

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN. II-3422 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode  
 Z. 11 0502/169-Pr.2/81

1982 02 05

An den  
 Herrn Präsidenten  
 des Nationalrates

1584/AB  
 1982 -02- 08  
 zu 1607/J

Parlament

1017 W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. Bauer und Genossen vom 14. Dezember 1981, Nr. 1607/J, betreffend DDSG - Transportverzögerungen bei Holzexporten, beehre ich mich mizuteilen:

Zu 1):

Infolge umfangreicher Warenkäufe des Irak im Jahr 1979 aus vielen Ländern, darunter große Mengen von Schnittholz, ist es binnen weniger Monate nicht nur zu einer totalen Überlastung des einzigen irakischen Seehafens, Basrah, sondern auch aller übrigen Seehäfen gekommen, die Anschlußtransporte auf dem Landweg erlauben (insbesondere Akaba und die türkischen Mittelmeerhäfen). Der überwiegende Teil der aus Österreich zu liefernden Schnittholzmengen ist zu einem Zeitpunkt verschifft worden, als Basrah wegen des Wartens von weit mehr als 100 Seeschiffen vor diesem Hafen und der Rückreihung von Schiffen von Schnittholzladungen nicht mehr anlaufbar war, und in den türkischen Alternativhäfen Mersin und Iskenderun wegen völlig ausgelasteter Lager die Hafenbehörden nur dann Seeschiffe zur Löschung (=Entladung) zugelassen haben, wenn vorher von seiten der Empfänger die Garantie der Direktabnahme des Gutes mit bzw. auf LKW gegeben wurde.

Diese Garantie, die die österreichischen Holzexporteure zu veranlassen gehabt hätten, wurde jedoch in vielen Fällen nie, in einzelnen um Monate verspätet, in beschränktem Umfang gegeben, obwohl auch die DDSG und die sowjetische Schifffahrtsgesellschaft SDP gegenüber den Befrachtern diese wiederholt verlangt haben. Der Grund für das Versagen der Landanschlußtransporte ist vor allem in Erhöhungen der Treibstoffpreise in der Türkei und dem Unwillen der Ladungsbeteiligten gelegen, die dadurch bedingten Mehrkosten für die Landfracht zu tragen. In dieser Situation hätte sich die SDP durch formelles Anzeigen eines

Ablieferungshindernisses (Beförderungshindernisses) gemäß den Transportverträgen weitgehend finanziell schadlos halten können. Es war jedoch nicht Angelegenheit der DDSG, dem sowjetischen Partner eine solche Beendigung der Transportverträge nahezulegen, die es der SDP gestattet hätte, lager- und Liegegeld allenfalls durch Rückgriff auf die Ware nach Ablauf eines Monats hereinzubringen, gleichzeitig aber mit schwerwiegenden Folgen für die österreichischen Holzexporte verbunden gewesen wäre.

Es ist somit festzuhalten, daß den Donau-See-Verkehr an den aufgetretenen Transportverzögerungen kein Verschulden trifft. Die DDSG haftet im Rahmen des Donau-See-Verkehrs gemäß den Konnossementen und den Beförderungsbedingungen für Transportverzögerungen nur dann, wenn solche Verzögerungen auf der Donau-Strecke auftreten und die DDSG die Beförderung auf der Donau in eigenen Fahrzeugen durchführt. Sämtliche Schnittholztransporte nach dem Irak wurden jedoch sowohl auf der Donau als auch auf der Seestrecke mit Einheiten der sowjetischen Donauschifffahrt transportiert. Da somit nur die SDP rechtsbezogen war, waren Verhandlungen mit dem irakischen Empfänger ausschließlich von der Verhandlungsbereitschaft der SDP abhängig. Die DDSG war zur Unterstützung der österreichischen Holzexporteure außerhalb jeglicher Verpflichtungen bemüht, Kontakte zwischen der SDP und dem irakischen Empfänger zu vermitteln, wobei sie u.a. der SDP einen Briefentwurf unterbreitet hat, der die Zustimmung des irakischen Empfängers fand und die Basis für Gespräche des letzteren mit der SDP dargestellt hätte. Die Direktion der SDP in Izmail hat hierzu jedoch verspätet und ablehnend Stellung genommen.

Die DDSG ist nicht berechtigt, Frachtbegünstigungen im Donau-See-Verkehr namens der SDP einzuräumen, sie konnte daher dem Empfänger auch keine Zusagen über Frachtbegünstigungen bei Schnittholztransporten geben. Darüber hinaus war die DDSG bemüht, das völlige Scheitern der Verhandlungen zu verhindern.

Zu 2):

Der Donau-See-Verkehr hat bisher einen der kostengünstigsten Transportwege für Schnittholze nach dem Irak dargestellt. Die Tatsache, daß Schwierigkeiten politischer, wirtschaftlicher und struktureller Natur die Handelsbeziehungen Österreichs mit dem Irak zu einem Zeitpunkt erschwert haben, als sich die österreichischen Holzexporteure wie schon seit vielen Jahren des Donau-Seeverkehrs bedienten, kann nicht mit diesem Donau-See-Verkehr in ursächlichen Zusammenhang gebracht werden, da die Transportverzögerungen durch die in den Seehäfen eingetretenen Ereignisse induziert waren.

- 3 -

Laut Mitteilung der sowjetischen Schiffahrtsgesellschaft SDP sind maßgebliche Verbesserungen im Leistungsangebot des Donau-See-Verkehrs durch Erweiterung des Schiffsparkes der SDP und der Umschlagseinrichtungen in den Donauumladehäfen im Gang. Ungeachtet dieser Verbesserung ist der DDSG aufgrund des den Donau-See-Verkehr betreffenden Vertrages zwischen ihr und der SDP jede Einflußnahme auf den Transportverlauf von Donau-See-Verkehr-Transporten auf der Seestrecke auch weiterhin verwehrt. Da die SDP einem anderen Rechts- und Wirtschaftssystem angehört, sind Veränderungen dieser Abgrenzung der Aufgabenbereiche von DDSG und SDP nicht möglich. Abgesehen davon werden die erwähnten Verbesserungen auch in Hinkunft ergebnislos bleiben müssen, wenn die Löschung der Schiffe in den Seehäfen des sehr problematischen Nahen Ostens und Nordafrikas behindert oder unmöglich wird.

