



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-17127-CR 26/6
27.10.2017**

Original: FR EN

26. TAGUNG

Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Bericht des Generalsekretärs

Einleitung

Bei seiner 25. Tagung, die am 25. und 26. Juni 2014 in Bern stattgefunden hat, hat der Revisionsausschuss die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses zur Ausarbeitung eines Revisionsvorschlages für die ER CIM mit Schwerpunkt auf angemessenen Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief beschlossen.

Die Arbeitsgruppe „ER CIM“ hat im Auftrag des Revisionsausschusses zweimal in Bern getagt (9. Dezember 2014 und 18. März 2015). Während der beiden Tagungen hat sich die Arbeitsgruppe mit den Änderungsvorschlägen zu den ER CIM befasst, die das Sekretariat dem Revisionsausschuss im Juni 2014 vorgelegt hatte, und dabei der Frage nach den für den elektronischen Frachtbrief notwendigen Bestimmungen ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Arbeitsgruppe hat prinzipiell festgehalten, dass der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit der elektronischen Datenaufzeichnungen mit der Papierfassung eine Grundvoraussetzung (aktueller Artikel 6 § 9 ER CIM) für alle Funktionen ist, die der Papierfrachtbrief derzeit erfüllt.

Das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit ist entwickelt worden, um dem Gesetzgeber die Möglichkeit zu geben, die rechtlichen Formalien an die Entwicklung der Informationstechnologien und somit an den elektronischen Datenaustausch anpassen zu können. Der auf der funktionalen Gleichwertigkeit basierende Ansatz ist in 1996 im Modellgesetz für elektronischen Handel der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) begründet worden. Dies war der erste Rechtstext, der die Grundprinzipien der Nichtdiskriminierung, der Technologieneutralität und der funktionalen Gleichwertigkeit enthielt, die weitgehend als Grundpfeiler des Rechts des modernen E-Commerce gelten. Das Prinzip der Nichtdiskriminierung stellt sicher, dass ein Dokument allein durch die Tatsache, dass es in elektronischer Form vorliegt, nicht seine Rechtswirksamkeit, Gültigkeit oder bindende Wirkung verliert. Das Prinzip der Technologieneutralität verpflichtet dazu, in Bezug auf die verwendete Technologie neutrale Bestimmungen anzunehmen. Das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit formuliert die Kriterien, anhand derer elektronische Mitteilungen als gleichwertig zur Papierform angesehen werden können. Insbesondere die Spezialanforderungen, denen elektronische Mitteilungen genügen müssen, um mit gewissen Begriffen der traditionellen Papierform, wie in etwa „schriftlich“, „Original“, „Unterschrift“ oder „Eintragung“ zweck- und funktionsgleich zu sein, werden hier definiert.

Dieses Prinzip, an dem sich jeder frei inspirieren konnte, ist jedoch unterschiedlich umgesetzt worden, was zuweilen zu Unterschieden in den nationalen Rechtsordnungen geführt hat. Darüber hinaus hat es nicht alle Probleme gelöst, dies gilt insbesondere in Bezug auf die elektronische Unterschrift.

Im Detail ist es jedoch Aufgabe des CIT, dem laut Artikel 6 § 8 ER CIM für derartige Fragen zuständigen Gremium, diejenigen Mittel und Wege zu präzisieren, mit denen die Parteien den elektronischen Frachtbrief zu den betreffend Wirksamkeit und Rechtssicherheit besten Konditionen praktisch umsetzen können. Bei der 2. Tagung der Arbeitsgruppe (18.3.2015) hatte das CIT präzisiert, dass die großen Eisenbahnunternehmen elektronische Plattformen einrichten würden, die ihnen eine enge Zusammenarbeit mit ihren Kunden erlauben, und dass es seine Mitglieder konsultieren und die Prüfung der Situation, angefangen mit den funktionalen Anforderungen, weiterführen werde. Das CIT war der Ansicht, auf der Grundlage betrieblicher Informationen bis 2016 über die auf der Ebene des Sektors denkbaren Möglichkeiten sowie über die inhaltlichen Anforderungen des elektronischen Frachtbriefs Bericht erstatten zu können.

Der Generalsekretär hat die 12. Generalversammlung (Bern, 29. und 30. September 2015) über diese Arbeiten unterrichtet.

Diese nahm den Bericht des Generalsekretariats über den Stand der Revisionsarbeiten zu den ER CIM und die Tatsache, dass diese insbesondere zum Thema des elektronischen Frachtbriefs weiterverfolgt

werden, sobald die Überprüfung der funktionalen Anforderungen des elektronischen Frachtbriefs durch den Sektor abgeschlossen wurde, zur Kenntnis (Punkt 7.7 des Schlussdokuments).

Infolge des Beschlusses der 12. Generalversammlung, die ihm das Mandat zur Weiterführung der Prüfung erteilt hatte, hat das CIT dem Generalsekretär schließlich am 16. Juni 2016 seinen Bericht über die Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen unterbreitet. Nach Aussage des CIT war es vorgesehen, diesen Bericht, wie gefordert, auch an die Europäische Kommission (GD Mobilität und Verkehr) zu senden, damit das Forum für Digitalisierung in Verkehr und Logistik (*Digital Transport and Logistics Forum – DTLF*) die Schlussfolgerungen übernehmen kann.

Das DTLF ist eine Gruppe aus Experten des Verkehrs- und Logistikwesens, die auf der Grundlage eines Beschlusses der Europäischen Kommission vom 9. April 2015¹ eingerichtet wurde. Die Kommission hat festgestellt, dass Maßnahmen zur Förderung der Anerkennung von elektronischen Beförderungsdokumenten ergriffen werden müssen. Trotz verschiedener Initiativen der letzten Jahre zur Digitalisierung der Beförderungsdokumente **in allen Verkehrsträgern** wird für einen Großteil der Beförderungen innerhalb der EU immer noch auf die Papierform zurückgegriffen, die oft parallel oder ergänzend zur elektronischen Datenverarbeitung eingesetzt wird. Dies zeigt, dass alle Verkehrsträger offensichtlich vor ähnlichen Schwierigkeiten stehen. Der seit 1. Mai 2016 anzuwendende Zollkodex der Union führt über kurz oder lang zur Frage der Zukunft des Frachtbriefs CIM als (Zoll-)Versand-anmeldung.

Der Generalsekretär berichtet der 26. Tagung des Revisionsausschusses nachstehend in drei Teilen auch über die nach der 12. Generalversammlung eingetretenen Neuerungen:

- Bericht des CIT über die Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen und Schlussfolgerungen daraus (I),
- laufende Arbeiten des *Digital Transport and Logistics Forum – DTLF* (II),
- Entwicklungen im Zollwesen: Bleibt der Frachtbrief CIM Versandpapier? (III).

I. Bericht des CIT über die Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen und Schlussfolgerungen daraus

In diesem Dokument als Anlage beigefügten Bericht über die Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen möchte das CIT die Mitgliedschaft der OTIF über den Stand der Arbeiten informieren sowie auch über die nächsten Schritte betreffend

- den elektronischen Frachtbrief CIM,
- den elektronischen Wagenbrief CUV,
- die elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT 20).

In Bezug auf die funktionalen Anforderungen des elektronischen Frachtbriefs ist im Bericht des CIT lediglich angegeben, dass diese von der Arbeitsgruppe CIM des CIT in den zwei Handbüchern zum Güterverkehr, dem Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) und dem Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)², erarbeitet wurden, und dass diese Handbücher vom zuständigen Organ des CIT, dem

¹ Beschluss C(2015) 2259 der Europäischen Kommission vom 9.4.2015 über die Einrichtung einer Experten-Gruppe zu digitalen Lösungen für Transport- und Logistikdienste, dem „Forum für Digitalisierung in Verkehr und Logistikwesen“ (Digital Transport and Logistics Forum – DTLF), siehe folgender Link (nur Englisch): http://www.dtlf.eu/sites/default/files/public/uploads/fields/page/field_file/com20152259_en.pdf.

² Die Handbücher des CIT sind auf der Website des CIT verfügbar, siehe <http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/handbuecher/>.

Ausschuss CIM, angenommen wurden und am 1. Januar 2017 in Kraft getreten sind. Das CIT stellt schlussfolgernd fest, dass der Sektor damit über eine wichtige Grundlage für die Digitalisierung der Beförderungsdokumente verfügt.

In Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor, hat das CIT seine Mitglieder über die Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs CIM als Beweis eines Beförderungsvertrages (Artikel 6 § 2 ER CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen Behörden befragt, sowie über den der elektronischen Unterschrift in diesem Rahmen zukommenden Wert.

Artikel 6 § 9 ER CIM zweiter Satz sieht hierzu Folgendes vor: „Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.“ In dieser Bestimmung wird die Beweiskraft nur als Beispiel angeführt, da in diesem Bereich in diversen nationalen Rechtsordnungen größere Schwierigkeiten auftauchen. Es muss allerdings festgehalten werden, dass die einzige Schlussfolgerung, die das CIT aus dieser Untersuchung ziehen konnte, diejenige war, dass die Beweiskraft der elektronischen Beförderungsdokumente je nach nationalem Recht variiert und der freien Beweiswürdigung der Gerichte unterstellt wird.

Die 12. Generalversammlung hat dem Sektor per Beschluss die erneute „Überprüfung der funktionalen Anforderungen des elektronischen Frachtbriefs“ aufgetragen.

In seinem Brief an den Generalsekretär der OTIF fasst das CIT die Ergebnisse seiner Arbeiten und Bemühungen im Bereich der Digitalisierung der Beförderungsdokumente wie folgt zusammen:

- Der gegenwärtige Rechtsrahmen der CIM zur funktionalen Gleichwertigkeit des elektronischen Frachtbriefs stellt eine ausreichende Rechtsgrundlage für die neue Sektornorm dar, die den Nutzern seit 1. Januar 2017 zur Verfügung steht.
- Basierend auf diesen Normen bereitet der Sektor derzeit die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs CIM vor und hat dabei auch Zollfragen mit im Blick.
- Das CIT wird nach einer gewissen Zeit ausgehend vom praktischen Nutzen und von den gemachten Erfahrungen den Bedarf an weiteren Rechtsentwicklungen in COTIF/CIM prüfen und sich ggf. mit einem konkreten Revisionsvorschlag der Rechtstexte an die OTIF wenden.

II. Laufende Arbeiten des *Digital Transport and Logistics Forum* (DTLF)

Das DTLF ist ein Forum des Dialogs, wo sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die betroffenen Akteure des Verkehrs und der Logistik zu ihren technischen Kenntnissen austauschen, zusammenarbeiten und sich koordinieren können, um so Maßnahmen zur Schaffung förderlicher Bedingungen für effizienten elektronischen Informationsaustausch im Verkehrs- und Logistikwesen zu unterstützen.

Hauptziel des DTLF ist die Verbesserung der digitalen Interoperabilität für Logistik und Güterverkehr in Europa durch Förderung einer kohärenten Strategie zur Beseitigung administrativer, betrieblicher und technischer Hindernisse zwischen den und innerhalb der einzelnen Verkehrsträger mittels eines effizienteren elektronischen Informationsaustauschs.

Seine Rolle besteht darin, der Kommission bei der Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zu helfen, indem es die Schwierigkeiten und die Bereiche ermittelt, wo ein abgestimmtes Vorgehen der EU notwendig ist, Empfehlungen ausspricht und ggf. deren Umsetzung begleitet.

Das DTLF umfasst derzeit auch zwei Untergruppen mit zwei Haupttätigkeitsfeldern:

- Förderung der Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente,
- Einrichtung interoperabler digitaler Informationssysteme zur Optimierung des Güterflusses in den Transportkorridoren.

Im Mai 2017 hat die Europäische Kommission (GD Mobilität und Verkehr) eine anfängliche Folgenabschätzung über die Anerkennung elektronischer Beförderungsdokumente im Güterverkehr durch nationale Behörden und Handelspartner lanciert.³

Ziel dessen ist es, den elektronischen Austausch von Informationen und Dokumenten entlang der Transport- und Logistikketten zu fördern, insbesondere für multimodale und grenzüberschreitende Beförderungen. So könnte der Sektor besser von den potenziellen Vorteilen der Digitalisierung profitieren, bestehend u. a. in besserer Verlässlichkeit und Kosten-Nutzen-Relation der Beförderungen sowie in stärkerem Wettbewerb und besserer Qualität der Leistungen in allen EU-Mitgliedstaaten und allen Verkehrsträgern.

Die effektive Akzeptanz elektronischer Dokumente durch die betreffenden nationalen Behörden und Institutionen (Zoll, Polizei, Gesundheits- und Pflanzenschutzbehörden, Gerichte usw.) wird voraussichtlich langsam voranschreiten und zu lückenhafter Anwendung führen. Die Behörden werden wahrscheinlich unterschiedlich schnell in Software und IT-Ausrüstungen investieren, mit denen Grundvoraussetzungen, wie die Authentizität und Integralität der erhaltenen elektronischen Dokumente geprüft und die Vertraulichkeit und Sicherheit gewährleistet werden können.

In der Folgenabschätzung werden mögliche Maßnahmen betrachtet (Mix aus gesetzlichen und ungesetzlichen Maßnahmen), die für ein gezieltes Vorgehen der EU zur Beseitigung der vorstehend ermittelten Problemquellen in Betracht kommen. In der anfänglichen Folgenabschätzung wird eine vorläufige, in Aktionsfelder geordnete Liste dieser Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen der mangelnden Anerkennung elektronischer Dokumente und dem Problem zahlreicher, nicht interoperabler Normen für entsprechende Lösungen Abhilfe geschaffen werden soll.

Indikativer Zeitplan: zweites Quartal 2018.

III. Entwicklungen im Zollwesen: Bleibt der Frachtbrief CIM Versandpapier?

1. Aktueller Rahmen

Artikel 6 § 9 ER CIM sieht vor, dass jede Sendung, die das Zollgebiet der EU oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 ER CIM entspricht, begleitet sein muss.

Diese Bestimmung, die nicht direkt das Verkehrsrecht, sondern eher das Zollrecht betrifft, ist im Rahmen der Revision des COTIF in 1999 auf Vorschlag der Europäischen Kommission (ehemalige GD XXI) angenommen worden, um die Anwendung des gemeinsamen Versandverfahrens⁴ sicherzustellen und auch um auf Zollkontrollen an den Grenzen, nicht nur des Zollraums der heutigen EU, sondern auch des Zollraums, auf den dieses Verfahren Anwendung findet, zu verzichten.

Zu den Angaben, die der Frachtbrief gemäß Artikel 7 ER CIM enthalten muss, zählt u. a. ein genaues Verzeichnis der von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Urkunden, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder dem Beförderer bei einer näher bezeichneten amtlichen Stelle oder bei einer vertraglich vereinbarten Stelle zur Verfügung stehen (Artikel 7 § 1 Buchst. n)).

³ Siehe https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2546864_en.

⁴ Rechtsgrundlage des gemeinsamen Versandverfahrens ist das Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987. Es wird in den 28 Mitgliedstaaten der EU, den Ländern der EFTA (Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz), der Ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Serbien und der Türkei angewendet.

In Anwendung des Zollkodex der Gemeinschaft und seiner Durchführungsvorschriften⁵ kamen die Eisenbahnunternehmen in den Genuss eines vereinfachten Versandverfahrens für Warenbeförderungen im Eisenbahnverkehr oder in Großbehältern.

Die mit dem gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandverfahren in Verbindung stehenden Formalitäten wurden so für von Eisenbahnunternehmen mit Frachtbrief CIM durchgeführte Güterbeförderungen vereinfacht. Der Frachtbrief CIM galt somit als gemeinschaftliche Versandanmeldung.

2. Der neue Zollkodex sieht das Ende der Papierära vor.

Der am 30. Oktober 2013 in Kraft getretene Zollkodex der Union (UZK)⁶ ist seit 1. März 2016 anwendbar. Er soll die Modernisierung des Zollwesens vorantreiben. Eines seiner Hauptziele ist die vollständige Entmaterialisierung aller Zollformalitäten bis zum 31. Dezember 2020. Während der Ausarbeitung, den Verhandlungen und der Annahme des UZK haben die Europäische Union, die Mitgliedstaaten und die Zollbeteiligten zugegeben, dass nicht alle elektronischen Systeme bereits am 1. Mai 2016 betriebsbereit sein würden. Aus diesem Grund ist es in Artikel 278 UZK gestattet, bis höchstens 31. Dezember 2020 vorübergehend andere Mittel zum Austausch und zur Speicherung von Informationen zu nutzen, wenn die betreffenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind.

Auf dieser Grundlage hat die Europäische Kommission am 17. Dezember 2015 eine Verordnung zu Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des UZK, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, erlassen.⁷ In Anwendung dieser Verordnung gilt bis zur Verbesserung des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens (New Computerised Transit System – NCTS) weiterhin das papiergestützte Versandverfahren der Union für im Eisenbahnverkehr beförderte Waren und wird weiterhin die papiergestützte Form des Frachtbriefs als Versandanmeldung verwendet.

Das NCTS ist ein elektronisches (Zoll-)Versandverfahren, das auf dem Austausch elektronischer Nachrichten beruht. Diese Nachrichten ersetzen die verschiedenen Papierdokumente.

Der Austausch elektronischer Nachrichten findet auf drei Ebenen statt:

- zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden („externe Domäne“),
- zwischen den Zollstellen eines Landes („nationale Domäne“),
- zwischen den nationalen Zollverwaltungen und zwischen diesen Verwaltungen und der Europäischen Kommission („gemeinsame Domäne“).

Das NCTS gilt bereits seit 1. Mai 2016 unabhängig davon, um welchen Verkehrsträger es sich handelt, für alle gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandvorgänge, ausgenommen der vereinfachten Versandverfahren, für die die Versandanmeldung in einem Handelsdokument besteht (in den vereinfachten Verfahren „Luft“, „See“ oder „Eisenbahn“ etwa in dem Manifest oder einem Frachtbrief).

⁵ Siehe Artikel 372 Abs. 1 Buchst. f) und Unterabschnitt 8 „Vereinfachte Verfahren für Warenbeförderungen im Eisenbahnverkehr oder in Großbehältern“ (Artikel 412 bis 442a) der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften. Konsolidierte Fassung unter: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:01993R2454-20140904&from=FR>.

⁶ Verordnung (UE) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union.

⁷ Delegierte Verordnung (EU) 2016/341 der Kommission vom 17. Dezember 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des Zollkodex der Union, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, und zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446.

3. Welche Zukunft für den Frachtbrief als Zolldokument?

In Artikel 233 Abs. 4 Buchst. e) des UZK ist hierzu Folgendes vorgesehen:

„Die Zollbehörden können auf Antrag jede der folgenden Vereinfachungen bei der Überführung von Waren in das Unionsversandverfahren oder bei der Beendung des Verfahrens bewilligen:

- e) die Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments als Zollanmeldung für die Überführung von Waren in den Unionsversand, sofern es die entsprechenden Angaben einer solchen Anmeldung enthält und die Angaben der Abgangs- wie auch der Bestimmungszollstelle vorliegen, um die zollamtliche Überwachung der Waren und die Erledigung des Verfahrens zu ermöglichen.“

Diese Bestimmung des UZK sieht also die Anwendung vereinfachter (Zoll-)Anmeldeverfahren vor, bei denen jedoch elektronische Beförderungsdokumente verwendet werden.

Diese werden im Luft- und Seeverkehr angewendet. Ihre Anwendung im Eisenbahnverkehr müsste hingegen noch geklärt werden, und in diesem Sinne sollte auch der elektronische Frachtbrief angepasst werden, um die Zollbedingungen zu erfüllen.

Die Verhandlungen innerhalb der hierzu eigens eingerichteten Taskforce aus Eisenbahnunternehmen, Vertretern der nationalen Zollstellen (Deutschland, Litauen, Niederlande, Österreich, Schweiz und Ungarn) und der GD Steuern und Zollunion haben zu keinem Ergebnis geführt. Bei ihrer Tagung Ende März 2017 hat sich die Verwendung des nationalen Versandverfahrens, tatsächlich also des NCTS, letztendlich als Lösung herauskristallisiert.

In diesem Zusammenhang verschwindet die Verbindung zwischen CIM-Beförderungsvertrag und vereinfachtem Versandverfahren. Allerdings ist das Ende des Übergangszeitraums noch offen. Das Eisenbahnversandverfahren sollte an das NCTS-Verfahren angepasst werden und es sollten adäquate Schnittstellen mit seinem eigenen digitalen Informationssystem gefunden werden.

IV. Künftige Arbeiten

Es scheint, als ob es auf europäischer wie auf globaler Ebene notwendig ist, an einer Lösung für ein einfaches digitales Eisenbahnversandverfahren mit einer effizienten Schnittstelle zu den Beförderungsdokumente zu arbeiten. Aus Sicht des Sekretariates der OTIF werden dazu die mit den digitalen Lösungen des Sektors zu entwickelnden Schnittstellen zu definieren sein.

Vor diesem Hintergrund haben Weltzollorganisation (WZO) und OTIF eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet. Diese gemeinsame Absichtserklärung zeigt die Bereitschaft der WZO und der OTIF zur Stärkung ihres Dialogs, insbesondere hinsichtlich der Beseitigung der Hindernisse beim Grenzübertritt im internationalen Verkehr.

Zur effektiven Begleitung der Folgen dieser Entwicklungen auf die ER CIM und Vorbereitung ihrer Revision unter bestmöglichen Bedingungen beabsichtigt der Generalsekretär, die folgenden beiden Fragen als Prioritäten ins Arbeitsprogramm der 2018 einzurichtenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zu setzen:

- Bewertung von Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften, zur Sicherstellung eines effizienten internationalen Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Güterverkehr.
- Bewertung der Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungsdokumente.

Ausführlichere Informationen zu dieser Arbeitsgruppe finden Sie in Dokument LAW-17137-CR 26/12.

Beschlussvorschlag

Der Revisionsausschuss nimmt den vorliegenden Bericht des Generalsekretärs und die Informationen zu den zukünftigen Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten im Bereich Zoll und Digitalisierung der Beförderungsdokumente im Güterverkehr zur Kenntnis.

Er fordert die Mitgliedstaaten auf, sich zahlreich an diesen künftigen Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zu beteiligen.

Er beauftragt darüber hinaus den Generalsekretär, ihm zu seiner 27. Tagung einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten zu Zollfragen und zur Digitalisierung der Beförderungsdokumente im Güterverkehr vorzulegen und ihm gegebenenfalls Änderungsvorschläge zu den ER CIM zu unterbreiten.

Anlage



International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportkomitee

General Secretariat
Secrétariat général
Generalsekretariat

CIT Weltpoststrasse 20 CH-3015 Berne

Herrn François Davenne
Generalsekretär
OTIF
Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Bern

Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
T. +41 (0)31 350 01 90
F. +41 (0)31 350 01 99
info(at)cit-rail.org
www.cit-rail.org

Bern, 16.06.2017

Ref. F231
Traité par / Bearbeitet durch / Contact : Cesare Brand / Erik Evtimov
Téléphone / Telefon / Telephone: +41 (0)31 350 01 97
E-Mail: erik.evtimov@cit-rail.org

Standbericht des CIT zur Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen(ETD)

Sehr geehrter Herr Generalsekretär,

im Anhang zu diesem Schreiben übersenden wir Ihnen den Standbericht des CIT zur Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen . Dieser Standbericht des CIT ist auf der letzten Tagung des Vorstandes des CIT im April 2017 in Bern genehmigt worden, nachdem er auf Arbeitsebene bereits im Ausschuss CIM auf dessen letzter Tagung am 23. März 2017 genehmigt worden war.

Der Standbericht war zur Weiterverfolgung des Beschlusses der 12. Generalversammlung der OTIF (Abs. 7.7 des Schlussdokuments) infolge der auf der zweiten Tagung der Arbeitsgruppe CIM der OTIF in 2015 wie folgt festgelegten Aufgaben entschieden worden: „Es sei Sache der internationalen Befördererorganisationen, d. h. im vorliegenden Fall des CIT, die in der Praxis nützlichen und notwendigen Elemente festzulegen, damit die Parteien sich auf ein Verfahren zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten einigen können, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist.“ Das CIT hat sich in 2016 im Rahmen der Arbeitsgruppe CIM mit dieser Frage beschäftigt.

In Zusammenhang mit der praktischen Umsetzung des elektronischer Frachtbriefs CIM und mit dem Fortschritt der Digitalisierung auf Sektorebene hat das CIT zusätzlich zu den oben genannten Aufgaben die Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs CIM als Beleg und Beweis für einen Beförderungsvertrag (Artikel 6 § 2 CIM) durch nationale Gerichte und andere nationale Behörden geklärt und Einblick in das laufende Projekt zur elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20) gegeben. Die Ergebnisse dieser Bemühungen des CIT finden sich im Standbericht.

Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der gegenwärtige Rechtsrahmen der CIM zur funktionalen Gleichwertigkeit des elektronischen Frachtbriefs stellt eine ausreichende Rechtsgrundlage für die neue Sektor-norm dar, die den Nutzern seit 1. Januar 2017 zur Verfügung steht (siehe Handbücher CIT GLW-CIM / GTM-CIT unter www.cit-rail.org).

- Basierend auf diesen Normen bereitet der Sektor derzeit die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs CIM vor und hat dabei auch Zollfragen mit im Blick.
- Das CIT wird nach einer gewissen Zeit ausgehend vom praktischen Nutzen und von den gemachten Erfahrungen den Bedarf an weiteren Rechtsentwicklungen in CO-TIF/CIM prüfen und sich ggf. mit einem konkreten Revisionsvorschlag der Rechtstexte an die OTIF wenden.

Darüber hinaus wird der Standbericht des CIT, wie den Vertretern der OTIF im Rahmen des Ausschusses CIM bereits angekündigt, auf deren Antrag hin auch der Europäischen Kommission (GD MOVE) übermittelt, damit die Ergebnisse im *Digital Transport and Logistic Forum* (DTLF) verwendet werden können (siehe *Inception Impact Assessment on Electronic documents for freight transport – DG MOVE – Unit D1 – 18/05/2017*).

Bei weiteren Fragen können Sie sich gerne an uns wenden.

Mit freundlichen Grüßen



Cesare Brand
Generalsekretär



Erik Evtimov
Stellvertretender Generalsekretär

Anlage:

Standbericht des CIT zur Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen



Standbericht zur Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen

1. Kontext

Mit diesem Bericht möchte das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) seine Stakeholder (u.a. OTIF, Europäische Kommission, CER, UIC und die eigenen Mitglieder) über den Stand der Arbeiten und die nächsten Schritte zur Digitalisierung der Transportdokumente - dem elektronischen Frachtbrief CIM, dem elektronischen Wagenbrief CUV sowie der elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20) - im Eisenbahnsektor informieren.

Das Projekt besteht im Wesentlichen aus drei Phasen:

- Die Festlegung der rechtlichen und funktionellen Spezifikationen in der Verantwortung des GS CIT bzw. der Arbeitsgruppe CIM des CIT (AG CIM)
- Die Festlegung der technischen Spezifikationen gestützt auf die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen in der Verantwortung von Raildata und
- schliesslich die praktische Erprobung durch ausgewählte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Einen wesentlichen Einfluss auf die Arbeiten haben die Anforderungen des Zollkodex der Union ab dem 1. Mai 2016 sowie die Anforderungen der „telematics applications for freight service – TAF-TSI“. Anders als bei den TAF-TSI sind die Anforderungen aus dem neuen Zollkodex noch unklar und müssen zu einem späteren Zeitpunkt miteinbezogen werden. Der Standbericht befasst sich schliesslich mit den Diskussionen zur Frage der gerichtlichen Anerkennung von digitalen Transportdokumenten sowie der Konformität mit den bestehenden transportrechtlichen Grundlagen.

2. Rechtliche und funktionelle Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefes CIM und des Wagenbriefes CUV

Die AG CIM des CIT hat die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM und den Wagenbrief CUV im Rahmen der vier Handbücher Güterverkehr und Wagenverwendung des CIT – Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM), Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT), Handbuch CUV-Wagenbrief (GLW-CUV) sowie Handbuch Wagenverkehr des CIT (GTW-CIT) – erarbeitet. Diese Handbücher wurden von dem hierfür zuständigen Organ des CIT – dem Ausschuss CIM – genehmigt und auf den 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt. Damit verfügt der Sektor über eine wichtige Grundlage für die Digitalisierung der Beförderungsdokumente. Die elektronische Fassung dieser Dokumente ist seit dem 1. Januar 2017 unter www.cit-rail.org zugänglich.



3. Technische Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM

In einem zweiten Schritt müssen die technischen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief erarbeitet werden. Diese Arbeiten werden in enger Zusammenarbeit mit RailData im Rahmen des eRailFreight-Projekts der UIC erfolgen. Interessierte Bahnen werden bei diesen Umsetzungsarbeiten ermuntert, an Piloten mit dem elektronischen Frachtbrief teilzunehmen. RailData übernimmt dabei nicht nur die Entwicklung der – auf den rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des CIT basierenden – technischen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief, sondern stellt den interessierten Bahnen mit dem System ORFEUS eine Plattform für den elektronischen Austausch der Frachtbriefdaten zur Verfügung. Wurde die erste Version der ORFEUS-Nachricht überwiegend für den elektronischen Austausch vorausseilender Sendungsinformationen – parallel zur Verwendung von Papier-Frachtbriefen – genutzt, sind aktuell alle Nutzer der Ursprungsversion dabei, auf eine ORFEUS-Version umzustellen, mit der der Austausch elektronischer Frachtbriefe CIM und Wagenbriefe CUV möglich und praktikabel ist. Diese Arbeiten sind im vollen Gang.

4. TAF-TSI

Auswirkungen auf die Digitalisierungsaktivitäten der Bahnen ergeben sich auch aus der Verordnung der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (EU). In den Regelungen zum Teilsystem „Telematik-Anwendungen für den Güterverkehr (TAF)“ beinhaltet die Verordnung eine Reihe von Bestimmungen zum Informationsaustausch zwischen EVU untereinander und mit Eisenbahninfrastrukturbetreibern. So sehen die TSI TAF unter anderem vor, dass das federführende EVU die übrigen an einem Transport beteiligten EVU mittels einer standardisierten elektronischen ConsignmentOrderMessage (COM) mit den für die operative Durchführung ihrer Teilleistung erforderlichen Informationen versorgt. Parallel dazu resultiert aus der verstärkten Anwendung des Leistungseinkaufs/-verkaufs (EK/VK) zwischen den Bahnen die Notwendigkeit, auch die ausführenden Beförderer, die den (elektronischen) Frachtbrief nicht übernehmen, mit den für die kommerzielle Abwicklung ihrer Teilleistung erforderlichen Daten zu versorgen. Um diese Herausforderung möglichst automatisiert lösen zu können, wird die „COM“ auf Sektorebene aktuell zur „COM+“ weiterentwickelt. Diese beinhaltet – basierend auf den elektronisch gespeicherten Frachtbriefdaten – alle für die Erbringung einer Teilleistung erforderlichen kommerziellen und operativen Daten. Die AG CIM des CIT wird sich an ihrer nächsten Sitzung im Juni 2017 mit Fragen zur Generierung von Extrakts/Subsets (Teildatensätze) aus dem elektronischen Frachtbrief für das Modell der Unterbeförderung sowie die ggfs. erforderliche Umsetzung in den Produkten des CIT beschäftigen, während sich RailData für die Anpassung der technischen Spezifikationen und die Realisierung der COM+-Messages in der zentralen Komponente des ORFEUS-Systems verantwortlich zeichnet.

5. Praktische Erprobung

Die Implementierung des elektronischen Frachtbriefs und damit die Umstellung auf „papierlose Transporte“ wird in der Zeitperiode 2017-2018 schrittweise erfolgen, da sie Anpassungen der Prozesse und teilweise in den Systemen der einzelnen Bahnen erforderlich macht. Ein Workshop zum elektronischen Frachtbrief CIM und zum elektronischen Wagenbrief wurde am 23. März 2017 für alle CIT-Mitglieder durchgeführt. Das UIC-Projekt eRailFreight unterstützt die interessierten Bahnen bei der praktischen Implementierung der auf Sektorebene entwickelten digitalen Lösungen.



6. Exkurs: Frachtbrief CIM-SMGS

Das CIT und UIC/RailData werden parallel zu den laufenden Arbeiten zur Digitalisierung des CIM Frachtbriefes versuchen, in der Zeitperiode 2017-2018 einen mit der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Bahnen) abgestimmten „maximalen Datensatz“ für die in beiden Rechtsräumen verwendeten Frachtbriefe CIM, SMGS sowie CIM/SMGS in elektronischer Form zu entwickeln. Als Basis hierzu bietet sich der Datensatz des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS an, der die Daten beider getrennten Frachtbriefe CIM und SMGS beinhaltet. Für die anderen (elektronischen) Frachtbriefe (CIM bzw. SMGS und gegebenenfalls auch national) können jeweils Subsets/Teildatensätze definiert werden, die nach Bedarf in verschiedenen Papier-Frachtbriefmustern gedruckt werden können.

7. Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20)

Die Arbeiten des CIT zur möglichen Nutzung elektronischer Dokumente bzw. mobiler Endgeräte für die Dokumentation von im Zusammenhang mit der Beförderung festgestellten Schäden begannen im Jahr 2014.

An der CIT-Konferenz der Reklamationsdienste vom Mai 2016 wurden die Fragen bezüglich der Prozesse und Systeme für die Verwendung der Tatbestandsaufnahme und des Schadenprotokolls für Güterwagen sowie die Verbindungen zwischen Schadensdokumentation und Beförderungsdokument vertieft. Wegen der unterschiedlichen Ausgangslagen und Rahmenbedingungen werden die Tatbestandsaufnahme und das Schadensprotokoll für Güterwagen getrennt behandelt, wobei sich die Arbeiten des CIT auf die Tatbestandsaufnahme konzentrieren.

Im Zusammenhang mit Regelungen zur Weiterleitung des elektronischen Dokuments wird zurzeit die Frage der Verifizierung durch (elektronische) Unterschriften oder ein anderes Identifikationsmittel geprüft. Aufgrund der vom CIT zur Verfügung gestellten Anforderungen für die elektronische Tatbestandsaufnahme sollen die Unternehmen ihre Tools in Abhängigkeit von der Entwicklung der Digitalisierung in den Unternehmen erarbeiten können (u.a. Digitalisierung der Prozesse und Rollout von technischem Equipment wie z. B. Tablets).

Die Voraussetzungen für die praktische Realisierung der elektronischen Tatbestandsaufnahme sollen im Jahr 2018 zur Verfügung gestellt werden.

8. Gerichtliche Anerkennung digitaler (Transport-)Dokumente

8.1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor ist auch dessen Anerkennung als Beweis des Vertrages (Art. 6 § 2 CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen Behörden von zentraler Bedeutung. Die AG CIM hatte das GS CIT daher beauftragt, mit Unterstützung der VertreterInnen der Mitgliedsbahnen in der AG CIM, einen Überblick der Rechtslage in verschiedenen Ländern anhand der folgenden Fragen zu erstellen:

- Werden elektronische Dokumente generell vor dem jeweiligen nationalen Gericht im Rahmen der freien Beweiswürdigung anerkannt?

- Werden Beförderungsdokumente (Frachtbrief und Begleitdokumente wie Ursprungsbezeichnungen, phytosanitäre Zertifikate, Gefahrgutnachweise etc.) vor den jeweiligen Gerichten anerkannt?
- Wenn elektronische Dokumente anerkannt werden, ist dann zum Beweis vor Gericht eine elektronische Signatur erforderlich?
- Sind für die Archivierung von Daten und zwecks Garantienachweisen wie z. B. vor Steuer- und Finanzbehörden elektronische Dokumente zulässig?
- Für welche Zwecke sind sonst elektronische Dokumente vorgesehen und anerkannt?

8.2 Grundsätzliches

Im Fall von Beförderungsdokumenten, wie dem Frachtbrief CIM, ist gemäss den Abklärungen der AG CIM des CIT in der Relation *B2B* (business-to-business) eine freie Beweiswürdigung durch die nationalen Gerichte möglich (Grundsatz der Vertragsfreiheit), was *a contrario* keine elektronische Signatur als Sicherheitsgarantie für den Frachtbrief zwingend notwendig macht und die vom GS CIT im 2009 erarbeitete Lösungsvariante mit der einmaligen Sendungsidentifikationsnummer – eine einzelne Zahlenkombination aus dem System des Beförderers pro einzelne Sendung – als sachgerecht bestätigt.

Die Nutzung der Sendungsidentifikationsnummer für die Authentifikation des elektronischen Frachtbriefs wurde schliesslich bei der letzten Zollsitzung sowohl von den Vertretern der Bahnen als auch von den nationalen Zollbehörden und der GD TAXUD als praktikabel anerkannt.

Für weitere Arbeiten zur digitalen Signatur ist unter Umständen auch die seit September 2014 in Europa geltende Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt (eIDAS-VO) zu berücksichtigen. Die materiellen Vorschriften der Verordnung gelten erst ab dem 1. Juli 2016 unmittelbar. Ein Novum der eIDAS-VO ist, dass in europäischen Vorschriften explizite Beweisvorschriften aufgenommen worden sind. Durch die eIDAS-VO werden die gesetzlichen Möglichkeiten für eine hohe Beweissicherheit elektronischer Dokumente erweitert. Es ist allerdings noch offen, wie die nationalen Gerichte die neuen Vorschriften praktisch umsetzen werden.

8.3 Case Studies zur gerichtliche Anerkennung von elektronischen Transportdokumenten

Schweiz:

Elektronische Dokumente sind vor Schweizer Gerichten grundsätzlich zum Beweis vor den jeweiligen nationalen Gerichten zugelassen. Gestützt auf den Grundsatz der freien Beweiswürdigung (Art. 157 ZPO) haben die Gerichte – wie schon vor Erlass der schweizerischen ZPO, gestützt auf kantonales Prozessrecht – beispielsweise E-Mails im Zivilverfahren als Beweismittel akzeptiert. Gemäss den Bestimmungen über die Aufbewahrung von Geschäftsbüchern haben elektronisch aufbewahrte Geschäftsunterlagen (z.B. E-Mails) die gleiche Beweiskraft wie Urkunden, sofern die ordnungsgemässe Aufbewahrung nachgewiesen werden kann. Insbesondere muss die Datenechtheit und Unveränderbarkeit (Integrität) gewährleistet sein.



Die elektronische Signatur („digitale Unterschrift“) im Sinne des gleichnamigen Bundesgesetzes (ZertES; vgl. auch Art. 14 Abs. 2^{bis} OR) ist keine zwingende Voraussetzung für die Anerkennung elektronischer Dokumente als Beweismittel vor Gericht. Allerdings erhöht eine elektronische Signatur die Verwertbarkeit und Qualität eines elektronischen Beweismittels, vor allem in Fällen, in denen eine Partei deren Beweiskraft wegen der potentiellen Fälschungsgefahr bezweifelt.

In der Schweiz haben im Rahmen verschiedener Gesetzgebungsprojekte des Bundes zu Gerichtsorganisation und Verfahren die Parteien ab 2011 die Möglichkeit, Eingaben bei Gerichten oder Behörden auch in elektronischer Form einzureichen. In zwei Verordnungen hat der Bundesrat geregelt, wie die Parteieingaben sowie der Versand der Urteile bzw. Verfügungen in den verschiedenen Verfahren abgewickelt werden können. Nach Kenntnis des CIT wird der elektronische Rechtsverkehr in der Praxis in der Schweiz jedoch derzeit nur im geringen Masse genutzt.

Frankreich:

Das Gesetz Nr. 2000-230 vom 13. März 2000 zur Anpassung des Beweismittelrechts an die neuen Informationstechnologien und die elektronische Signatur ändert das französische Zivilgesetzbuch in diesem Sinne und führt die elektronische Signatur im französischen Recht ein. Die qualifizierte elektronische Signatur bedingt den Einsatz einer sicheren Signaturerstellungseinheit und die Verwendung eines qualifizierten elektronischen Zertifikats, das im Dekret Nr. 2001-272 vom 30. März 2001 definiert ist. Sobald die Zulassungsbedingungen erfüllt sind, wird dem elektronischen Dokument die gleiche Beweiskraft zuerkannt wie einer privatschriftlichen Urkunde (Diskriminierungsfreiheit), und kann folglich einzig mit einem anderen elektronischen Dokument oder privatschriftlichen Urkunde bestritten werden.

Der fortgeschrittenen elektronischen Signatur kommt automatisch die gleiche Beweiskraft zu wie der handschriftlichen Signatur und sie wird vor Gericht als Beweis anerkannt. Gemäss Artikel 1 des Gesetzes Nr. 2000-230 vom 13. März 2000 sind Dokumente wie Frachtbriefe, Herkunftsnachweise oder Zeugnisse von den Gerichten anerkannte Dokumente. Die Bedeutung des Frachtbriefs als Beweismittel ist demnach erheblich.

Polen:

Die Rechtslage in Polen wird im polnischen Zivilverfahrensgesetzbuch (ZVGB) wiedergespiegelt.

Einem besonderen Beweiswert im privaten Rechtsverkehr kommen Privaturkunden zu. "Eine Privaturkunde ist der Beweis dafür, dass die Person, die sie unterzeichnet hat, eine in dieser Urkunde enthaltene Erklärung abgegeben hat." (Art. 245 ZVGB).

Von entscheidender Bedeutung für den Beweiswert einer elektronischen Willenserklärungen ist die Bestimmung des Artikels 78 § 2 des Zivilgesetzbuches (ZGB), wonach "Eine in elektronischer Form abgegebene Willenserklärung, die mit einem sicheren und von einem qualifizierten Zertifikat verifizierten Unterschrift versehen ist, mit einer in Schriftform abgegebenen Willenserklärung gleichwertig ist." Willenserklärungen können darüber hinaus also in elektronischer Form abgegeben werden. Erforderlich hierfür ist eine elektronische Signatur, deren Rechtsgrundlage sich in dem Gesetz über elektronische Signaturen befindet. Nach dem Art. 3 dieses Gesetzes ist eine elektronische Signatur gleichwertig mit einer eigenhändigen Unterschrift, wenn die Signatur eindeutig einer Person zuzuordnen ist; sie durch solche Mittel erstellt wurde, die der alleinigen Kontrolle des Signaturerstellers unterliegen; sie derart mit anderen Daten des Signaturerstellers verbunden ist, dass eine spätere Änderung dieser Daten sofort erkennbar wäre.

Am 8. September 2016 traten in Polen einige novellierte Vorschriften des ZVGB und des ZGB in Kraft. Hiernach wurde ein neuer Art. 78[1] ZGB eingeführt der eine Definition der elektronischen Form enthält: „§1. Um eine elektronische Form des Rechtsgeschäftes zu bewahren, genügt die Abgabe der Willenserklärung in elektronischer Form, die mit einer sicheren und von einem qualifizierten Zertifikat verifizierten Unterschrift versehen ist. §2. Eine in elektronischer Form abgegebene Willenserklärung, ist mit einer in Schriftform abgegebenen Willenserklärung gleichwertig.“

Zusammenfassend, nach den o.g. Bestimmungen, kann in Bezug auf die Rechtslage in Polen festgehalten werden, dass als Beweis in einem Zivilverfahren ein in elektronischer Form abgegebenes Dokument als Privaturkunde berücksichtigt werden kann, wenn es mit einer sicheren und von einem gültigen qualifizierten Zertifikat verifizierten Unterschrift versehen ist.

Deutschland:

Einfache elektronische Dokumente stellen nach der überwiegenden Ansicht sog. Augenscheinsobjekte dar, die im Rahmen freier richterlicher Beweiswürdigung nach § 286 ZPO im Zivilprozess zu berücksichtigen sind, mit der Folge, dass es dem Gericht obliegt, unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob die in dem elektronischen Dokument enthaltene Erklärung als wahr oder unwahr erachtet wird. Im Ergebnis werden also alle elektronischen Dokumente, auch solche ohne besondere Signatur, generell im Sinne des freien Beweises vom Gericht gewürdigt. Eine elektronische Signatur ist hierfür nicht erforderlich. Allerdings ist die Beweiskraft einer qualifizierten digitalen Signatur ungleich stärker, denn ein so signiertes Dokument ist gemäss § 371a ZPO als urkundsgleiches Beweismittel zugelassen.

In Deutschland erlaubt es seit 2001 eine Öffnungsklausel in der Zivilprozessordnung, den elektronischen Rechtsverkehr (ERV) per Rechtsverordnung einzuführen. Manche Bundesländer öffneten daher zwischenzeitlich einzelne Pilotgerichte. Ein Gesetz soll ab 2020 sicherstellen, dass alle Bundesländer in Deutschland den ERV eröffnet haben.

Bulgarien:

Erfolgt der Vertragsschluss durch zwei sich deckende, individuelle Erklärungen, so findet im bulgarischen Recht vorrangig das ZEDEP (Gesetz über das elektronische Dokument und die elektronische Unterschrift) Anwendung. In Art. 2 ZEDEP ist die elektronische (Willens-) Erklärung als eine sprachliche Erklärung definiert – dargestellt in Zahlenform durch einen allgemein üblichen Standard zur Umwandlung, Entzifferung und visuellen Darstellung von Information, die auch nichtsprachliche Informationen enthalten kann. Eine elektronische Erklärung gilt gemäss Art. 9 ZEDEP als mit ihrem Eingang in dasjenige Informationssystem als gesendet, das nicht unter der Kontrolle ihres Autors steht; Autor der elektronischen Erklärung ist gem. Art. 4 ZEDEP die natürliche Person, die in der Erklärung als deren Ausfertiger angegeben ist. Art. 8 ZEDEP zufolge gilt eine elektronische Erklärung als empfangen, wenn der Adressat ihren Empfang bestätigt; massgeblicher Zeitpunkt hierfür ist gem. Art. 10 Abs. 1 ZEDEP das Absenden der Empfangsbestätigung.



Die bulgarischen Gerichte beurteilen jedoch nach der ZPO die in elektronischer Form geschlossenen (Transport)verträge nach der freien Beweiswürdigung entsprechend den auf Papierträger geschlossenen Verträgen.

Österreich:

Der [elektronische Rechtsverkehr](#) (ERV) ist in Österreich bereits vielfältig umgesetzt worden (etwa bezüglich des Grundbuchs, Firmenbuchs/Handelsregisters). Klagen werden in Österreich bereits seit 1999 elektronisch abgewickelt und eine physische Abwicklung wird heute praktisch nicht mehr vorgenommen (weitere Informationen sind unter <https://www.justiz.gv.at/web2013/html/default/2c9484852308c2a60123708554d203e7.de.html> verfügbar).

Eine ähnliche Lösung wie den ERV gibt es auch für den Finanzbereich, also insbesondere im Bereich Steuern (weitere Informationen sind unter <https://www.bmf.gv.at/egovernment/fon/rund-um-finanzonline.html> verfügbar).

Ungarn:

Die zunehmende Präsenz der Dienstleistungen des elektronischen Geschäftsverkehrs und der elektronischen Verwaltung in Ungarn hat schnell dazu geführt, dass authentische elektronische Dokumente verwendet werden müssen, um sicherzustellen, dass das Erfordernis der Sicherheit im Rechtsverkehr auch in diesem Bereich erfüllt wird und um letztlich die Erstellung authentischer elektronischer Erklärungen zu ermöglichen.

Dies ist nun mit der Verwendung der elektronischen Signatur als Authentifizierungsmethode möglich. Die elektronische Signatur ermöglicht es, dass die elektronischen Dokumente während ihrer gesamten Verwendung in elektronischer Form verbleiben. Diese überwiegende Verwendung elektronischer Dokumente wurde durch Abänderungen der entsprechenden Abschnitte des Gesetzes Nr. III von 1952 über die Zivilprozessordnung (nachstehend CCP) in den letzten Jahren reflektiert.

Gemäss § 196 CCP kann ein Privatdokument – bis das Gegenteil bewiesen ist - den vollständigen Nachweis dafür erbringen, dass der Aussteller des Privatdokuments die Erklärung hierzu abgegeben hat oder diese akzeptiert hat oder sich verpflichtet hat, an diese gebunden zu sein. Bei elektronischen Privatdokumenten muss, um diese volle Beweiskraft zu erlangen, die Bedingung erfüllt sein, dass der Aussteller es mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen hat. Ist die Echtheit der Unterschrift bzw. elektronischen Signatur auf dem Privatdokument nicht bestritten oder nachgewiesen so ist der Text, der der Unterschrift bzw. mindestens fortgeschrittene elektronische Signatur, vorangestellt ist - für elektronische Unterlagen die unterzeichneten Daten - als nicht gefälscht anzusehen. Dies gilt bis das Gegenteil bewiesen ist. Wenn die Identität des Unterzeichners des elektronischen Dokuments das mit mindestens fortgeschrittener elektronischer Signatur versehen ist oder die Echtheit eines solchen Dokuments strittig ist, wird sich das Gericht zunächst mit dem Authentifizierer in Verbindung setzen um über die Angelegenheit zu entscheiden.

In den Fällen in denen die Bestimmungen des CCP nicht die Beweiskraft bestimmter Dokumente konkret festlegen, entscheidet das Gericht nach Prüfung aller Daten, inwieweit das Ergebnis des Beweismaterials im Prozess berücksichtigt werden kann.

8.4 Fazit aus den Case Studies

Die Frage der Beweiskraft von elektronischen Transportdokumenten entscheidet je nach nationalem Recht unterschiedlich und unterliegt grundsätzlich der freien richterlichen Beweiswürdigung.

9. Schlussfolgerungen

- Das CIT erarbeitete auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des Wagenbriefs CUV. Diese Spezifikationen stehen den möglichen Anwendern seit Januar 2017 in den jeweiligen Handbüchern zur Verfügung.
- Das CIT unterstützt UIC/RailData tatkräftig bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen und der Durchführung von Pilotverkehren in diesem und im nächsten Jahr im Rahmen des UIC-Projekts eRailFreight. Für Transporte, die heute noch eine Papierversion benötigen (z. B. Sendungen unter Zollüberwachung, Gefahrgut), soll die nächste Version der ORFEUS-Meldung die Nutzung elektronischer Beförderungsdokumente ermöglichen.
- Im Rahmen einer verstärkt feststellbaren Ausrichtung einiger bedeutender Beförderer in Richtung neuer transportrechtlicher Modelle wie Einkauf/Verkauf (EK/VK) plant das CIT die Prüfung zur Aufnahme unterstützender Regelungen in seinen Produkten. RailData überarbeitet in diesem Zusammenhang in Abstimmung mit dem CIT die technischen Spezifikationen, um den heute noch weitgehend auf die gemeinsame Beförderung ausgerichteten ORFEUS-Nachrichtenfluss entsprechend anzupassen. Für die Unterbeauftragung im Rahmen EK/VK werden die aus den TSI TAF resultierende COM-Subsets auf Sektorebene zur COM+-Messages weiterentwickelt.
- Das CIT arbeitet an einfachen und geschäftsnahen Lösungen zur Digitalisierung der Tatbestandsaufnahme (CIT 20) mit dem Ziel, den Eisenbahnunternehmen die nötigen Grundlagen bis 2018 zur Verfügung zu stellen.
- Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor arbeitet das GS CIT an einer rechtlichen Abklärung zur Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs als Beweis des Beförderungsvertrages (Artikel 6 § 2 CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen nationalen Behörden. Gemäss dem Zwischenstand der Abklärungen und aufgrund der Relation *B2B* ist eine freie Beweiswürdigung durch die nationalen Gerichte der kommerziellen Beförderungsdokumente möglich. Die vom GS CIT erarbeitete Lösungsvariante mit der einmaligen Sendungsidentifikationsnummer als Sicherheitsgarantie für den Frachtbrief erweist sich zur Identifizierung des Frachtbriefs als sachgerecht und praktikabel.
- Das CIT erarbeiten gemeinsam mit der OSShD bis 2018 die Voraussetzungen für die Digitalisierung des CIM-SMGS Frachtbriefes.
- Nach der praktischen Umsetzung der digitalen Transportdokumente wird zu prüfen sein, ob auf regulatorischer Ebene mit Blick auf Artikel 6 § 9 CIM, der den Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen ermöglicht, und den elektronischen Wagenbrief CUV (gemäss Artikel 14 Absatz 2 des AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) ein Bedarf an der Weiterentwicklung der rechtlichen Grundlagen in der COTIF besteht.