

Sea waybill a strony umowy przewozu towarów drogą morską

Sea waybill (nazywany również konosamentem ekspresowym lub przyspieszonym), jest jednym ze szczególnych rodzajów morskiego listu przewozowego, którego istota polega na tym, iż nie musi być on przedstawiony w oryginale przewoźnikowi, aby ten wydał towar odbiorcy. W ostatnim czasie, w jurysdykcji włoskiej, zapadły dwa istotne orzeczenia sądu w Genui, które poruszały, w tym kontekście, kwestie związane z identyfikowaniem stron umowy przewozu oraz bierną legitymacją procesową. Przyjrzyjmy się zatem przedmiotowym rozstrzygnięciom i wyciągnijmy odpowiednie wnioski.

Stan faktyczny

Oba orzeczenia zapadły na skutek roszczeń podnoszonych przez jednego z włoskich producentów żywności, którego towary (w tym przypadku owoce) były transportowane drogą morską z Włoch na daleki Wschód. Powód zdecydował się skierować swoje powództwo z uwagi na poniesioną szkodę w związku z realizacją przewozu ładunków, przeciwko...agentowi przewoźnika. Powód oparł swoją decyzję o twierdzenie, że umowy przewozu zostały zawarte z agentem. Pozwany bronił się podnosząc zarzuty braku biernej legitymacji procesowej w tej sprawie, wskazując, iż dokonywał czynności jedynie w charakterze agenta, bowiem morski list przewozowy wyraźnie wskazywał linię żeglugową jako przewoźnika, a w konsekwencji Pozwany nie był stroną którejkolwiek z umów. W odpowiedzi Powód podnosił, iż *sea waybill* jest dokumentem, który pozwala odbiorcy uzyskać dostawę towaru do portu przeznaczenia i żądać jego wydania potwierdzając swoją tożsamość (tj. wykazując, iż jest faktycznie podmiotem wskazanym w dokumencie), ale że nie należy traktować go jako dowód zawarcia umowy przewozu lub na jego podstawie rozstrzygać kto jest stroną takiej umowy.

Rozstrzygnięcie

Sąd w Genui, w obu sprawach, przychylił się do stanowiska prezentowanego przez Pozwanego. Uznał bowiem na podstawie treści morskiego listu przewozowego, że Pozwany nie ma biernej legitymacji procesowej w omawianej sprawie. Sąd podkreślił, iż zarówno konosament "zwykły" jak i morski list przewozowy stanowią dowód na zawarcie umowy przewozu ładunku. Są bowiem wydawane dopiero po dostarczeniu przez nadawcę ładunku przewoźnikowi i wskazują strony umowy przewozu, określają co stanowi ładunek, a także port wysyłki i port przeznaczenia. W odniesieniu do identyfikacji stron umowy przewozu w omawianych sprawach, Sąd stwierdził, iż podpisanie przez Pozwanego morskiego listu przewozowego w charakterze agenta przewoźnika, wyklucza stwierdzenie, iż to on stał się stroną umowy, a zatem pozew został skierowany przeciwko podmiotowi, który w tym stanie faktycznym nie mógł występować w roli pozwanego. Pozew został odrzucony w całości.

Komentarz

Omawiane sprawy po raz kolejny obrazują jak istotne, celem skutecznego dochodzenia roszczeń i obrony swoich praw, są kwestie o charakterze formalnym, w tym właściwa identyfikacja stron umowy, a w konsekwencji stron ewentualnego procesu. Kwestia ta, w dobie dokonywania na rynku transakcji z wykorzystaniem częstokroć pośredników lub agentów, może okazać się problematyczna i wymagać uważnej analizy dotychczasowych czynności. Błąd może skutkować

bezskutecznością lub znacznym opóźnieniem zaspokojenia roszczeń podmiotów zainteresowanych, co może mieć znaczny wpływ na ich stan płynności finansowej lub nawet prowadzić do niewypłacalności.



Autor:
Michał Pilecki