

[P]rzepis art. 1 konwencji o rozstrzyganiu w drodze arbitrażu sporów cywilnoprawnych wynikających ze stosunków współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej podpisanej w Moskwie w dniu 25.V.1972 r., ratyfikowanej między innymi przez Polskę i ZSRR, ogłoszonej w Dz. U. z 1974 r. Nr 7, poz. 37, ma zastosowanie w każdym wypadku sporu między organizacjami gospodarczymi, wynikającego ze stosunku cywilnoprawnego, jeśli spór ten powstał w toku współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej pomiędzy państwami uczestniczącymi w tej konwencji, a więc niezależnie od tego, czy współpraca taka zachodziła między organizacjami gospodarczymi, których spór dotyczy.

**Postanowienie Sądu Najwyższego
z dnia 25 listopada 1980 r.
II CZ 111/79**

Skład orzekający:

SSN T. Bukowski (przewodniczący)

SSN Z. Trybulski (sprawozdawca)

SSN H. Dąbrowski

Sąd Najwyższy po rozpoznaniu sprawy z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.” SA Oddział w S. przeciwko B. S. Company - Leningrad o zapłatę na skutek zażalenia powoda na postanowienie Sądu Wojewódzkiego w Szczecinie z dnia 2 października 1979 r. sygn. akt [...] oddalił zażalenie.

Uzasadnienie

Powód Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.” SA Oddział w Szczecinie żądał zasądzenia od pozwanego B. S. Company w Leningradzie kwoty 1 368 821 zł z odsetkami i kosztami procesu. Twierdził przy tym, że w dniu 13.I.1976 r. należący do pozwanego armatora

m/s „A.”, wychodząc z portu w Świnoujściu w morze, na skutek nieprawidłowego zachowania się uderzył w ponton, co spowodowało zniszczenie nowo budowanego przez Przedsiębiorstwo Morskiego Budownictwa Hydrotechnicznego „E.” w Szczecinie nabrzeża portowego, czym wyrządzono szkodę temu przedsiębiorstwu. Na podstawie zlecenia oraz pełnomocnictwa poszkodowanego przedsiębiorstwa, jak również na podstawie cesji praw powód żąda zasądzenia powyższej kwoty tytułem odszkodowania.

Pozwany armator, za którego działa w sprawie przedstawiciel Ministerstwa Morskiej Floty ZSRR w Szczecinie, wnosił o odrzucenie pozwu, zarzucając niedopuszczalność drogi sądowej ze względu na postanowienia art. 1 konwencji o rozstrzyganiu w drodze arbitrażu sporów cywilnoprawnych wynikających ze stosunków współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej podpisanej w Moskwie w dniu 25.V.1972 r., ratyfikowanej przez Polskę i ogłoszonej w Dz. U. z 1974 r. Nr 7, poz. 37, w myśl którego to przepisu wszelkie spory między organizacjami gospodarczymi, wynikające z umownych i innych stosunków cywilnoprawnych, powstających między nimi w toku współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej państw uczestniczących w tej konwencji, podlegają rozpoznaniu w drodze arbitrażu, z wyłączeniem tych spraw spod właściwości sądów państwowych.

Sąd Wojewódzki w Szczecinie postanowieniem z dnia 2.X.1979 r. stwierdziwszy, że szkoda powstała z czynu niedozwolonego pozwanego, który to czyn zaistniał przy okazji wykonywania umów transportowych, łączących organizacje gospodarcze obu państw (PRL i ZSRR) uczestniczących we wspomnianej konwencji, odrzucił pozew, dzieląc stanowisko strony pozwanej, że spór podlega rozpoznaniu w drodze arbitrażu, z wyłączeniem właściwości sądów powszechnych.

Na postanowienie to powód wniósł zażalenie, żądając jego uchylenia i przekazania sprawy Sądowi Wojewódzkiemu do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Powód wyraża pogląd, iż przepis art. 1 wspomnianej konwencji ma zastosowanie wówczas, gdy w toku współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej pomiędzy poszkodowanym a sprawcą szkody doszło do powstania szkody. Ponieważ pomiędzy powodem a pozwanym współpraca taka nie miała miejsca, właściwy do rozpoznania sprawy jest polski sąd

powszechny. Pozwany przyznał, że statek w ramach współpracy gospodarczej między PRL a ZSRR przywiózł ładunek do portu w Świnoujściu i korzystał z usług portowych.

Istotne w sprawie jest rozstrzygnięcie, czy wspomniany przepis konwencji dotyczy jedynie przypadków, gdy współpraca gospodarcza zachodziła między stronami sporu. Przeciw takiemu pogładowi przemawia wykładnia wspomnianego przepisu. Przepis ten stwierdza, że chodzi o spory: a) między organizacjami gospodarczymi, b) wynikające z umownych i innych (np. z czynu niedozwolonego) stosunków cywilnoprawnych, powstających między nimi, c) w toku współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej państw uczestniczących w konwencji podlegające rozpoznaniu w drodze arbitrażu, z wyłączeniem tych sporów spod właściwości sądów państwowych.

Należy zatem dojść do wniosku, że **przepis art. 1 konwencji o rozstrzyganiu w drodze arbitrażu sporów cywilnoprawnych wynikających ze stosunków współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej podpisanej w Moskwie w dniu 25.V.1972 r., ratyfikowanej między innymi przez Polskę i ZSRR, ogłoszonej w Dz. U. z 1974 r. Nr 7, poz. 37, ma zastosowanie w każdym wypadku sporu między organizacjami gospodarczymi, wynikającego ze stosunku cywilnoprawnego, jeśli spór ten powstał w toku współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej pomiędzy państwami uczestniczącymi w tej konwencji, a więc niezależnie od tego, czy współpraca taka zachodziła między organizacjami gospodarczymi, których spór dotyczy.**

Skoro zaś ustalono, że statek m/s „A.”, należący do radzieckiego armatora, w ramach współpracy gospodarczej między PRL a ZSRR przywiózł ładunek do portu w Świnoujściu, korzystał z usług portowych i w toku tych czynności uszkodził nowo budowane nabrzeże tego portu, przepis art. 1 wspomnianej konwencji wyłącza drogę sądową w sporze między stronami, mimo że budując to nabrzeże Przedsiębiorstwo Morskiego Budownictwa Hydrotechnicznego „E.” w Szczecinie, które poniosło szkodę, nie pozostawało w stosunku współpracy gospodarczej z pozwanym.

Z tych względów orzeczono jak w sentencji (art. 397 k.p.c.).

Źródło: OSP 1981, nr 8, poz. 153