

Sygn. akt I ACa 100/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 sierpnia 2013 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący – Sędzia SA Maciej Dobrzyński (spr.)

Sędzia SA Bogdan Świerczakowski

Sędzia SO (del.) Joanna Staszewska

Protokolant st. sekr. sąd. Joanna Baranowska

po rozpoznaniu w dniu 13 sierpnia 2013 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T.

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 6 czerwca 2012 r.

sygn. akt XVI GC 122/09

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w T. kwotę 5.400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.**

I ACa 100/13

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 4 października 2005 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w T. (dawniej (...) sp. z o.o. z siedzibą w T.) wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 331.200 zł z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym w dniu 10 października 2005 r. Sąd Okręgowy w Toruniu uwzględnił w całości żądanie strony powodowej.

W sprzeciwie od powyższego nakazu zapłaty z dnia 31 października 2005 r. strona pozwana wniosła o odrzucenie pozwu i zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, a w przypadku merytorycznego

rozpoznania sprawy, o przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu w Warszawie i oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Sąd Okręgowy w Warszawie wyrokiem z dnia 28 lutego 2008 r. oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanego koszty postępowania.

Na skutek wniesionej przez powoda apelacji, Sąd Apelacyjny w Warszawie wyrokiem z dnia 14 stycznia 2009 r. uchylił zaskarżone orzeczenie i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Warszawie, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach instancji odwoławczej.

Po ponownym rozpoznaniu sprawy Sąd Okręgowy w Warszawie wyrokiem z dnia 6 czerwca 2012 r. zasądził od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w T. kwotę 321.200 zł z odsetkami ustawowymi od dnia 4 października 2005 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 17.385 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania (pkt 1 i 2) oraz nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Warszawie kwotę 30.294 zł tytułem różnicy między kosztami należnymi a uiszczonymi (pkt 3).

Postanowieniem z dnia 27 sierpnia 2012 r. Sąd Okręgowy w Warszawie sprostował oczywistą omyłkę w pkt 1 ww. wyroku poprzez zastąpienie kwoty 321.200 zł kwotą 331.200 zł.

Sąd I instancji oparł swoje rozstrzygnięcie na następujących ustaleniach faktycznych oraz rozważaniach prawnych:

W dniu 15 czerwca 2005 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w T. podpisała z (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej jako (...)) dokument zatytułowany „List Intencyjny dotyczący wynajmu jednego samolotu (...) T. (...). List intencyjny, mimo iż podpisały go wyłącznie podmioty prawa polskiego, został sporządzony w języku angielskim. Powódka w tym dokumencie określona została jako wydierżawiający, natomiast pozwana jako operator. W liście intencyjnym wskazano także podmiot wynajmujący, tj. (...) Ltd, filia L. (...) (w organizacji). Wynajmujący nie był stroną listu intencyjnego, co wynikało jednoznacznie z treści dokumentu. Na każdej stronie listu intencyjnego były zawsze trzy parafy. Na ostatniej stronie listu pod pozycją „podpisy”, przy wynajmującym pozostało puste miejsce. Przy (...) znajdowały się dwie parafy: pierwsza, wraz z przyporządkowaną jej pieczętką (...) i druga wraz ze znajdującym się obok podpisem (...). Natomiast przy (...) była jedna paraafa i obok niej czytelny podpis: (...). Powódka zobowiązana była do uiszczenia 100.000 USD z tytułu opłaty za podpisanie listu intencyjnego. Zgodnie z dalszymi zapisami listu intencyjnego opłata ta miała zostać zaliczona „na poczet Wpłaty na Wynajem”. Opłata za podpisanie listu intencyjnego miała podlegać zwrotowi jeżeli samolotowi odmówią: świadectwa zdatności do lotu (CofA), rejestracji odpowiednie europejskie władze regulacyjne. Strony sporu uzgodniły, że umowa czarteru samolotu zostanie podpisana nie później niż do 20 lipca 2005 r. Okres najmu rozpoczynać się miał od 3 listopada 2005 r. i trwać przez co najmniej 36 miesięcy.

W dniu 1 lipca 2005 r., powódka wpłaciła na rzecz pozwanej kwotę 331.200,00 zł. Do podpisania umowy czarteru nie doszło. W dniu 1 września 2005 r. P. P. (1) złożył w imieniu powódki oświadczenie o rozwiązaniu łączącego strony stosunku prawnego i wezwał pozwaną do zwrotu 100.000 USD.

Powódka nie otrzymała zwrotu opłaty w jakiegokolwiek części. Wobec bezskuteczności wezwania do zapłaty, sprawę skierowała na drogę sądową.

Sąd Okręgowy wskazał, że przedmiotem ponownego rozstrzygnięcia były wyłącznie aspekty merytoryczne sprawy a nie badanie czy istnieją podstawy do odrzucenia pozwu. Kwestia ta bowiem została już prawomocnie rozstrzygnięta wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 14 stycznia 2009 r. Gdyby bowiem Sąd Apelacyjny uznał, iż droga sądowa była niedopuszczalna i zachodzą podstawy do odrzucenia pozwu, to wydałby orzeczenie o innej treści.

Odnosząc się do kwestii proceduralnych Sąd I instancji podniósł, że pozew został wniesiony w czasie, w którym nie obowiązywał art. 479^{14a} k.p.c., a art. 479¹⁴ k.p.c. miał inne brzmienie. Zmiany wprowadziła dopiero ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, która

weszła w życie z dniem 20 marca 2007 r. Dopiero od tego momentu w sprzeciwie od nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym pozwany jest obowiązany podać wszystkie twierdzenia, zarzuty oraz dowody na ich poparcie pod rygorem utraty prawa powoływania ich w toku postępowania, chyba że wykaże, że ich powołanie w odpowiedzi na pozew nie było możliwe albo że potrzeba powołania wynikła później. W tym przypadku dalsze twierdzenia i dowody na ich poparcie powinny być powołane w terminie dwutygodniowym od dnia, w którym powołanie ich stało się możliwe lub powstała potrzeba ich powołania. Odwołując się do art. 4 pkt 1 ww. ustawy z dnia 16 listopada 2006 r., jak również art. 9 pkt 1 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Sąd I instancji wskazał, że w sprawie, przy ponownym jej rozpoznaniu, miały zastosowanie przepisy Działu IVa (Postępowanie w sprawach gospodarczych), Rozdziału 1, w brzmieniu obowiązującym od dnia 20 marca 2007 r.

Sąd Okręgowy wskazał, że podstawę żądania przez powódkę zwrotu kwoty 331.200 zł (równowartość 100.000 USD) stanowił odpowiedni zapis w liście intencyjnym. W części zatytułowanej „opłata za podpisanie (...) wskazano kiedy opłata ta podlegała zwrotowi. W ocenie Sądu I instancji w przedmiotowym liście wymienione były dwie niezależne od siebie podstawy, tj. po pierwsze - jeśli samolotowi będącemu przedmiotem czarteru odmówione zostanie świadectwo zdatności do lotu (CofA), po drugie - jeśli samolotowi będącemu przedmiotem czarteru odmówiona zostanie rejestracja przez europejskie władze regulacyjne. Jednakże, wbrew intencjom obu stron procesu, dla oceny zasadności powództwa nie miało to zasadniczego znaczenia. Do rozstrzygnięcia sprawy podstawowe znaczenie miało ustalenie charakteru prawnego listu intencyjnego. W ocenie Sądu Okręgowego wiążący strony węzeł obligacyjny należało zakwalifikować jako umowę przedwstępną do zawarcia umowy czarteru. Nie można było w sprawie pominąć okoliczności, że umowa najmu miała podlegać prawu angielskiemu, a to oznaczało, że konstrukcja prawna nie musiała być tożsama z konstrukcją prawną dopuszczalną w prawie polskim. Umowa czarteru samolotu miała zostać zawarta zgodnie z warunkami zawartymi w liście intencyjnym. Określone zostały podstawowe warunki w postaci m.in. wpłaty czarterowej, gwarantowanego wykorzystania, stawki czarterowej, zysków czarterowych, kosztów dodatkowych oraz data do kiedy umowa czarteru ma zostać zawarta. Tym samym spełnione zostały przesłanki z art. 389 § 1 i 2 k.c.

List intencyjny określany był jako umowa najmu. Świadczył o tym zapis w części oznaczonej jako „poufność”, o treści: „wszystkie strony zgadzają się, że niniejsza umowa najmu oraz wszystkie inne aspekty tej umowy będą utrzymywane w poufności ...”. Ponadto w części określonej jako „zatwierdzenie przez Zarząd”, umowa miała być zatwierdzona przez Zarząd zarówno Wynajmującego i Operatora.

Bezsporne było, iż list intencyjny nie został jednak podpisany przez (...) Ltd, filia L. (...) (w organizacji). Nie sposób zatem było uznać, że umowa miała charakter umowy najmu, jeśli brak w niej było niezbędnego podmiotu, tj. wynajmującego. Zdaniem Sądu I instancji, gdyby umowę podpisały wszystkie strony, to wtedy można byłoby pokusić się o stwierdzenie, iż zawarto trójstronną umowę najmu samolotu w postaci listu intencyjnego, z jednoczesnym zobowiązaniem się przez powódkę i pozwaną do zawarcia w przyszłości umowy czarteru, w oparciu o warunki określone umową najmu. Świadczył o tym nie tylko ten punkt listu intencyjnego „Umowa czarteru samolotu”, ale także kolejne punkty, jak chociażby „Wpłata czarterowa”, która miała być niezależnie pobrana w kwocie 250.000 USD (razem 350.000 USD) dopiero po podpisaniu pełnej umowy, nie później niż 20 lipca 2005 r. Także punkt (...) wskazywał, że dopiero w przyszłości - w domyśle w umowie czarteru - miały być one uzgodnione pomiędzy powódką i pozwaną, bez udziału wynajmującego. Skoro zatem nie zawarto skutecznie umowy najmu, to odpadła zasadnicza podstawa do uiszczenia przez powódkę kwoty 100.000 USD, czy też jej równowartości w złotych polskich. Zgodnie z postanowieniami listu: „Opłata za podpisanie (...) zostanie zaliczona na poczet Wpłaty za Wynajem”, a nie na poczet wpłaty za umowę czarteru. Zatem, jeśli nie było umowy najmu, to nie było obowiązku wpłaty. Wymienione dwie przesłanki zwrotu odnosiły się do umowy najmu, jeśli samolot nie otrzymałby z uwagi na odmowę świadectwa zdatności do lotu (CofA) i/lub rejestracji przez odpowiednie europejskie władze regulacyjne, to logiczne było, że wynajem samolotu byłby iluzoryczny - wynajęto by samolot, z którego nie można korzystać. Pozostał zatem jedynie stosunek zobowiązaniowy pomiędzy przyszłym operatorem/przewoźnikiem (stroną pozwaną) a przyszłym czarterującym (stroną powodową).

Sąd Okręgowy zauważył, że umowa czarteru nie jest określona w Kodeksie cywilnym. Nie jest to umowa mająca charakter zlecenia gdyż istota umowy zlecenia wyraża się zupełnie w czym innym. Pozwana starając się o uzyskanie świadectwa i rejestracji dla samolotu nie działała na zlecenie powódki, lecz działała na własną rzecz, gdyż była stroną umowy przedwstępnej czarteru, a termin umowy przyrzeczonej miał nastąpić do 20 lipca 2005 r. Na podstawie tej umowy pozwana jako przewoźnik (firma profesjonalnie zajmująca się tego charakteru czynnościami) miała oddać powódce (biuro podróży) w czarter samolot. Umowa czarteru jest umową nienazwaną. Pod względem prawnym można przyporządkować czarter jako umowę, której treścią jest oddanie rzeczy do używania w zamian za określone wynagrodzenie. Pod tym względem czarter wykazuje podobieństwo do umowy najmu rzeczy ruchomych. W realiach niniejszej sprawy (...) Ltd, filia L. (...) (w organizacji) miała wynająć pozwaną samolot, a pozwana (jako operator) miała następnie wyczarterować, tj. oddać w używanie samolot według wskazania czarterującego w miejscu odpowiednim, bezpiecznym i dostępnym bez trudności dla podejścia statku.

Pozwana w procesie broniła się przed zasadnością powództwa wskazując następujące argumenty: brak opóźnienia (nie nadszedł jeszcze termin spełnienia świadczenia, w postaci rejestracji samolotu), brak współdziałania powódki, brak winy pozwanej w kwestii terminowej rejestracji samolotu, culpa in contrahendo, zarzut potrącenia. Sąd Okręgowy uznał wszystkie te argumenty za nietrafne.

Odnosząc się do pierwszego i trzeciego argumentu Sąd I instancji wskazał, że opłata będąca przedmiotem sporu była opłatą za podpisanie umowy najmu, do której nigdy nie doszło. Jeśli nie ziścił się warunek podstawowy, to nie miały znaczenia przesłanki wypływające z warunku podstawowego. Przyjmując teoretycznie odmienny podgląd, Sąd Okręgowy podniósł, że nie zaakceptował takiego rozumowania pozwanej, iż wobec braku formalnej decyzji o odmowie wydania świadectwa, czy też zgody europejskiego rejestratora, można było skutecznie bronić się brakiem spełnienia przesłanki do świadczenia. Te warunki musiałyby być spełnione najpóźniej w momencie podpisywania umowy czarteru. W umowie przedwstępnej został wskazany ostateczny termin na podpisanie umowy czarteru - do dnia 20 lipca 2005 r. Sąd I instancji nie negował faktu, iż po upływie tego terminu były prowadzone przez obie strony dalsze czynności w celu zawarcia umowy czarteru. Nie oznaczało to jednak akceptacji powódki na prowadzenie negocjacji bezterminowych. Faktyczny najem, czyli korzystanie z samolotu, miał rozpocząć się na początku listopada 2005 r. Powódka miała więc pełne prawo do rezygnacji z dalszych negocjacji, tym bardziej, że nie rokowały one na przyszłość. Na dzień 1 września 2005 r. nadal było bardzo wiele kwestii spornych, a pozwana posługiwała się w tym dniu roboczą wersją umowy czarteru. Ponadto, list intencyjny nie nakładał na stronę powodową żadnych obowiązków w zakresie uzyskania świadectw czy też rejestracji samolotu. To nie powódka była wynajmującym, lecz pozwana. Tym samym to były wyłącznie obowiązki pozwanej, oddającej w czarter samolot, który miała wynająć od podmiotu trzeciego, tj. (...) Ltd, filia L. (...) (w organizacji). W ocenie Sądu Okręgowego próba przerwania tych obowiązków przewoźnika/operatora będącego profesjonalną firmą świadczącą usługi tego rodzaju na powódkę prowadzącą działalność jako biuro podróży nie mogła znaleźć akceptacji. W tej sytuacji wywody na temat intensywności działań pozwanej i braku jej winy nie miały żadnego znaczenia prawnego.

Odnosząc się do drugiego argumentu strony pozwanej Sąd I instancji wskazał, że brak współdziałania powódki należało rozpatrywać w kontekście pierwszego zarzutu. Logicznym było, iż umowa czarteru powinna zostać zawarta w momencie, gdy pozwana dysponowałaby już wynajętym samolotem, który byłby zdalny do czarteru (świadectwo zdatności do lotu, zarejestrowanie przez europejskie władze regulacyjne). Faktyczny okres najmu miał się rozpocząć w dniu 3 listopada 2005 r. Tymczasem pozwana próbowała nie tylko obciążyć powódkę współodpowiedzialnością za błędy w tej materii, ale także brakiem współdziałania w zakresie podpisania umowy czarteru. Umowa miała być podpisana do dnia 20 lipca 2005 r. Pozwana twierdziła, że powódka powinna współdziałać przy tworzeniu harmonogramu wylotów. Ten aspekt umowy rzeczywiście obciążał powódkę, ale umowa nie została podpisana do dnia wskazanego w liście intencyjnym nie z uwagi na brak harmonogramu, lecz z innych przyczyn. Z korespondencji elektronicznej wynikało, iż powódka wyrażała jednoznaczne stanowisko, iż umowa czarteru musi być sporządzona w języku polskim i podlegać regulacji prawa polskiego, a pozwana uważała, że umowa będzie podlegała prawu brytyjskiemu. Był to zasadniczy, aczkolwiek nie jedyny spór. Dopiero pod koniec lipca 2005 r. strona pozwana dysponowała wersją roboczą umowy. Powódka była zaniepokojona opóźnieniem, co wyraziła w mailu z dnia 3 sierpnia

2005 r. W dniu 23 sierpnia 2005 r. P. P. (1) przesłał pozwanej kopię umowy, wskazując jakie elementy muszą zostać usunięte lub znacząco zmienione, wśród nich jest w dalszym ciągu aspekt obowiązującego prawa - powódka nie akceptowała prawa angielskiego. Pod koniec sierpnia 2005 r. w dalszym ciągu istniała jedynie wersja robocza umowy czarteru. W dniu 1 września 2005 r. pozwana przesłała powódce kolejną wersję umowy, którą traktowała jako roboczą. W tej wersji nadal nie były uzgodnione obowiązki stron. Tego samego dnia powódka, wskazując w pierwszej kolejności na brak podpisania umowy, zażądała zwrotu wpłaconej kwoty. Nie bez znaczenia był także fakt, iż w dalszym ciągu nie była uregulowana przez pozwaną kwestia rejestracji samolotu. Reasumując, Sąd Okręgowy wskazał, że umowa czarteru nie została zawarta, gdyż strony prowadziły negocjacje w celu jej zawarcia, lecz nie doszły do porozumienia, co do wszystkich jej postanowień, które były przedmiotem negocjacji.

Co do czwartego argumentu, odwołującego się do culpa in contrahendo, to Sąd I instancji uznał, że twierdzenia strony pozwanej były w tym zakresie gołosłowne i nie zostały poparte żadnymi dowodami, co więcej zaferowane dowody z dokumentów przeczyły tej tezie.

Odnośnie piątego argumentu, Sąd Okręgowy wskazał, że zarzut potrącenia oparty na art. 486 k.c. i art. 72 k.c. był chybiony. Z kolei przesłanki z art. 390 § 1 k.c. nie zaistniały.

Ostatecznie Sąd I instancji uznał, że wobec braku zawarcia umowy najmu samolotu oraz braku zaistnienia przesłanek z art. 390 § 1 k.c., powódce należał się zwrot całej uiszczonej kwoty. Podstawę prawną żądania stanowił art. 410 k.c. w zw. z art. 405 k.c. Przesłanki z art. 411 k.c. nie zaistniały. Termin spełnienia świadczenia wynikał z art. 455 k.c. Oznaczało to, że strona powodowa mogła żądać spełnienia świadczenia w ciągu 3 dni roboczych od dnia kiedy do strony pozwanej dotarło pismo z dnia 1 września 2005 r. Dotarło ono najpóźniej w dniu 6 września 2005 r. Odsetki ustawowe należały się zatem powódce od dnia 10 września 2005 r. na podstawie art. 481 k.c. Sąd Okręgowy zasądził jednak odsetki od dnia 4 października 2005 r. gdyż takie było żądanie strony.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 98 i art. 99 k.p.c., art. 113 § 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz § 6 pkt 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniósł pozwany, zaskarżając go w całości. Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił:

- naruszenie art. 65 § 1 i 2 k.c. poprzez błędną wykładnię oświadczeń woli stron złożonych w liście intencyjnym z dnia 15 czerwca 2005 r. i stwierdzenie, że ww. list nie jest umową o negocjacje wiążącą strony i w konsekwencji niesłuszne zasądzenie na rzecz powoda zwrotu opłaty za podpisanie listu intencyjnego w wysokości 331 200 zł;
- naruszenie art. 390 § 1 k.c., art. 410 k.c. i art. 405 k.c. poprzez ich błędne zastosowanie;
- sprzeczność ustaleń Sądu Okręgowego z treścią zebranego materiału dowodowego polegająca na błędnym ustaleniu, że strony zawarły wyłącznie przedwstępną umowę do zawarcia umowy czarteru, mimo że z materiału dowodowego wynikało, że strony zawarły umowę o negocjacje, której zawarcie spowodowało powstanie między stronami określonych praw i obowiązków;
- sprzeczność ustaleń Sądu Okręgowego z treścią materiału dowodowego poprzez ustalenie istnienia podstaw do zwrotu przez pozwaną na rzecz powódki opłaty za podpisanie listu intencyjnego, mimo iż z przedmiotowej umowy wynikały konkretne i enumeratywnie wyliczone przesłanki skutkujące zwrotem zasądzonej kwoty, które nie zaistniały.

Wskazując na powyższe zarzuty pozwany wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej kosztów postępowania w sprawie, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, ewentualnie przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

W odpowiedzi na apelację z dnia 2 stycznia 2013 r. strona powodowa wniosła o jej oddalenie w całości i obciążenie strony pozwanej w całości kosztami postępowania apelacyjnego, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja pozwanego nie zasługiwała na uwzględnienie.

Na wstępie stwierdzić należało, że Sąd Apelacyjny podziela ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy i przyjmuje je za własne. Strona pozwana wskazała co prawda w apelacji na sprzeczność ustaleń Sądu I instancji z treścią zebranego materiału dowodowego, jednak w rzeczywistości zarzuty te odnosiły się do kwestii materialnoprawnych, tj. charakteru prawnego listu intencyjnego z dnia 15 czerwca 2005 r. oraz istnienia podstaw do zwrotu przez pozwaną na rzecz powódki opłaty za podpisanie listu intencyjnego (kwestie te będą szczegółowo omówione w dalszej części uzasadnienia, odnoszą się one bowiem do spraw o kluczowym znaczeniu dla rozstrzygnięcia żądania strony powodowej).

Podkreślić też należało, że apelacja nie zawiera żadnych innych zarzutów odnoszących się do naruszenia przepisów procesowych.

Sąd Okręgowy stwierdził, że podpisany przez strony sporu w dniu 15 czerwca 2005 r. list intencyjny miał charakter umowy przedwstępnej do zawarcia umowy czarteru. Pozwana w apelacji tę ocenę zakwestionowała i podniosła, że strony zawarły umowę o negocjacje, co spowodowało powstanie między stronami stosunku prawnego o charakterze trójstronnym, z którego wynikały dla każdej ze stron określone prawa i obowiązki. Na potwierdzenie swojego stanowiska pozwana powołała się przede wszystkim na zapisy dotyczące wpłacenia opłaty za zawarcie listu i warunków jej zwrotu, które ujęte zostały w sposób pozytywny, tj. nastąpienia zdarzenia w postaci wydania przez właściwy organ decyzji o odmowie rejestracji samolotu albo wydania przez właściwy organ decyzji o odmowie wydania certyfikatu zdolności do lotu lub wydania decyzji o odmowie rejestracji samolotu. Ponieważ żadna odmowa, o której powyżej mowa, nie miała miejsca, roszczenie powódki uznać należało za bezzasadne.

Sąd Apelacyjny podzielił zarzuty apelacji o tyle, o ile wskazywały na błędne uznanie przez Sąd I instancji listu intencyjnego za umowę przedwstępną. Jednocześnie jednak nie zasługiwały na akceptację twierdzenia strony pozwanej, iż przedmiotowy list intencyjny należało uznać za umowę o negocjacje. Bezzasadne były również twierdzenia pozwanej co do braku podstaw po jego stronie do zwrotu kwoty wpłaconej przez powódkę.

Stosownie do treści art. 389 § 1 k.c. umowa przedwstępna powinna określać istotne postanowienia umowy przyrzeczonej.

Umowa przedwstępna stanowi instrument prawny, którym strony mogą się posłużyć w fazie przygotowywania kontraktu definitywnego. Znajduje ona zastosowanie w sytuacji, gdy strony chcą zawrzeć umowę, ale fakt ten odsuwają w czasie. Powody takiego zachowania mogą być różne, ale nie stanowi ich brak konsensusu co do istotnych postanowień umowy, bowiem przesłankę ważności umowy przedwstępnej stanowi wymóg określenia istotnych postanowień umowy przyrzeczonej. Oznacza to, że w umowie przedwstępnej muszą zostać określone te elementy, które wyznaczają minimalny zakres treści zamierzonej czynności prawnej, tzn. jej składniki konieczne. Zauważyć należy, że z art. 389 § 1 k.c. wynika, że strona lub strony zobowiązują się do zawarcia oznaczonej umowy.

W świetle powyższego uznać należało, że twierdzenie Sądu Okręgowego, iż przedmiotowy list intencyjny stanowił umowę przedwstępną zobowiązującą do zawarcia umowy czarteru, mogłoby zostać uznane za trafne tylko wówczas, gdyby list ten określał elementy istotne z punktu widzenia treści umowy czarteru. Odpowiedź na pytanie, czy tak rzeczywiście było wymagała ustalenia koniecznych elementów umowy czarteru.

Umowa czarteru środka transportowego nie jest znana Kodeksowi cywilnemu, natomiast uregulowana została w art. 188-200 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t. jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 758 ze zm.), która to

regulacja odnosząca się do czarteru na czas z oczywistych względów nie znajduje zastosowania w niniejszej sprawie. Definicja przewozu czarterowego znalazła się również w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t. jedn. Dz. U. z 2012 r., poz. 933 ze zm.; dalej jako Pr. lot.). Stosownie do art. 2 pkt 15 tej ustawy - dla jej potrzeb - przewóz czarterowy zdefiniowany został jako przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów, lub poczty, wskazanych przez czarterującego. Nadto, stosownie do art. 205 ust. 1 Pr. lot. do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego.

Definicja umowy czarteru zawarta w Prawie lotniczym, jakkolwiek użyteczna w niniejszej sprawie, nie ma charakteru wyczerpującego i w celu określenia istotnych elementów umowy czarteru statku powietrznego należało odwołać się również do stanowiska wypracowanego w piśmiennictwie.

Na wstępie zauważyć należało, że - wbrew odmiennemu stanowisku Sądu Okręgowego - umowa ta nie należy do kategorii umów o korzystanie z rzeczy (przede wszystkim rzecz nie jest oddawana w posiadanie czarterującemu, a nadto inny jest cel umowy), ale do umów o świadczenie usług, co zbliża ją do umowy przewozu. Podkreślić jednak należy, że jest to samodzielny rodzaj kontraktu, o czym świadczą przedstawione poniżej istotne elementy składające się na jego treść. Umowa czarteru musi zawierać co najmniej oznaczenie przedmiotu czarteru, wynagrodzenie należne oddającemu w czarter oraz czas trwania stosunku czarteru. Szczególnie istotne jest określenie przedmiotu czarteru, na co składają się dwa elementy. Pierwszy, tzw. statyczny, to oznaczona powierzchnia użytkowa środka transportowego, zaspokajająca potrzeby czarterującego co do ilości osób lub wielkości ładunku. Drugi element, tzw. dynamiczny, to najogólniej rzecz ujmując obciążająca oddającego w czarter zdolność przemieszczania się środka transportowego. Składają się na nią przede wszystkim: prawidłowy stan techniczny i zaopatrzenie w paliwo środka transportowego, pewność korzystania z niezbędnych usług naziemnych albo w postaci udostępnienia portów w celu lądowania (zawijania) statków, fachowa, przygotowana do wykonywania zaplanowanych podróży, załoga.

Odnosząc powyższe rozważania do treści listu intencyjnego z dnia 15 czerwca 2005 r. za oczywiste uznać należało, że nie zawierał on wszystkich istotnych elementów składających się na treść umowy czarteru, co przede wszystkim należało odnieść do postanowień dotyczących tzw. elementu dynamicznego przedmiotu czarteru. Zauważyć należało, że w pozycji „obowiązki operatora” wskazano, że będą one do uzgodnienia pomiędzy czarterującym a operatorem (...). List intencyjny nie zawierał żadnych precyzyjnych postanowień, które wskazywałyby w jakim dokładnie stanie technicznym udostępni operator czarterującemu statek powietrzny, nie odnosił się w ogóle do kwestii zaopatrzenia w paliwo, a kwestia załogi samolotu ujęta została jako ogólnikowa oferta. Pominięta też została kwestia zapewnienia korzystania z niezbędnych usług naziemnych oraz zagwarantowania możliwości korzystania z portów lotniczych (tj. kwestia zdolności przemieszczania się samolotu na określonych trasach). Ta ogólnikowość postanowień wynikała oczywiście przede wszystkim z tego, że w przedmiotowym liście nie określono na jakich trasach (trasie) miały być świadczone usługi czarteru. Kwestia ta miała być przedmiotem dalszych negocjacji stron, co nie zmieniało jednak faktu, że z listu intencyjnego nie wynikały wszystkie konieczne postanowienia przyszłej umowy. Niewątpliwie na tym etapie strony nie ustaliły jeszcze wszystkich istotnych postanowień umowy czarteru i okoliczność ta w zasadzie w sposób jednoznaczny wynikała ze zgromadzonego materiału dowodowego. Zauważyć też należało, że żadna ze stron w toku postępowania przed Sądem I instancji nie twierdziła, że podpisany przez nie list intencyjny miał charakter umowy przedwstępnej.

W świetle powyższego uznać należało, że strony nie zawarły w dniu 15 czerwca 2005 r. umowy przedwstępnej, a tym samym żaden z kontrahentów nie zobowiązał się do zawarcia umowy przyrzeczonej. Ani powód ani pozwany nie mieli zatem pewności, czy dojdzie ostatecznie do zawarcia umowy czarteru.

Umowa o negocjacje jest umową, której przedmiot stanowi określenie wzajemnych praw i obowiązków stron w czasie trwania rokowań. Umowy takie nie muszą wyznaczać treści umowy, dla zawarcia której negocjacje są prowadzone, natomiast ich celem jest określenie reguł postępowania, których powinni przestrzegać negocjatorzy. Treścią umowy

o negocjacje może być np. uzgodnienie przedmiotu negocjacji, ustalenie terminów spotkań i osób negocjatorów, sposobu dokumentowania negocjacji, kosztów negocjacji, nieprowadzenia równoległych negocjacji z osobą trzecią. Tego rodzaju elementy w przedmiotowym liście intencyjnym praktycznie nie występowały (poza postanowieniem odnoszącym się do poufności), obejmuje on bowiem przede wszystkim dotychczas wynegocjowane postanowienia przyszłych umów najmu oraz czarteru oraz wskazuje, co zostanie jeszcze uzgodnione w przyszłości. Z tego względu nie można było uznać za trafne stanowiska pozwanej co do tego, że list intencyjny z dnia 15 czerwca 2005 r. należało uznać za umowę o negocjacje.

Same strony zatytułowały sporządzony i podpisany przez siebie dokument jako list intencyjny. Pojęcie to jest trudno definiowalne z uwagi na rozmaite jego używanie w obrocie gospodarczym, jednak tradycyjnie oznaczało ono list, w którym osoba zamierzająca zawrzeć oznaczoną umowę wyrażała swój zamiar (intencję), prosząc adresata listu o potwierdzenie. Obecnie list intencyjny ma najczęściej charakter dokumentu podpisanego przez obie strony prowadzące negocjacje, wyrażającego zamiar pozytywnego ich zakończenia. Typowy list intencyjny nie stanowi oświadczenia woli w rozumieniu art. 60 k.c., tym niemniej nie można wykluczyć sytuacji odmiennej, i wówczas podpisanie listu intencyjnego przez obie strony będzie prowadziło do zawarcia umowy. W sytuacji braku odrębnych przepisów określających prawne konsekwencje tego typu porozumień, należy je kwalifikować jako umowy obligacyjne, których podstawę stanowi wynikająca z art. 353¹ k.c. zasada swobody umów.

Szereg postanowień zawartych w dokumencie z 15 czerwca 2005 r. niewątpliwie wykracza poza same intencje i stanowi oświadczenie woli rodzące skutki prawne (m.in. podstawowa dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kwestia opłaty za podpisanie listu intencyjnego). Przedmiotowy dokument nie stanowił zatem typowego listu intencyjnego, a uznany winien zostać za rodzaj umowy nienazwanej, mającej niewątpliwie charakter porozumienia przedkontraktowego, zawartego na pewnym etapie negocjacji prowadzonych przez strony w celu zawarcia umowy czarteru statku powietrznego. Stanowisko to znajduje też oparcie w wiarygodnych zeznaniach Prezesa Zarządu powodowej spółki (...), który stwierdził, że podpisanie listu intencyjnego z jednej strony stanowiło uwiarygodnienie intencji stron co do zawarcia przyszłej umowy czarteru (elementy charakterystyczne dla listu intencyjnego sensu stricto), z drugiej zaś miało nadać prowadzonym przez strony negocjacjom bardziej sformalizowane ramy poprzez określenie zakresu i celu tych negocjacji (elementy charakterystyczne dla umowy o negocjacje). Jednocześnie w liście tym znalazły się postanowienia dotyczące uiszczenia opłaty przez powódkę, co miało przekonać pozwaną, że strona powodowa rzeczywiście ma zamiar zawarcia umowy czarteru (postanowienie rodzące bezpośrednie skutki prawne, a zatem mające charakter oświadczenia woli). Jak zeznał P. P. (2) dopiero podpisanie listu intencyjnego spowodowało intensyfikację rozmów i przystąpienie do prawdziwych negocjacji, które miały doprowadzić do ustalenia szczegółów umowy, przede wszystkim terminów realizacji umowy (k. 417-418 - zeznania P. P. (2)). Na marginesie zauważyć należało, że z zeznań P. P. (2) w sposób jednoznaczny można było wyciągnąć wniosek, że negocjujący nie uważali przedmiotowego listu intencyjnego za umowę przedwstępną.

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy podstawowe znaczenie miała wykładnia oświadczeń woli złożonych przez strony w liście intencyjnym z dnia 15 czerwca 2005 r. Stosownie do treści art. 65 § 2 k.c. w umowach należy raczej badać jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na jej dosłownym brzmieniu.

Odwołanie się do wynikających z ww. przepisu reguł interpretacji kontraktów nabierało zupełnie podstawowego znaczenia w niniejszej sprawie. Po pierwsze, list intencyjny miały być podpisany w założeniu przez trzy strony, a ostatecznie nie znalazł się pod nim podpis wynajmującego, tj. (...) Ltd, filia L. (...) (w organizacji). Mimo to, szereg jego postanowień odnosi się właśnie do wynajmującego oraz przyszłej umowy najmu. Co do niektórych postanowień można też mieć wątpliwości czy odnoszą się do umowy najmu, czy też umowy czarteru, a tym samym czy do relacji wynajmujący - operator, czy też operator - czarterujący. Po drugie, pewne użyte w liście intencyjnym określenia i konstrukcje nie znajdowały jednoznacznego odzwierciedlenia w przepisach obowiązującego prawa, co mogło też wynikać z faktu, iż list ten w oryginale sporządzony został w języku angielskim. Te okoliczności spowodowały, że szczególnie istotne było odwołanie się właśnie do zgodnego zamiaru stron oraz celu umowy.

Nie ulegało wątpliwości, że z punktu widzenia relacji powódka - pozwana zakładanym przez strony celem, objętym ich zgodnym zamiarem, było zawarcie umowy czarteru samolotu, który miał być wykorzystany przez stronę powodową (biuro podróży) do przewożenia jej klientów na trasach turystycznych w kierunkach egzotycznych (Dominikana, Wenezuela, Kuba) w sezonie zimowym 2005-2006. Nie było to kwestionowane przez stronę pozwaną, jak również nie przeczyła ona temu, że zdawała sobie sprawę, że pierwsze loty zostały zaplanowane na 3 listopada 2005 r.

Wpłata 100.000 USD (jej równowartość) została określona jako opłata za podpisanie listu intencyjnego. Nie można oczywiście tego sformułowania odczytywać dosłownie, bowiem byłoby to sprzeczne nie tylko z jakąkolwiek racjonalnością gospodarczą, ale i zakładanym przez same strony celem tej wpłaty. Zgodnie z innymi postanowieniami listu intencyjnego kwota 100.000 USD miała zostać zaliczona na wpłatę czarterową, która łącznie wynosić miała 350.000 USD i zostać zapłacona po podpisaniu umowy czarteru (nie później niż 20 lipca 2005 r., bowiem najpóźniej do tego dnia strony miały podpisać umowę czarteru). Kwota ta miała zatem raczej charakter zaliczki i zostać rozliczona w ramach należności wynikających z przyszłej umowy czarteru. Jednocześnie, w celu zabezpieczenia interesów pozwanej przed bezpodstawną odmową zawarcia przez stronę powodową umowy czarteru, postanowiono, że kwota 100.000 USD będzie podlegała zwrotowi tylko, jeżeli samolotowi odmówią świadectwa zdatności do lotu lub odmówią jego zarejestrowania odpowiednie europejskie władze regulacyjne. Postanowienie to należało jednak odczytywać w kontekście całej umowy, w szczególności jej celu. Strona pozwana pomijała całkowicie okoliczność, że w liście intencyjnym strony postanowiły, że umowa czarteru zawarta zostanie do dnia 20 lipca 2005 r., zatem do tego dnia (...) winno dysponować wszelkimi certyfikatami i zezwoleniami umożliwiającymi rzeczywiste korzystanie z samolotu. Nie ulegało wątpliwości, że na ten dzień strona pozwana nie dysponowała ani świadectwem zdatności do lotu, ani samolot nie został zarejestrowany przez odpowiednie europejskie władze regulacyjne. Oczywiście żadna formalna odmowa nie miała miejsca, jednak wyłącznie z tej przyczyny, że pozwana nie wystąpiła ze stosownymi wnioskami do właściwych władz i urzędów. Mimo upływu terminu 20 lipca 2005 r. strony co prawda dalej prowadziły negocjacje, jednak nie oznaczało to, że strona powodowa godziła się na nieograniczone w czasie działania (...) zmierzające do zapewnienia zdolności samolotu do wykonywania usługi czarteru. Za sprzeczne z treścią listu intencyjnego oraz zupełnie oderwane od realiów życia gospodarczego należało uznać stanowisko strony pozwanej, że za najwcześniejszą datę rejestracji samolotu można było przyjąć 3 listopada 2005 r. (vide k. 67). W dacie tej miały odbyć się pierwsze przeloty czarterowe, zatem niewątpliwie wszelkie formalności winny zostać zakończone odpowiednio wcześniej, aby zapewnić właściwe wykonanie usługi turystycznej przez spółkę (...).

Abstrahując od powyższego, zauważyć należało, że sama pozwana przyznała w sprzeciwie od nakazu zapłaty, że nie miała żadnych szans na uzyskanie świadectwa zdatności do lotu w polskim Urzędzie Lotnictwa Cywilnego nawet na koniec 2005 roku (vide k. 70). Z kolei twierdzenia strony pozwanej o podjętych przez nią działaniach zmierzających do certyfikacji przedmiotowego samolotu oraz jego rejestracji przez odpowiednie urzędy lotnicze na Arubie - abstrahując od szeregu zarzutów podniesionych przez stronę powodową co do takiego postępowania (...) (kwestie te nie były przedmiotem postępowania dowodowego przed Sądem I instancji) - nie mogły świadczyć o realizacji zobowiązań wynikających z listu intencyjnego, bowiem w nim strony postanowiły, że rejestracja samolotu nastąpi przed europejskim urzędem regulacyjnym, a nie przed jakimkolwiek urzędem. Na marginesie zauważyć należało, że mimo twierdzeń strony pozwanej o szybkości procedury certyfikacyjno-rejestracyjnej na Arubie (do 7 dni) nie zostało przez nią przedłożone ani świadectwo zdatności do lotu ani zaświadczenie o rejestracji samolotu, mimo że pozwana twierdziła, że stosowne działania na Arubie podejmowała od początku sierpnia 2005 r. do 20 września 2005 r. Czyniło to tym samym niewiarygodnymi zapewnienia (...) co do możliwości wywiązania się z zobowiązań w takim terminie, który umożliwiłby świadczenie przez samolot usług czarterowych od początku listopada 2005 r.

Kwestia tego, czy pozwana ponosiła, czy też nie ponosiła winy za przebieg działań zmierzających do certyfikacji i rejestracji przedmiotowego samolotu, nie miała żadnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Nie ulegało natomiast wątpliwości, że strona pozwana jako profesjonalny przewoźnik winna zdawać sobie sprawę z tego ile czasu będzie konieczne do właściwego przygotowania samolotu do świadczenia usługi czarterowej w sposób oczekiwany przez stronę powodową. Mimo tego, pozwana zgodziła się w liście intencyjnym na to, że umowa czarteru zawarta zostanie do dnia 20 lipca 2005 r., mimo że był to termin z założenia nierealny. Pozwana nie była w stanie wywiązać się

z ciążących na niej obowiązków również do początku września 2005 r. i w zasadzie nie mogła przedstawić powodowi żadnych gwarancji, kiedy odpowiednie certyfikaty i zezwolenia uzyska. W tej sytuacji powódka, bez narażania się na zarzut naruszenia postanowień listu intencyjnego i nielojalnego prowadzenia negocjacji, była w pełni uprawniona do ich zakończenia.

W świetle powyższego za zupełnie bezzasadne należało uznać argumenty strony pozwanej odwołujące się do konstrukcji culpa in contrahendo. (...) nie przedstawiło żadnych dowodów, które świadczyłyby o nielojalnym prowadzeniu negocjacji przez powódkę i ich bezzasadnym zerwaniu w dniu 1 września 2005 r. W rzeczywistości to pozwana nie była w stanie wywiązać się z zadań, które były konieczne dla właściwego wykonania usługi czarteru, a powódka musiała podjąć działania, które pozwalałyby jej w sposób pewny wywiązać się z własnych zobowiązań w stosunku do klientów, którzy wykupili usługi turystyczne. W konsekwencji za bezzasadny należało uznać również podniesiony przez (...) zarzut potrącenia. Analogicznie należało ocenić zarzut (...) wskazujący na brak współdziałania powódki przy negocjowaniu umowy czarteru, a konkretnie przy tworzeniu harmonogramu wylotów. W tym zakresie należało podzielić argumentację przywołaną przez Sąd Okręgowy, który wskazał na to, że to nie z uwagi na brak harmonogramu nie doszło do podpisania umowy czarteru, ale z uwagi na niewywiązanie się przez pozwaną z obowiązku zapewnienia samolotu, który byłoby zdolny do wykonywania usługi czarterowej, a nadto z uwagi na istniejące rozbieżności w stanowiskach stron co do treści przyszłej umowy (np. kwestia tego, jakiemu prawu miała podlegać umowa). Przypomnieć w tym miejscu jeszcze raz należało, że żadna ze stron nie miała pewności, że do zawarcia umowy czarteru rzeczywiście dojdzie, bowiem takiej pewności list intencyjny z dnia 15 czerwca 2005 r. nie dawał. Strony w dalszym ciągu prowadziły negocjacje, które ostatecznie nie doprowadziły do zawarcia umowy czarteru z przyczyn powyżej już przedstawionych (na marginesie zauważyć należało, że co do powyższych kwestii strona pozwana nie sformułowała żadnych zarzutów apelacyjnych, mimo jednoznacznie negatywnego odniesienia się do nich przez Sąd I instancji).

Okoliczność zakończenia negocjacji bez zawarcia umowy czarteru spowodowała niemożliwość osiągnięcia celu świadczenia w postaci kwoty stanowiącej równowartość 100.000 USD. Jak już powyżej była o tym mowa kwota ta nie stanowiła opłaty za podpisanie listu intencyjnego, ale część należności za wykonanie przyszłej usługi czarterowej. Jednocześnie, w sytuacji, gdy pozwana w ogóle nie wszczęła procedur certyfikacyjno-rejestracyjnych samolotu przed właściwymi urzędami nie miały w ogóle zastosowania te zapisy listu intencyjnego, które uzależniały zwrot opłaty od odmowy uzyskania świadectwa zdatności do lotu lub rejestracji samolotu.

Ostatecznie, pomimo wskazanych powyżej różnic, należało zgodzić się z konkluzją Sądu Okręgowego, że zaistniały podstawy do zwrotu przez stronę pozwaną świadczenia o równowartości kwoty 100.000 USD na podstawie art. 410 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 405 k.c. Jakkolwiek kwestia ta ma znaczenie drugorzędne z punktu widzenia samej zasadności żądania strony powodowej, to jednak zauważyć należało, że w niniejszym przypadku zachodziła kondykcja w postaci nieosiągnięcia celu świadczenia, nie zaś odpadnięcia podstawy świadczenia.

Uwzględniając powyższą argumentację uznać należało za bezzasadne zarzuty apelacji dotyczące naruszenia art. 65 § 1 i 2 k.c., art. 410 k.c. oraz art. 405 k.c.

Ostatecznie uznać należało, że wyrok Sądu I instancji odpowiada prawu, co uzasadniało oddalenie apelacji na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd II instancji orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3, art. 99, art. 108 § 1 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz na podstawie § 6 pkt 7 w zw. z § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców pranych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t. jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 490).