>56</sup>. Całkowicie odrzucił argument, jakoby żądanie zwrotu statku przewidziane *expressis verbis* w spornej klauzuli nr 11a

---

<sup>54</sup> *Tankexpress A/S v Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A (The Petrofina)* [1949] AC 76.

<sup>55</sup> *Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co., Ltd.*

<sup>56</sup> G. Winter, *Is the failure to pay hire a breach of a condition?*, referat wygłoszony na seminarium pt. „Managing arbitration effectively and a review of recent cases of significance” The London Maritime Arbitration Association, 15.09.2015 r. Oslo, prezentacja dostępna na: <http://www.jus.uio.no/nifs/english/research/>

NYPE 1993 świadczyło o tym, iż klauzula ta stanowi *condition*. Powołując się na wcześniejsze orzecznictwo<sup>57</sup>, uznał, że możliwość wycofania statku jest niczym innym jak kontraktowo zagwarantowaną alternatywą dla właściciela, który może zdecydować o odstąpieniu od umowy, nie przesądza jednak o przysługujących mu roszczeniach odszkodowawczych. Zdaniem sędziego roszczenie o utracone korzyści będzie natomiast zasadne, jeśli właściciel udowodni istotny charakter naruszenia obowiązku terminowej płatności. Jego zdaniem takie podejście jest zarazem jednym logicznym wytłumaczeniem pojawienia się w klauzuli żądania zwrotu statku, gdyż w przypadku *condition* zastrzeżenie *expressis verbis* takiego uprawnienia byłoby bezcelowe. Prawo do wycofania statku wynikałoby z samego bezwzględnego charakteru postanowienia. Wyraźne wprowadzenie więc takiego uprawnienia do formularza może sugerować wręcz, iż obowiązek terminowej zapłaty nie stanowi *condition*. Co więcej, według sędziego Popplewella stwierdzenie, że „czas jest istotny”, nie przesądza o tym, iż postanowienie zobowiązujące do terminowego wynagrodzenia stanowi *condition*. Jego zdaniem orzecznictwo podkreślające doniosłość zastrzeżenia terminu przez strony kontraktu wiązało bezwzględny charakter naruszenia terminu z prawem do wycofania statku, nie z roszczeniami odszkodowawczymi. Zarówno Hongkong Fir Shipping, jak i Bunge Corporation v Tradax Export nie pozwalają na to, aby w braku wyraźnego zastrzeżenia umownego strona mogła odstąpić od umowy w przypadku tylko kilkuminutowego opóźnienia w uiszczeniu opłaty. Nałożenie na czarterującego odpowiedzialności odszkodowawczej obejmującej opłaty należne przez cały czas określony w umowie nadmiernie faworyzowałoby właścicieli statków kosztem czarterujących. Ponadto sędzia całkowicie odrzucił twierdzenie, jakoby *anti-technicality clauses* wzmacniały charakter klauzuli. Ich celem jest jedynie ochrona czarterującego przed wycofaniem statku, w przypadkach gdy brak płatności spowodowany był okolicznościami od niego niezależnymi. Tym samym *anti-technicality*

---

events/2015/images-enclosures/lmaa-powerpoint-presentation-handout---gdw-(print-with-lines)-final---11...pdf (dostęp: 9.04.2016 r.).

<sup>57</sup> *Financings Ltd v Baldock* [1963] 2 QB 104.

*clauses* nie mówią nic o roszczeniach przysługujących właścicielowi, lecz powstrzymują go przed pochopnym żądaniem zwrotu statku. Sędzia Popplewell uznał zarazem, że pewność obrotu nie może usprawiedliwiać daleko idącej odpowiedzialności odszkodowawczej także za trywialne naruszenia umowy. Interes właścicieli jest wystarczająco chroniony przez uprawnienie do wycofania statku. Sędzia podkreślał, że uprawnienie to nie jest uzależnione od wagi naruszenia, właściciel więc nie musi zastanawiać się, czy już jest ono zasadne. Taki stopień pewności po stronie właścicieli jest według sędziego wystarczający. Pozostawienie elementu niepewności co do zakresu kompensacji szkody jest nieuniknione i wpisane w normalne ryzyko działalności gospodarczej. Jego zdaniem, nie ma żadnych powodów, dla których właściciele statku mieliby być faworyzowani na tle innych uczestników obrotu gospodarczego.

Oba wyroki opierają się na rozległej analizie orzecznictwa oraz doktryny, jednak sędziowie dochodzą w nich do zupełnie sprzecznych konkluzji. Ostatecznie problem sprowadza się do ustalenia priorytetów. W sprawie *Astra* za wartość nadrzędną uznano pewność obrotu, wyrażającą się w jasnym wskazaniu właścicielom, jakie roszczenia im przysługują. Istotnie przewidywalność służy obu stronom stosunku prawnego. Z jednej strony wierzyciel z góry wie, czego może oczekiwać, z drugiej dłużnik ma świadomość konsekwencji naruszenia umowy. Korzyści wynikające z takiej przewidywalności są powszechnie doceniane przez strony stosunków umownych, choćby wtedy gdy do treści kontraktu włączają dodatkowe zastrzeżenie – karę umowną (*liquidated damages*). W relacjach właściciel–czarterujący szczególnie istotna dla właściciela jest pewność co do odpowiedniego momentu żądania zwrotu statku. Właściciel wycofujący statek zbyt szybko sam musi liczyć się z odpowiedzialnością za naruszenie umowy. Podobnie niebezpieczne jest dla właściciela zbyt opieszale korzystanie z tego uprawnienia. Naraża się bowiem na niebezpieczeństwo, że sąd uzna, iż właściciel zrzekł się prawa do odstąpienia od umowy<sup>58</sup>. Jednak dokładnie przed tym zagrożeniem bronić ma właściciela kontrakto-

---

<sup>58</sup> E. Tai Ming Yang, *Payment of charterparty hire and withdrawal – treading a fine line*, „Journal of International Maritime Law” 2003, vol. 9, nr 3, s. 246.



wo zagwarantowane uprawnienie do wycofania statku na wypadek braku płatności, które standardowo znajduje się w formularzach czarteru statku na czas. Pozostaje więc pytanie, czy sama potrzeba jasnego określenia przysługujących właścicielowi roszczeń powinna być wartością nadrzędną nad adekwatnością ochrony do rozmiaru naruszenia. Czy uzasadnia przyznanie właścicielowi na gruncie *common law* roszczeń o utracone korzyści w każdym przypadku opóźnienia w uiszczeniu opłaty, nieważne jak błahym? Przypomnijmy, że jeśli uznamy sporną klauzulę za *condition*, właściciel po odpowiednim zawiadomieniu czarterującego będzie mógł nie tylko domagać się zwrotu statku, ale również niejako automatycznie żądać różnicy między wynagrodzeniem za okres czarteru wskazany w umowie a uzyskanym następnie na rynku. Zagwarantowanie pewności obrotu odbywa się więc kosztem przyznania środków ochrony niewspółmiernych do naruszenia umowy. Warto przy tym zauważyć, że w przypadku malejących stawek czarteru związanych z trudną sytuacją rynku żeglugi morskiej roszczenia tego typu są coraz częściej wysuwane przez właścicieli statków. Właściciele zmuszeni są bowiem wyczarterować statek zwykle na gorszych warunkach niż przewidywała to umowa, od której odstąpili. Sędzia Popplewell daje negatywną odpowiedź na postawione pytania. Nie pozbawia przy tym właścicieli takich roszczeń, jednak uzależnia je od wykazania istotnego charakteru naruszenia terminowej płatności. I tu pojawia się niepewność po stronie właściciela, gdyż niełatwo ocenić, kiedy brak opłaty ma charakter poważny, pozbawiający właściciela w sposób zasadniczy tego, na co mógł liczyć na podstawie umowy. Pojedyncze opóźnienie lub nawet kilka opóźnień może nie wystarczyć<sup>59</sup>. Jeśli jednak, rozsądnie oceniając okoliczności sprawy, można uznać, że czarterujący nie zamierza bądź nie jest w stanie uiszczać opłat wynikających z umowy, można mówić o istotnym naruszeniu kontraktu<sup>60</sup>. Ostatecznie jednak ocena, czy takie naruszenie wystąpiło, zależy każdorazowo od okoliczności danej sprawy i często może nie być łatwa dla właściciela.

---

<sup>59</sup> T. Coghlin, A. W. Baker, J. Kenny, J. D. Kimball, *Time Charters*, wyd. 7, s. 311.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

W literaturze angielskiej wskazuje się, że opowiedzenie się za pewnością właścicieli uderza w tę samą wartość po stronie czarterujących. Zgodnie bowiem z orzeczeniem Sądu Apelacyjnego w sprawie „the Nanfri”<sup>61</sup> czarterujący może potrącić z opłaty czarterowej swoje wierzytelności z tytułu bezprawnego pozbawienia go możliwości dysponowania statkiem lub innego naruszenia umowy czarteru („charterer deprived or prejudiced in use of the ship”). Lord Denning w przytoczonym orzeczeniu uznał, iż potrącenie – jeśli dokonane było na podstawie rozsądnych mierników z zachowaniem dobrej wiary – nie skutkuje prawem do wycofania statku przez właściciela<sup>62</sup>. Natomiast potrącenie nadmierne i bezpodstawne stanowi z kolei naruszenie umowy przez czarterującego. Wskazuje się, że uznanie klauzuli o terminowej opłacie czarterowej za *condition* niesie z sobą duże ryzyko dla czarterujących dokonujących potrąceń<sup>63</sup>. W przypadku potrącenia bezpodstawnego czarterujący musi liczyć się nie tylko z wycofaniem statku, ale również z daleko idącą odpowiedzialnością odszkodowawczą.

Nie wydaje się słuszny argument, iż samo istnienie w formularzach klauzuli o odstąpieniu od umowy w przypadku braku uiszczenia opłaty świadczyć ma o pośrednim charakterze tego postanowienia. Można bowiem uznać, że uzasadnieniem dla wprowadzenia *expressis verbis* prawa do wycofania statku jest dotychczasowa niejednorodność orzecznictwa. W obliczu rozbieżności co do ewentualnego charakteru klauzuli właściciele zwyczajnie chcą sobie to prawo zapewnić. Czy należy przez to automatycznie rozumieć, że ich wolą było pozbawienie klauzuli charakteru *condition*? Taki wniosek zdaje się zbyt daleko idący.

Z kolei trudno zgodzić się z argumentem w sprawie *Astra*, jakoby *anti-technicality clause* miała przesądzać istotny charakter postanowienia o terminowej zapłacie. Wręcz przeciwnie, w założeniu *anti-technicality clauses* miały chronić czarterujących przed

---

<sup>61</sup> Federal Commerce and Navigation Ltd v Molena Alpha Inc (The Nanfri, Benfri and Lorfri) [1978] 2 Lloyd's Rep 132.

<sup>62</sup> Ibidem, s. 140.

<sup>63</sup> M. Kissin, op.cit., s. 88; M. Kouzoupis, R. Butler, *An end on deductions?*, „Maritime Risk International” 2013, vol. 27, nr 5, s. 21.

zbyt pośpiesznym odstąpieniem od umowy<sup>64</sup>. Ich charakter jest więc jak najbardziej zbliżony do koncepcji leżącej u podstaw *intermediate clauses*, których trywialne naruszenie nie daje prawa do odstąpienia od umowy.

W obliczu sprzeczności między orzeczeniami *Astra* i *Spar Shipping* pożądany byłby wyrok Sądu Apelacyjnego rozstrzygający spór. Do tego czasu bardziej prawdopodobne jest, że sądy będą podążały za wyrokiem sędziego Popplewella. Po pierwsze, jest to orzeczenie późniejsze<sup>65</sup>, po drugie, uważa się, że zawiera bardziej wyczerpującą analizę orzecznictwa<sup>66</sup>. Tymczasem reakcją właścicieli na niekorzystny wyrok w sprawie *Spar Shipping* była zmiana w nowym formularzu czarteru na czas NYPE 2015. Oprócz prawa do odstąpienia od umowy na wypadek naruszenia obowiązku zapłaty formularz stanowi wyraźnie o roszczeniach właściciela obejmujących utracone korzyści. Właściciele zmierzają tym samym do umownego wyłączenia skutków wyroku *Spar Shipping* poprzez zagwarantowanie sobie w treści kontraktu roszczeń odszkodowawczych, niezależnie od tego, czy naruszenie umowy miało charakter istotny.

## STRESZCZENIE

*Condition, warranty czy intermediate term?* Postanowienia umowy czarteru w orzecznictwie sądów angielskich

Artykuł ma na celu zapoznanie czytelnika z rodzajami postanowień umownych wyróżnianych w prawie angielskim ze względu na konsekwencje ich naruszenia przez stronę umowy. Autorka rozpoczyna swój wywód od zarysowania historycznego rozwoju omawianych klauzul umownych. W szczególności przedstawia argumenty, które przemówiły za stworzeniem ka-

---

<sup>64</sup> T. Coghlin, A.W. Baker, J. Kenny, J.D. Kimball, *Time Charters*, wyd. 7, par. 16.89; *Scandinavian Trading Tanker Co. A.B. v Flota Petrolera Ecuatoriana* („*The Scaptrade*”), [1983] 1 Lloyd’s Rep 146, s. 148.

<sup>65</sup> A. Taylor, *op.cit.*, s. 7.

<sup>66</sup> N. Austin, Ch. Moxon, *Effect on non-payment of hire: After The Astra comes another twist in the tale*, „*Clyde&Co Shipping Newsletter*” 04.2015, <http://www.clydeco.com/insight/updates/view/effect-of-non-payment-of-hire-after-the-astra-comes-another-twist-in-the-ta> (dostęp: 14.04.2016 r.).

tegorii pośrednich postanowień umownych w słynnej sprawie Hongkong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd z 1962 r. Następnie autorka sięga do niedawnych orzeczeń, w których sądy angielskie badały charakter postanowień umów czarteru statku, dochodząc do sprzecznych rozstrzygnięć. Ocenia argumenty przemawiające za różną klasyfikacją postanowień w tych orzeczeniach. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje potrzeba pewności co do przysługujących stronom praw oraz konieczność rozstrzygnięcia adekwatnego do skutków naruszenia umowy.

**Słowa kluczowe:** postanowienia umowy; prawo angielskie; umowa czarteru; *condition*; *warranty*; *intermediate term*

### SUMMARY

#### Condition, warranty or intermediate term? Charter contract's clauses in judgments of the English courts

The article pertains to familiarize readers with kinds of contractual clauses triggering different consequences in instance of their breach. The author begins by sketching historical evolution of the clauses in question. Specifically, she presents arguments for creation of intermediate terms in the milestone judgment Hongkong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd from 1962. Subsequently she analyses recent contradicting judgments in which English courts decided upon the character of charter contract's clauses. The author evaluates arguments in favour of different classification of the terms, most importantly the need of certainty as to possible remedies for the contractual parties, on the other hand the necessity of adequate protection as to the consequences of the breach.

**Keywords:** contractual clauses; English law; charter contract; condition; warranty; intermediate term

### BIBLIOGRAFIA

- Austin N., Moxon Ch., *Effect on non-payment of hire: After The Astra comes another twist in the tale*, „Clyde&Co Shipping Newsletter” 04.2015.
- Carter J.W., Hodgkiss C., *Conditions and Warranties: Forebears and Descendants*, „Sydney Law Review” 1977–1979, nr 8/31.
- Carter J.W., Tolhurst G. J., Peden E., *Developing the Intermediate Term Concept*, „Journal of Contract Law” 2006, vol. 22.
- Chitty J., *Chitty on Contracts*, wyd. 28, Londyn 1999.

- Coghlin T., Baker A.W., Kenny J., Kimball J. D., *Time Charters*, wyd. 7, Abingdon 2014.
- Coghlin T., Baker A.W., Kenny J., Kimball J. D., *Time Charters*, wyd. 6, Abingdon 2008.
- Kaszyński M., *Brak zapłaty opłaty czarterowej przez czarterującego – orzeczenie w sprawie Astra podważone przez wyrok Spar Shipping*, „Newsletter, Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego” kwiecień 2015.
- Kissin M., *Challenging the legal and commercial justification for reclassifying payment of hire as a condition*, „Australian and New Zealand Maritime Law Journal” 2013, vol. 27.
- McKendrick E., *Contract Law*, wyd. 5, Houndmills 2003.
- Mickiewicz P., *Anti-technicality notice w praktyce*, „Newsletter Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego” 10.2009.
- O’Sullivan J., Hilliard J., *The Law of Contract*, Oxford 2012.
- Pecyna M., *Naruszenie zobowiązania w świetle harmonizacji prawa zobowiązań. Studium prawnoporównawcze*, Warszawa 2009.
- Peel E., *The termination paradox*, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly 2013.
- Schwenzer I., Hachem P., Kee Ch., *Global Sales Law*, Oxford 2012.
- Stawecki T., *Między „common law” a prawem kontynentalnym*, „Przegląd Sądowy” 2006, nr 11–12.
- Szłezak A., Gardocka H., *Ponownie o „representations and warranties” w umowach poddanych prawu polskiemu*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2011, nr 2.
- Tai Ming Yang E., *Payment of charterparty hire and withdrawal – treading a fine line*, „Journal of International Maritime Law” 2003, vol. 9, nr 3.
- Taylor A., *The obligation punctually to pay hire under the NYPE charter: a condition of the contract or an innominate term?*, „London Maritime Arbitrators Association Law Review” 2013–2015.

