



**WIRTSCHAFTSKAMMER**  
ÖSTERREICH

Abteilung für Rechtspolitik

Bezirksgericht für  
Handelssachen Wien

Wiedner Hauptstraße 63  
Postfach 195  
1045 Wien  
Telefon (0222) 501-05DW  
Telefax (0222) 502 06-243243

Riemergasse 7  
1010 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
7 C 3607/94f

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 101/96/MSt/PN  
Mag. Maitz-Straßnig

Durchwahl  
4239  
4296

Datum  
30.12.1996

**Combined Transport Bill of Lading;  
Feststellung eines Handelsbrauches**

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich in Beantwortung der Anfrage des Gerichtes über das Bestehen eines Handelsbrauches im Sinne der §§ 16 Z 5, 19 Abs 1 und 27 Abs 1 HKG mitzuteilen, daß ihr kammerinternes Begutachtungsverfahren folgendes Ergebnis brachte:

Wir haben einer größeren Anzahl von Betrieben aus den mit internationalen Warentransporten beteiligten Kreisen des Handels, des Gewerbes, der Industrie und des Verkehrs die nachstehenden Fragen mit der Bitte um Beantwortung nach eigener Kenntnis (ohne weitere Rückfrage und Erkundigungen) und mit der Zusicherung, daß die Namen der Auskunft erteilenden Betriebe nicht genannt werden mit einer Sachverhaltsdarstellung schriftlich vorgelegt bzw. durch die zuständigen Fachorganisationen vorlegen lassen.

1. Verwenden Sie als Frachtführer/Spediteur im Zusammenhang mit internationalen Warentransporten „Combined Transport Bills of Lading“?

Ja/ Nein

2. Verwenden Sie als Empfänger von internationalen Warenlieferungen „Combined Transport Bills of Lading“?

Ja/ Nein

- 2 -

3. Besteht nach Ihren Kenntnissen und Erfahrungen in Ihrer Branche ein Handelsbrauch dahingehend, daß der Frachtführer die Vorlage des Originals der „Combined Transport Bill of Lading“ vom Empfänger der Lieferung verlangen kann, bevor noch die Ware am ausgewiesenen Bestimmungsort eingetroffen ist?

Ja/ Nein

Es liegen uns aufgrund dieser Befragung insgesamt 75 verwertbare Einzeläußerungen vor, in denen also Frage 1 oder 2 bzw. beide dieser Fragen bejaht wurden. 20 dieser Antworten stammten aus dem Handel, 26 aus dem Verkehr und 29 aus der Industrie. Es ergibt sich hiebei folgendes Bild:

Frage 1 wurde von 8 Befragten aus dem Handel, 17 Befragten aus der Industrie und 26 Befragten aus dem Verkehr bejaht. 6 Befragte aus dem Handel und 5 Befragte aus der Industrie haben Frage 1 verneint. Weitere 6 Befragte aus dem Handel und 7 Befragte aus der Industrie haben Frage 1 unbeantwortet gelassen.

Frage 2 wurde von 20 Befragten aus dem Handel, 13 Befragten aus dem Verkehr und 23 Befragten aus der Industrie bejaht. Verneint wurde Frage 2 von 5 Befragten aus dem Verkehr und 6 Befragten aus der Industrie. 8 Befragte aus dem Verkehr haben Frage 2 unbeantwortet gelassen.

8 Befragte aus dem Handel, 13 Befragte aus dem Verkehr und 11 Befragte aus der Industrie haben beide dieser Fragen bejaht.

Frage 3 wurde von 14 Befragten aus dem Handel, 13 Befragten aus dem Verkehr und 15 Befragten aus der Industrie bejaht. Ein Bejahender aus dem Handel ergänzte, daß ohne „Bill of Lading“ eine Löschung im Hafen nicht möglich sei. Die Originalpapiere würden durch die Bank mittels Akkreditiv ausgehändigt und anschließend vom Importeur der Spedition gesandt (angesichts dieser ergänzenden Bemerkungen erhebt sich die Frage, ob der Befragte nicht von einer „Bill of Lading“ anstelle einer „Combined Transport Bill of Lading“ ausgegangen ist). Ein Bejahender aus der Industrie ergänzte ebenfalls in diese Richtung, daß die „Bill of Lading“ ein begebbares Dokument sei. Die Reedereien würden daher Container grundsätzlich nur gegen Vorlage des Original herausgeben. Nach dem Erhalt der „Bill of Lading“ von den Lieferanten, würde das Original sofort mit einem Indossament versehen an den Spediteur weitergegeben, damit es zu keinen Transportverzögerungen kommt.

Ein Bejahender aus dem Verkehr ergänzte, daß die Bejahung unter der Einschränkung eines verlangten Direkttransports zum Empfänger ab Hafen gelte.

Verneint wurde Frage 3 dagegen von 6 Befragten aus dem Handel, 12 Befragten aus dem Verkehr und 13 Befragten aus der Industrie.

Ein Befragter aus der Industrie hat die Frage 3 nicht eindeutig bejaht oder verneint, aber sinngemäß angegeben, daß das Combined Transport Bill of Lading nicht nur den Seeweg, sondern den ge-

- 3 -

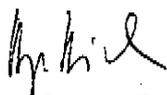
samten Transport deckt, und es daher für den Frachtführer von Vorteil ist bei der Entladung im Hafen dieses Dokument zum Weitertransport zur Endbestimmung vorliegen zu haben. Ein Befragter aus dem Verkehr hat ebenfalls nicht eindeutig mit Ja oder Nein geantwortet, sondern ausgeführt, daß der Frachtführer die Combined Transport Bill of Lading vor Eintreffen der Ware am ausgewiesenen Bestimmungsort, unabhängig von der Lieferkondition verlangt.

Das Bestehen eines Handelsbrauches wird seitens der Wirtschaftskammer Österreich dann als gegeben erachtet, wenn mindestens zwei Drittel aller Antworten positiv lauten. Wenn mehr als die Hälfte, jedoch weniger als zwei Drittel der verwertbaren Antworten positiv sind, lautet das Ergebnis regelmäßig, daß ein Handelsbrauch nicht feststellbar ist. Wenn weniger als die Hälfte der Befragten positiv antwortet, lautet das Ergebnis, daß ein Handelsbrauch nicht besteht.

Insgesamt wurde Frage 3 von 42 Befragten bejaht (wobei die Zuordnung von zwei an sich bejahenden Äußerungen fraglich erscheint), von 31 Befragten dagegen verneint. Zwei Befragte haben nicht eindeutig bejaht oder verneint, könnten aber eher den bejahenden Äußerungen zugezählt werden.

Insgesamt haben zwar mehr als die Hälfte jedoch weniger als zwei Drittel der Befragten die Frage 3 bejaht. Angesichts dieses Ergebnisses kommt die Wirtschaftskammer Österreich daher zum Schluß, daß ein Handelsbrauch dahingehend, daß der Frachtführer die Vorlage des Originals der „Combined Transport Bill of Lading“ vom Empfänger der Lieferung verlangen kann, bevor noch die Ware am ausgewiesenen Bestimmungsort eingetroffen ist, nicht festgestellt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Univ.-Doz. Dr. Hanspeter Hanreich  
Abteilungsleiter