

Benötigt man einen CMR-Frachtbrief für die Rückführung eines leeren Containers?

Freie Übersetzung von K. Willems eines Artikels aus UPTR-Non-Stop- September 2016

Artikel ursprünglich geschrieben von J. Van Grasdorff- Rechtsanwalt in Sint- Niklaas.

Hintergrund:

Ein Sattelzug wurde am 02.03.2015 auf der Autobahn E313, Richtung Antwerpen, von einer Streife der Autobahnpolizei kontrolliert. Auf dem Auflieger wurde ein leerer See-Container befördert.

Der Fahrer legt den Beamten den CMR-Frachtbrief von der beladenen Hinfahrt vor, der von den Beamten aber nicht akzeptiert wurde mit dem Hinweis, dass für die Rückführung des leeren Containers ein neuer CMR-Frachtbrief hätte erstellt werden müssen.

Die Beamten verhängen ein Bußgeld und im Feststellungsbericht vermerken sie einen Verstoß gegen Art.29 der belgischen Transportgesetzgebung (Ausführung eines Transportes ohne gültigen Frachtbrief).

Im Nachhinein stellt sich jedoch heraus, dass diese Feststellung nicht zutreffend war.

Die Beamten haben nicht beachtet, dass hier eine einzige Sendung befördert wurde gemäß Artikel 29§1 des Güterbeförderungsgesetzes und dass somit nur ein einziger Frachtbrief erforderlich war.

Als „**Sendung**“ bezeichnet man im Güterbeförderungsgesetz vom 15.07.2013- Art.5, 10°: *„ein oder mehrere Güter, die an einer oder mehreren Stellen für ein und denselben Auftraggeber verladen werden, um in einer einzigen Fahrt mit einem einzigen Kraftfahrzeug oder einem einzigen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge für ein und denselben Empfänger zu einem oder mehreren Entladeplätzen befördert zu werden.“*

Im Urteil des Polizeigerichtes Antwerpen vom 09.12.2015 wird festgehalten, dass alle Elemente der Definition „Sendung“ im vorliegenden Fall vorhanden waren:

-)] **ein oder mehrere Güter:** der Container und die darin enthaltenen Güter wurden im Hafen von Antwerpen, am Kai verladen.
-)] **für ein und denselben Auftraggeber:** der Container wurde im Auftrag des Unternehmens ‚X‘ befördert.
-)] **mit einem einzigen Kraftfahrzeug oder einem einzigen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge:** die gleiche Fahrzeugkombination wurde für die durchgehende Hin- und Rückfahrt benutzt (in einer einzigen Fahrt).
-)] **zu einem oder mehreren Entladeplätzen:** der beladene Container wurde zum Kunden ‚XYZ‘ befördert (Entladeort 1), dort entladen und der leere Container anschließend wieder zum Hafen Antwerpen gebracht (Entladeort 2).
-)] **für ein und denselben Empfänger:** der Empfänger der Sendung war das Unternehmen ‚Y‘.

Die Strafverfolgung war somit unzulässig.

Welche Lehren sind dem Urteil zu entnehmen?

Das Prinzip ist klar: eine Sendung = ein Frachtbrief.

Es ist in jedem Fall zu prüfen, ob alle Elemente der Definition „Sendung“ vorhanden sind.

Dieses Urteil hat seitdem zu anderen, korrekten Auslegungen des Gesetzes geführt, wobei zum Beispiel gewisse Nuancen vorhanden sind.

Ein Container wird am Montag beim Kunden ‚A‘ angeliefert, um diesen dort zu beladen, damit er am Dienstag mit Ziel Kunde ‚B‘ befördert wird. Generell wird davon ausgegangen, dass hier zwei Frachtbriefe erforderlich sind, wobei der erste Frachtbrief für die Anlieferung des leeren Containers zum Kunden ‚A‘ und der zweite für die beladene Fahrt zum Ziel ‚B‘ ausgestellt wird.

Diese Annahme ist jedoch etwas voreilig. Man kann hier die Ansicht vertreten, dass es sich auch hier um eine einige Sendung handelt, wenn die Firma ‚C‘ den Auftrag erteilt hat, den leeren Container zum Absender ‚A‘ zu befördern und anschließend den beladenen Container zum Empfänger ‚B‘ zu bringen (wobei dieser der einzige Empfänger ist).

Auswirkung auf die Kabotageverordnung

Der Begriff „**Sendung**“ ist hier nicht ohne Auswirkung im Bereich der Kabotage. Jeder Verkehrsunternehmer ist sich bewusst, dass die Kabotageverordnung innerhalb der EU einige Auflagen enthält.

Artikel 8 der EG-Verordnung 1072/2009 vom 21.10.2009 beinhaltet unter anderem: *„Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmen sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung.*

Innerhalb der Frist gemäß Unterabsatz 1 können die Verkehrsunternehmen einige oder alle der Kabotagebeförderungen, zu denen sie gemäß Unterabsatz 1 berechtigt sind, in jedem Mitgliedstaat unter der Voraussetzung durchführen, dass sie auf eine Kabotagebeförderung je Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt sind.

Als Beweis, dass alle Bedingungen beachtet wurden, gelten der nationale Frachtbrief für Kabotagebeförderung und der internationale CMR-Frachtbrief für die der Kabotagebeförderung vorausgehende Beförderung.

Sehen wir uns folgendes Fallbeispiel an:

Ein beladener Container kommt von London aus via Hafen von Antwerpen zum Empfänger in Gent, wo alle Güter entladen werden. Im Anschluss an die Entladung wird der leere Container zum Hafen Antwerpen zurückgebracht.

Bisher wurde gefolgert, dass der Rücklauf des Containers von Gent nach Antwerpen als Kabotagebeförderung anzusehen ist, sodass hierfür ein CMR-Frachtbrief für Kabotage erstellt werden musste.

Nach dem Urteil des Polizeigerichts Antwerpen kann man aber davon ausgehen, dass die Rückführung des Containers Teil der internationalen Sendung bildet (multimodal), wobei der CMR-Frachtbrief für den internationalen Teil (London-Antwerpen-Gent) die Gesamtheit des Transportes, inklusive Rückführung des leeren Containers abdeckt.

In diesem Fall würde die Rückführung des leeren Containers auch nicht als Kabotagebeförderung gewertet.

Da es sich hier um internationale Texte handelt (CMR + EG-Vo.1072/2009), ist die Schlussfolgerung nicht nur auf belgische Frachtführer, sondern auch für ausländische Frachtführer in Belgien anwendbar.
