



top@doc

Der Newsletter für das dokumentäre Auslandsgeschäft

März 2021

„House air waybill/House Bill of Lading/ House Multimodal Transport Document is acceptable“

Was bedeutet das eigentlich für die Akkreditivabwicklung?

In Akkreditiven kommt, je nach vorgesehener Beförderungsart, hin und wieder die Bedingung „House air waybill/House Bill of Lading/House Multimodal Transport Document is acceptable“ vor.

Was ist darunter zu verstehen, wie ist das entsprechende Dokument auszustellen und zu unterzeichnen? Welcher Artikel der „ICC Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive ERA 600“ wird bei der Prüfung eines solchen Dokuments unter einem Akkreditiv zugrunde gelegt? Mit der aktuellen Ausgabe von top@doc wollen wir diese Fragen beispielhaft anhand einer Luftfrachtendung klären als auch darlegen, wie mit einer derartigen Akkreditivbedingung umzugehen ist.

Die Bedingungen eines von der Careful Bank zugunsten der WellDone Ltd. eröffneten Akkreditivs sehen unter anderem vor:

*Field 44E (Port of Loading/Airport of Departure)
Frankfurt airport*

*Field 44F (Port of Discharge/Airport of Destination)
London airport*

*Field 46A (Documents required)
AIR WAYBILL CONSIGNED TO THE APPLICANT SHOWING
,FREIGHT PREPAID' AND CONTRACT NUMBER 123456*

*Field 47A (Additional Conditions)
House air waybill is acceptable.*

Unter einem Haus-Luftfrachtbrief („House air waybill“) wird ein Luftfrachtbrief, der in der Regel für Sammeltransporte von einem Spediteur in seiner Eigenschaft als Spediteur oder auch als Frachtführer ausgestellt ist, verstanden.

Um Problemen bei der späteren Akkreditivabwicklung vorzubeugen, überlässt die WellDone Ltd. der von ihr beauftragten Spedition ShipAll Ltd. eine Akkreditivkopie. Die ShipAll Ltd. prüft, ob sie die Rahmenbedingungen des Akkreditivs bei der Erstellung des geforderten Luftfrachtbriefs erfüllen kann, und bestätigt zurück, dass sie den Luftfrachtbrief als „House air waybill“ **in ihrer Eigenschaft als Spediteur** unterzeichnen wird. Dies sei aufgrund der Bedingung im Feld 47A erlaubt.

Beim Abgleich mit den eigenen Unterlagen stellt die WellDone Ltd. fest, dass man entgegen der Erwähnung im Akkreditiv keinen Vertrag mit dem Akkreditivauftraggeber geschlossen hat, sondern lediglich einen Auftrag mit der genannten Nummer 123456 vorliegen hat.

Basierend auf der Aussage des Spediteurs, dass dieser den Luftfrachtbrief in seiner Eigenschaft als Spediteur unterzeichnen wird und somit nicht, wie in Artikel 23 der ERA 600 für Lufttransportdokumente vorgesehen, als Frachtführer oder namentlich genannter Agent für den Frachtführer, müsste man davon ausgehen, dass der vorzulegende „House air waybill“ kein Transportdokument ist. Vielmehr würde man ihn als ein Dokument betrachten, welches in

Artikel 14 f der ERA 600 als ein „anderes Dokument als ein Transportdokument“ bezeichnet wird.

Gemäß ERA 600, Artikel 14 f nehmen Banken ein Dokument, bei dem es sich nicht um eine Handelsrechnung, ein Transport- oder ein Versicherungsdokument handelt, so an, wie es vorgelegt wird. Voraussetzung ist, dass das Akkreditiv den Aussteller oder den Inhalt des Dokuments nicht näher bestimmt und der Inhalt scheinbar die Funktion des geforderten Dokuments erfüllt und den Vorgaben von Art. 14 d der ERA entspricht.

Da das Akkreditiv die Vorlage eines „House air waybill“ erlaubt, ohne nähere Angaben zum Inhalt des Dokuments zu machen, würde obige Sichtweise dazu führen, dass die spezifisch für das im Feld 46A geforderte Dokument genannten Bedingungen bei der Vorlage eines „House air waybill“ nicht beachtet werden müssen. Der „House air waybill“ könnte akkreditivkonform beispielsweise ohne Nennung der Vertragsnummer vorgelegt werden, ohne dass das Akkreditiv geändert werden muss. Und die Anforderungen bezüglich des Warenempfängers und des Frachtvermerks – dürften die Angaben im „House air waybill“ von diesen Anforderungen dann tatsächlich abweichen?

Die WellDone Ltd. ist unsicher, ob diese Sichtweise und die daraus resultierende Schlussfolgerung richtig ist. Um letzte Zweifel auszuräumen, hält man Rücksprache mit der Free and Easy Bank, die ihr das Akkreditiv avisiert hat.

Und tatsächlich...

Man erhält eine anderslautende Stellungnahme, die sich im Übrigen mit der Ansicht der Commerzbank als auch mit der der „International Chamber of Commerce“ (ICC) deckt.

Die Free and Easy Bank führt aus, dass sich der in einem Akkreditiv verwendete Begriff des „House air waybill“ entsprechend dem Standard internationaler Bankpraxis nur auf die Art und Weise, in der das Dokument zu unterzeichnen ist, bezieht. Die Unterzeichnung des „House air waybill“ durch die ShipAll Ltd. in ihrer Eigenschaft als Spediteur sei akzeptabel. Die Prüfung des „House air waybill“ unter dem Akkreditiv erfolgt allerdings nach Artikel 23 der ERA 600. Demzufolge müssen die im Feld 46A genannten Bedingungen auch bei der Vorlage eines „House air waybill“ beachtet werden.

Es geht also bei der in einem Akkreditiv verwendeten Formulierung des „House air waybill“ letztlich um die Frage, ob ein Spediteur das Dokument in seiner Eigenschaft als Spediteur unterzeichnen darf. Der Spediteur unterscheidet sich vom Frachtführer darin, dass er sich nicht selbst zur Ausführung eines Transports, sondern nur zur Vermittlung der Transportleistung verpflichtet.

Die ISBP („International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under UCP 600“) besagen in Paragraph H 3 b.:

„Wenn ein Akkreditiv ‚Spediteur-Luftfrachtbrief ist akzeptabel‘ (‘Freight Forwarder`s air waybill is acceptable’) oder ‚Haus-Luftfrachtbrief ist akzeptabel‘ (‘House air waybill is acceptable’) oder Worte ähnlicher Bedeutung angibt, kann ein Lufttransportdokument von der ausstellenden Person unterzeichnet sein ohne Erfordernis, dass diese die Eigenschaft, in der sie unterzeichnet hat, oder den Namen des Frachtführers angibt.“

Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass, wenn ein Akkreditiv die Vorlage eines „House air waybill“ fordert oder erlaubt, das Dokument die Akkreditivbedingungen und die Anforderungen des Artikels 23 der ERA 600 erfüllen muss, mit der Ausnahme, dass das Dokument von einem Spediteur in seiner Eigenschaft als Spediteur unterschrieben sein kann und der Name des Frachtführers nicht angegeben werden muss.

Wie in der Einleitung erwähnt, beschreibt die aktuelle Ausgabe von top@doc das skizzierte Thema beispielhaft anhand einer Luftfrachtsendung. Obige Ausführungen gelten auch für alle anderen Transportarten, sofern sie unter die Regelungen der Transportartikel 19, 20, 21 oder 23 der ERA 600 fallen.

Sie haben Fragen oder Anregungen zu top@doc?

- Ihre Kommentare, Meinungen oder Anfragen interessieren uns. Nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf per E-Mail an top.doc@commerzbank.com.
- Bei Fragen und für weitere Informationen zu diesem Thema stehen Ihnen die Spezialisten des Bereichs Transaction Banking gerne zur Verfügung.
- Zusätzlich zur aktuellen Ausgabe finden Sie im [top@doc Archiv](#) alle ab 2015 erschienenen Ausgaben zum Herunterladen im PDF-Format.
- Mehr Informationen zu allen Aspekten des dokumentären Auslandsgeschäfts der Commerzbank finden Sie unter www.corporates.commerzbank.com.