



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

**Commission ad hoc sur les questions
juridiques et la coopération internatio-
nale**

**Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen
und internationale Zusammenarbeit**

**Ad hoc Committee on Legal Affairs and
International Cooperation**

**LAW-22031-JUR 2/11
08.03.2022**

Original: FR EN

2. TAGUNG

Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr

Vorläufiges Konzeptpapier

I. EINLEITUNG

1. Die Entwicklung digitaler Technologien hat in allen Lebensbereichen, einschließlich Handel und Verkehr, neue Möglichkeiten und Herausforderungen geschaffen.
2. „Der Zweck des elektronischen Geschäftsverkehrs besteht nicht darin, elektronische Äquivalente zu Papierdokumenten zu schaffen; vielmehr soll der elektronische Geschäftsverkehr Papierdokumente durch die elektronische Übertragung von Daten ersetzen, die die gleiche Funktion wie Papierdokumente erfüllen können. Nach einigen Anpassungen der Beweisregeln steht die Rechtswirkung elektronischer Nachrichten in den meisten Rechtsordnungen außer Zweifel. Im Übrigen hat das Gesetz nie verlangt, dass die Dokumente in Papierform vorliegen müssen.“¹
3. Die allgemeinen Grundsätze des Rechts für elektronische Transaktionen lauten wie folgt:
 - Grundsatz der Nichtdiskriminierung: Einer Mitteilung darf nicht allein deshalb die Gültigkeit abgesprochen werden, weil sie in elektronischer Form vorliegt.
 - Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit: Die Zwecke und Funktionen der papiergestützten Anforderungen können durch elektronische Kommunikation erfüllt werden, sofern bestimmte Kriterien erfüllt sind.
 - Der Grundsatz der Technologieneutralität: Rechtsvorschriften dürfen nicht die Verwendung einer bestimmten Technologie vorschreiben oder diese anderweitig begünstigen.²
4. Die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) hat eine Reihe von Rechtsinstrumenten zum elektronischen Geschäftsverkehr entwickelt:
 - UNCITRAL-Modellgesetz zum elektronischen Geschäftsverkehr (1996);
 - UNCITRAL-Modellgesetz zu elektronischen Signaturen (2001);
 - Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Verwendung elektronischer Mitteilungen bei internationalen Verträgen (2005), das am 1. März 2013 in Kraft trat;
 - UNCITRAL Modellgesetz zu elektronischen übertragbaren Aufzeichnungen (2017).
5. Die Digitalisierung im Verkehrssektor umfasst verschiedene Aspekte, von autonomen Fahrzeugen bis hin zum Austausch relevanter Informationen für die Durchführung der Beförderung.
6. Die Beförderung von Gütern geht mit dem Austausch relevanter Informationen zwischen verschiedenen Akteuren einher. Traditionell wurden solche Informationen in Form von Papierdokumenten ausgetauscht. Bei der internationalen Beförderung von Gütern nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) müssen nicht nur die zwingenden Bestimmungen der ER CIM und die zwischen den Parteien vereinbarten Bedingungen des Beförderungsvertrags eingehalten werden, sondern auch zahlreiche andere Rechtsvorschriften, wie z. B. Zoll- oder Gesundheitsvorschriften. Die ER CIM regeln den Vertrag über die internationale Beförderung von Gütern, einschließlich einiger grundlegender rechtlicher Anforderungen an den Frachtbrief als Nachweis für den Beförderungsvertrag. Gemäß Artikel 7 § 1 Buchst. n) muss „[d]er Frachtbrief [...] folgende Angaben enthalten: [...] ein genaues Verzeichnis der von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Urkunden, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder

¹ *Transnational Commercial Law. Texts, Cases and Materials. 2nd edition.* Herausgeber: Roy Goode, Herbert Kronke und Ewan McKendrick. Oxford, 2015, S. 290.

² Siehe „UNCITRAL legal instruments for e-commerce and paperless trade“ von Luca Castellani ([Englisch](#)).

dem Beförderer bei einer näher bezeichneten amtlichen Stelle oder bei einer vertraglich vereinbarten Stelle zur Verfügung stehen“. Damit wird in den ER CIM ausdrücklich anerkannt, dass der Zoll oder andere Verwaltungsbehörden andere Dokumente verlangen können, diese sind jedoch in den ER CIM nicht aufgelistet und es sind dort auch keine rechtlichen Anforderungen an sie festgelegt.

7. Die Digitalisierung von Beförderungsdokumenten hängt von den Funktionen ab, die sie erfüllen. Es sei daher an Folgendes erinnert:

„Beförderungspapiere lassen sich anhand folgender Kernfunktionen beschreiben:

- 1) Bescheinigung des Eingangs und des Zustandes der Ware;
- 2) Bescheinigung der Bedingungen eines Beförderungsvertrags;
- 3) Warendispositionsdokument, welches den mittelbaren Besitz der Ware belegt (Zusatzfunktion).

[...] Eine Zusatzfunktion (Dispositionsdokument) ermöglicht den Verkauf von Transportgütern („Dokumentenverkauf“ ohne physischen Besitz der Ware), und die Handelsfinanzierung (Kreditbriefe usw.), da Güter als Sicherheit betrachtet werden können. Außerdem darf die Ware ausschließlich dem Halter eines solchen Dispositionsdokumentes überhändigt werden. Dispositionsdokumente können begebbar sein oder nicht, abhängig davon, ob Rechte übertragbar sind oder nicht.

[...] Aufgrund dieser drei Funktionen unterscheidet man zwischen zwei Arten von Beförderungspapieren:

- Frachtbriefe, welche die beiden ersten Funktionen haben;
- Konnossemente, die alle drei Funktionen haben.“³

8. Es ist allgemein anerkannt, dass es keine größeren Schwierigkeiten bereitet, nicht begebbare Beförderungspapiere in Papierform durch elektronische Aufzeichnungen zu ersetzen. Demgegenüber gibt es große Schwierigkeiten bei den begebaren Beförderungspapieren. Das Erfordernis, für Verwaltungszwecke ein nicht begebbares papiergestütztes Beförderungspapier (z. B. den Frachtbrief) zu verwenden, kann sich jedoch auch negativ auf die Verwendung des elektronischen Beförderungspapiers auswirken.
9. Artikel 6 § 9 ER CIM besagt, dass „[d]er Frachtbrief einschließlich des Frachtbriefdoppels [...] auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen [kann], die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.“ Die ER CIM sehen also ausdrücklich eine Rechtsgrundlage für den elektronischen Frachtbrief vor, die auf dem Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit beruht, aber keine detaillierten Anforderungen enthält.
10. Darüber hinaus gibt es natürlich rechtliche und technische Fragen im Zusammenhang mit elektronischen Beförderungspapieren. Letztere liegen jedoch nicht im Anwendungsbereich der ER CIM.
11. In diesem vorläufigen Konzeptpapier wird ein Überblick über die jüngsten Arbeiten der OTIF zum elektronischen Frachtbrief (II) und die einschlägigen Bestimmungen anderer Übereinkommen über den Beförderungsvertrag (III) gegeben. Abschließend wird kurz auf einige relevante Entwicklungen in der EU eingegangen (IV).

³ Arbeitsdokument LAW-21023-GTEJ 4/13 „Konzeptpapier zum Konnossement“ für die 4. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, Absätze 8 bis 10.

II. JÜNGSTE ARBEITEN DER OTIF ZUM ELEKTRONISCHEN FRACHTBRIEF

A. 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25.–26. Juni 2014)

12. In Vorbereitung der 25. Tagung des Revisionsausschusses übermittelte das CIT dem Sekretariat der OTIF am 3. Dezember 2013 eine Reihe von Änderungsvorschlägen zu den ER CIM, darunter Anregungen zur Erstellung elektronischer Dokumente und Vorschläge zur diesbezüglichen Änderung oder Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen zu den ER CIM.
13. Zum einen wurde angeregt, einen neuen Artikel 6a in die ER CIM über die Form des elektronischen Frachtbriefs aufzunehmen. Dies wurde wie folgt begründet:
- „Die Realisierungsarbeiten des Projektes e-RailFreight haben gezeigt, dass das Prinzip der funktionellen Gleichwertigkeit gemäss Art. 6 § 9 CIM für damalige Zeit in der Praxis erlaubte, Rechtsicherheit in Bezug auf die Landesrechte sicherzustellen. Dieses Prinzip macht das System aber komplex und teuer, denn der Papierprozess lässt sich nur schwer vollumfänglich in elektronische Prozesse umsetzen.
- Der Entwurf von Artikel 6a CIM ist dazu bestimmt, Artikel 6 § 9 CIM durch materielle Bestimmungen zu ersetzen und dem elektronischen Frachtbrief Vorrang einzuräumen.“
14. Der Vorschlag, Artikel 42 der ER CIM (Tatbestandsaufnahme) zu ändern, folgte dem „gleiche[n] Ansatz wie für den elektronischen Frachtbrief (Vorrang der elektronischen Fassung). In Ausnahmefällen können der Beförderer und der Berechtigte vereinbaren, die Tatbestandsaufnahme in Papierform zu erstellen.“
15. Das Sekretariat der OTIF nahm die Anregungen des CIT auf und legte sie der 25. Tagung des Revisionsausschusses in zwei Dokumenten zum Beschluss vor:
- Das erste Dokument, CR 25/5⁴ vom 17. April 2014 enthielt die Vorschläge für eine Teilrevision der ER CIM.
 - Das zweite Dokument, CR 25/5 Add. 1⁵, ebenfalls vom 17. April 2014, enthielt Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Änderungen sowie die diesbezüglich an den Erläuternden Bemerkungen vorzunehmenden Änderungen.
16. Einer der Hauptvorteile dieser Änderung der ER CIM war die Schaffung der Möglichkeit, den Frachtbrief und die Begleitdokumente künftig ausschließlich auf elektronischem Wege auszutauschen, indem Artikel 6 Absatz 9 CIM ersetzt und dem elektronischen Frachtbrief Vorrang eingeräumt wurde.
17. Der Vorschlag für den neuen Artikel 6a der ER CIM (Form des Frachtbriefs) enthielt fünf Absätze, in denen den Bedürfnissen der einzelnen Akteure in Bezug auf den Frachtbrief Rechnung getragen wurde, damit das gewählte Verfahren für die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs und der Begleitdokumente die Übertragungsweise der Daten sowie die Art der Sendung und alle nötigen Garantien wie die Richtigkeit und Verlässlichkeit der Vermerke des besagten elektronischen Frachtbriefs festlegt und sicherstellt. Darüber hinaus wurde auch die Möglichkeit eines Frachtbriefs in Papierform weiter vorgesehen.
18. Auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses⁶ informierte die Europäische Kommission die Delegationen, dass die Revision der ER CIM in die geteilte Zuständigkeit der EU mit ihren Mitgliedstaaten fällt. Die Europäische Kommission erklärte, das Stimmrecht im Namen der EU bei den Artikeln 6 und 6a der ER CIM auszuüben, über die übrigen Artikel würden die

⁴ Siehe Dokument [CR 25/5](#) „Teilrevision von Anhang B (ER CIM)“.

⁵ Siehe Dokument [CR 25/5 Add.1](#) „Teilrevision von Anhang B (ER CIM) - Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen“.

⁶ Siehe [Niederschrift der 25. Tagung des Revisionsausschusses](#), S. 17.

Mitgliedstaaten selbst abstimmen. Durch die Verwendung des Frachtbriefs und der Begleitdokumente für Zoll-, Gesundheits- und phytosanitäre Verfahren betreffen die Änderungen das EU-Recht direkt. Die EU stimmte zwar der Absicht der OTIF zu, der elektronischen Form des Frachtbriefs Vorrang einzuräumen, war jedoch der Ansicht, dass die Annahme dieser Änderungen unerwünschte Folgen haben könnte, da die Europäische Kommission im Rahmen des Zollkodex der Union Vorarbeiten für die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente im Versandverfahren eingeleitet habe. Die EU schlug daher vor, bei diesem Revisionsausschuss noch nicht über diese Änderungen abzustimmen und die Zusammenarbeit zwischen OTIF und EU in dieser Frage fortzusetzen, um bis zur nächsten Revision der ER CIM über eine gut vorbereitete Lösung zu verfügen, die idealerweise gleichzeitig mit dem neuen Zollkodex der Union und dessen Anwendungsbestimmungen voraussichtlich zum 1. Mai 2016 in Kraft treten sollte.

19. Im Lichte des Standpunkts der EU schlug der Generalsekretär vor, alle Änderungen der ER CIM auf die nächste Generalversammlung zu vertagen und das Sekretariat der OTIF zu beauftragen, seine Position soweit mit der EU zu harmonisieren, dass der nächsten Generalversammlung zu ihrer Tagung 2015 ein Textvorschlag unterbreitet werden könne.
20. Im Ergebnis der Diskussion beschloss der Revisionsausschuss die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses zur Ausarbeitung eines Revisionsvorschlags für die ER CIM mit Schwerpunkt auf angemessenen Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief.

Die Arbeitsgruppe sollte dem Revisionsausschuss ihre Vorschläge im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorlegen, so dass sie bei der nächsten Generalversammlung behandelt werden können.

B. Konsultationssitzung (Brüssel, 19. September 2014)

21. Im Anschluss an die 25. Tagung des Revisionsausschusses hielt es der Generalsekretär für notwendig, vor der ersten Tagung der von dieser Tagung des Revisionsausschusses eingesetzten Arbeitsgruppe CIM eine Konsultationssitzung mit der Europäischen Kommission zu organisieren, um in Bezug auf die künftige Einführung des neuen Artikels 6a (Form des elektronischen Frachtbriefs) der ER CIM eine Einigung herbeizuführen.
22. Vertreter der Europäischen Kommission (GD MOVE, GD TAXUD und GD SANCO) sowie Vertreter des OTIF-Sekretariats, des CIT und der CER nahmen an dieser Sitzung teil, die am 19. September 2014 in Brüssel stattfand.
23. Die Beschlusserklärung der Konsultationssitzung wurde von der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF gebilligt. CIT und CER unterstützten das Konsultationsdokument dieser Sitzung.
24. Die Beschlusserklärung lautete wie folgt:

„Nach der Sitzung wurde festgestellt, dass die GD MOVE, die GD TAXUD und die GD SANCO mit der neuen Bestimmung des Artikels 6a erreichen wollen, dass elektronische Dokumente schrittweise zum Standard werden, wie es der Eisenbahnmarkt in allen Fällen, in denen dies möglich ist, verlangt. Eine Verwendung des Papierfrachtbriefs bleibt, insbesondere wenn die Zollvorschriften dies verlangen, selbstverständlich möglich. Diese Möglichkeit ist besonders für phytosanitäre Dokumente von Bedeutung. Es ist daher notwendig, den Vorrang des Zollrechts in den Erläuternden Bemerkungen zu den CIM zu verdeutlichen.

In der Diskussion stellte sich auch die Frage nach der möglichen Koexistenz von Papierdokumenten für Begleitdokumente sowie für den Frachtbrief selbst. Es wurde daher beschlossen, in die Erläuternden Bemerkungen einen erklärenden Satz aufzunehmen.

Es gäbe dann kein wesentliches Problem, das der Annahme des neuen Artikels 6a der ER CIM in seinem Wortlaut entgegenstehen würde, denn:

1. Artikel 6 § 7 der ER CIM, der in den Bereich des Zolls fällt, wird nicht gestrichen, so dass die Kompatibilität mit dem derzeitigen Rahmen des Zollkodex weiterhin gegeben ist.
2. § 5 des neu vorgeschlagenen Artikels 6a lautet wie folgt: „Die Parteien des Beförderungsvertrages können vereinbaren, dass der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente in Papierform erstellt werden.“

In diesem Zusammenhang bleibt der Wortlaut von Artikel 6a ergänzendes Recht, d.h. der Frachtbrief und die Dokumente werden in elektronischer Form erstellt, es sei denn, die Vertragsparteien vereinbaren, sie in Papierform zu erstellen, wozu sie bei den Zolldokumenten verpflichtet sein werden. Die gewählte Formulierung wird es ermöglichen, künftige Entwicklungen des Zollkodex in Richtung papierloser Verfahren schrittweise zu berücksichtigen. Sie erlaubt auch die Koexistenz der beiden Systeme.

3. Für den genauen Inhalt der Frachtbriefe (elektronisch und in Papierform) ist das CIT zuständig, das dafür sorgen wird, dass sie an die Entwicklung des Zollrechts angepasst werden. Der Wortlaut des neuen Artikels 6a ist flexibel genug, um sich kontinuierlich an die Entwicklungen im Zollrecht anzupassen, die unseres Wissens nach bis 2020 gestaffelt sein werden.“

C. 1. Tagung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses (Bern, 9. Dezember 2014)

25. Das Sekretariat der OTIF unterbreitete der 1. Tagung der Arbeitsgruppe Vorschläge für Teilerläuterungen der ER CIM⁷, die sich auf die Vorschläge der 25. Tagung des Revisionsausschusses stützten. In den Erläuterungen⁸ zu diesen Änderungsvorschlägen geht das Sekretariat auf die Überlegungen des CIT und des Sekretariats der OTIF zur Entwicklung präziser materieller Vorschriften für den elektronischen Frachtbrief und, wenn möglich, für die elektronischen Begleitdokumente ein. Es stellt fest, dass der Vorschlag für einen neuen Artikel 6a der ER CIM, der die Streichung von Artikel 6 § 9 zur Folge hat, den folgenden Anforderungen Rechnung trägt:

- Vorrang des elektronischen Frachtbriefs und der elektronischen Begleitdokumente vor den Papierfassungen,
- Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs,
- Vollständigkeit und Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben,
- Verwendung des Frachtbriefs in Papierform im Bedarfsfall.

Nur Belgien⁹ und der Internationale Verband der Tarifeure (IVT)¹⁰ haben zu den vorgeschlagenen Änderungen bezüglich elektronischer Dokumente Stellung genommen.

26. Vor allem auf der 1. Sitzung¹¹ der Arbeitsgruppe äußerten sich die Mitgliedstaaten zu diesen Änderungsvorschlägen.

27. Die Europäische Kommission war der Ansicht, dass nach einigen Arbeitstreffen zwischen der Europäischen Kommission, den Interessengruppen und der OTIF der Wortlaut von Artikel 6a

⁷ Siehe Dokument [CIM 1/2](#) „Teilrevision von Anhang B (ER CIM)“.

⁸ Siehe Dokument [CIM 1/2 Add.1](#) „Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen“.

⁹ Siehe [Sitzungsdokument 1](#) – Stellungnahme Belgiens.

¹⁰ Siehe [CIM 1/4](#) – Stellungnahmen der interessierten Organisationen und Verbände.

¹¹ Siehe [Bericht](#) der 1. Tagung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses.

sowie die Ergänzungen zu den Erläuternden Bemerkungen für die Zwecke der Zoll- und sonstigen Behörden der Europäischen Kommission angemessen erscheinen.

28. In Bezug auf den vorgeschlagenen Artikel 6a äußerte Deutschland, unterstützt von Österreich, einige Vorbehalte. Aus deutscher Sicht seien die Änderungen nicht erforderlich, da Artikel 6 § 9 der ER CIM bereits die Möglichkeit der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs vorsieht. Auf das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit könne nicht verzichtet werden. Ein elektronisches Dokument, das die Funktionen des Frachtbriefes – insbesondere die Beweis-, Sperr- und Quittungsfunktion – nicht gewährleiste, könne nicht als Frachtbrief bezeichnet werden. Es sei verfrüht, das elektronische Verfahren als Regelfall vorzuschreiben, bevor nicht klar definierte technische Verfahren festgelegt worden seien (elektronische Interoperabilität). Das bestehende Regel-Ausnahme-Verhältnis dürfe nicht umgekehrt werden, solange die elektronischen Aufzeichnungen nicht die Funktionen eines Frachtbriefs erfüllen und das Verfahren zu ihrer Erstellung in Artikel 6a § 2 den Parteien überlassen bleibt. Es fehle eine Auffangregelung für den Fall, dass die Parteien keine Regelung über das Verfahren der elektronischen Aufzeichnungen getroffen haben. Da Artikel 6a kein Standardverfahren festschreibe, müsse bei Fehlen einer Regelung durch die Parteien die Papierform der Regelfall bleiben. Ferner äußerte Deutschland auch gegen den Wortlaut des Artikels 6a § 5, wonach die Festlegung des Verfahrens den Parteien überlassen bleibt, Vorbehalte. Bei Fehlen einer solchen Festlegung bestehe eine Regelungslücke.
29. Abschließend einigte man sich, dass die OTIF in Abstimmung mit den Interessengruppen und interessierten Mitgliedstaaten einen neuen Wortlaut für Artikel 6a vorschlagen werde, zu dem sich Interessengruppen und Mitgliedstaaten dann in einer neuen Arbeitsgruppensitzung äußern können.
30. Deutschland äußerte gegenüber der vorgeschlagenen Änderung des Artikels 42 der ER CIM betreffend die Tatbestandsaufnahme die gleichen Vorbehalte.

D. 2. Tagung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses (Bern, 18. März 2015)

31. Im Lichte der Diskussionen bei der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses erarbeitete das Sekretariat der OTIF einen neuen Vorschlag für Artikel 6a und für eine Änderung von Artikel 6 § 9 der ER CIM.¹² Stellungnahmen gingen ein von Frankreich¹³, der GD TAXUD¹⁴, der GD SANCO¹⁵, dem Internationalen Verband der Tarifeure (IVT)¹⁶, Deutschland¹⁷, dem Berater Herrn Prof. Freise¹⁸ und Belgien¹⁹.

¹² Siehe Dokument [CIM 2/1](#) – Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen und Verbände und neuer Vorschlag des Sekretariates der OTIF zur Umformulierung des neuen Artikels 6a der ER CIM und zur Änderung von Artikel 6 § 9 der ER CIM.

¹³ Siehe Dokument [CIM 2/1 ad1](#) – Stellungnahme Frankreichs.

¹⁴ Siehe Dokument [CIM 2/1 ad2](#) – Kommentare GD TAXUD.

¹⁵ Siehe Dokument [CIM 2/1 ad3](#) – Kommentare GD SANCO.

¹⁶ Siehe Dokument [CIM 2/1 ad4](#) – Anmerkungen IVT (Internationaler Verband der Tarifeure).

¹⁷ Siehe Dokument [CIM 2](#) – Stellungnahme Deutschlands.

¹⁸ Siehe Dokument [CIM 2](#) – Kommentare von Herrn Prof. Freise (Consultant).

¹⁹ Siehe Dokument [CIM 2](#) – Stellungnahme Belgiens.

32. In diesem Dokument hielt das Sekretariat die folgenden Grundsätze für die Änderung von Artikel 6a ER CIM fest:
- a) Der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit der elektronischen Datenaufzeichnungen mit der Papierfassung ist durch die Änderung des entsprechenden Satzes aus dem derzeitigen Artikel 6 § 9, der neu in § 3 des Artikels 6a CIM aufgenommen werden soll, zu gewährleisten. Diesen Grundsatz haben die Teilnehmer der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe einstimmig beschlossen.
 - b) Der Satz aus Artikel 6a § 5 des Entwurfes der CIM, nach dem die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren können, Frachtbrief und Begleitdokumente in Papierform zu erstellen, ist in einen gesonderten Paragraph 2 aufzunehmen. Wenn sich also die Parteien nicht auf einen elektronischen Frachtbrief einigen oder wenn Bestimmungen des öffentlichen Rechts dagegen stehen (Zoll- oder phytosanitäre Vorschriften), muss der Frachtbrief in Papierform erstellt werden können. Dieser Punkt muss auch in den Erläuternden Bemerkungen [...] deutlich gemacht werden [...].
 - c) Das Sekretariat denkt, dass gemäß Artikel 6 § 8 CIM ein einheitliches Muster für die Erstellung des elektronischen Frachtbriefs festgelegt werden könnte. Dieser Paragraph besagt: „Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest. Die Parteien des Beförderungsvertrages könnten sich dann auf die Verwendung eines solchen Musters einigen.“
 - d) In Anbetracht des Vorstehenden könnte es nützlich sein festzulegen, ob die für die elektronischen Datenaufzeichnungen nötigen grundlegenden Elemente näher bestimmt werden müssen. Falls ja, hält das Sekretariat Artikel 5 der e-CMR für eine gute Grundlage. Um den internationalen Verbänden einen gemeinsamen Rahmen zu geben, könnte man überlegen, [...] Paragraph 1b zu Artikel 6a hinzuzufügen.“
33. Auf der 2. Sitzung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses²⁰ waren die Delegationen sich einig, dass der elektronische Frachtbrief zwar ein unumgängliches Thema darstellt, das jedoch noch gewisse Fragen aufwirft. Die zur genaueren Untersuchung benötigte Zeit sei im Rahmen der aktuellen knappen Fristen nicht gegeben. In der Zwischenzeit wurde das CIT gebeten, seine Mitglieder um die Untersuchung und Definition der notwendigen Elemente zu bitten. Der Vorschlag der Vorsitzenden zur Aufnahme der drei die Papierfassung des Frachtbriefs vorschreibenden Situationen und die Integration des Artikels 5 e-CMR wurden als gute Verbesserungsansätze angesehen.
34. Infolge des konstruktiven Vorschlags der Vorsitzenden befürwortet die Arbeitsgruppe ebenfalls, folgenden Text als mögliche Grundlage für zukünftige Diskussionen einer voraussichtlich 2016 einzuberufenden Arbeitsgruppe des Generalsekretärs genauer zu untersuchen:
- „§ 1 Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischer Datenaufzeichnung zu erstellen. Zu diesem Zweck haben die Parteien des Beförderungsvertrages ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist.
 - § 2 Unter Vorbehalt des § 1 können die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren, dass der Frachtbrief und die Begleitdokumente in Papierform erstellt werden, wenn sie zu keiner Einigung gemäß § 1 gelangen können, wenn sie dies so beschließen oder hierzu gemäß Artikel 2 verpflichtet sind.

²⁰ Siehe [Bericht](#) der 2. Sitzung der Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses.

- § 2b Das Verfahren zur Registrierung und Bearbeitung der Daten hat insbesondere zu enthalten:
- a) die Festlegung des Verfahrens, mit dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt und der befugten Partei übermittelt wird;
 - b) die Bestimmung des Vorgehens, mit dem der Inhaber der Rechte, die aus dem elektronischen Frachtbrief entstehen, diese Rechte nachweisen kann;
 - c) die Festlegung der Art, wie die Bestätigung der Ablieferung an den Empfänger zu erfolgen hat;
 - d) die Vereinbarung der Verfahren, mit denen der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann und
 - e) die Übereinkunft bezüglich der Verfahren, die den elektronischen Frachtbrief allenfalls mit einem anderweitig ausgestellten Frachtbrief ersetzen.
- § 3 Das zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendete Verfahren muss, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.
- § 4 Das Verfahren zur Erstellung des elektronischen Frachtbriefs und der elektronischen Begleitdokumente muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Ausstellung vollständig und unversehrt sind.
- § 5 Das Verfahren, das zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart wird, um den elektronischen Frachtbrief zu ergänzen oder zu ändern, muss die vorgenommenen Veränderungen erkenntlich machen können. Desgleichen muss es auch die ursprünglichen Angaben, die im elektronischen Frachtbrief enthalten sind, erhalten können.
- § 6 Der elektronische Frachtbrief ist von den Parteien des Beförderungsvertrages zu authentifizieren.
- Die Authentifizierung hat durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren zu erfolgen die/das mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist.“
35. Eine weitere Schlussfolgerung der Diskussionen war, dass man sich bei zukünftigen Überlegungen auf die Bestimmungen der e-CMR stützen und auch untersuchen sollte, ob Artikel 6 § 8 ER CIM durch einen Zusatz ergänzt werden sollte, nach dem sich die internationalen Befördererverbände auf die Verfahren zur elektronischen Datenaufzeichnung zu einigen haben.
36. Die Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses einigte sich darauf, dass es Sache der internationalen Befördererorganisationen sei, 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 Beförderungsvertrages beteiligten Parteien durchführbar ist.
37. Betreffend Artikel 42 (Tatbestandsaufnahme) ER CIM einigte die Arbeitsgruppe sich darauf, dass die für den elektronischen Frachtbrief in Betracht gezogenen Erwägungen auch die Grundlage für die zukünftigen Diskussionen zur Priorisierung der elektronischen Tatbestandsaufnahme bilden sollten

E. 12. Tagung der Generalversammlung (29.-30. September 2015)

38. Der Generalsekretär berichtete²¹ der 12. Generalversammlung über die von der Arbeitsgruppe CIM durchgeführten Arbeiten zu den Vorschlägen zur Änderung der ER CIM, die der 25. Tagung des Revisionsausschusses unterbreitet wurden.

39. Aus dem Bericht ging Folgendes hervor:

- „1. Für eine Befürwortung der Änderungsvorschläge betreffend den elektronischen Frachtbrief ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch zu früh. Es sind noch einige Fragen offen, die innerhalb der knappen Fristen zwischen dem Revisionsausschuss und der 12. Generalversammlung nicht mit der nötigen Sorgfalt untersucht werden können, die dieses komplexe Thema erfordert.
2. Nichtsdestoweniger bleibt der elektronische Frachtbrief ein unumgängliches Thema. In einigen Mitgliedstaaten machen die Eisenbahnunternehmen bereits massiv Gebrauch vom elektronischen Frachtbrief. Eine solide Rechtsgrundlage für den elektronischen Frachtbrief ist daher notwendig.
3. Auch wenn die elektronische Fassung des Frachtbriefs und der Begleitdokumente priorisiert wird, müssen die Parteien des Beförderungsvertrages in den folgenden drei Fällen weiterhin auch die Erstellung des Frachtbriefs und der Begleitdokumente in Papierform beschließen können:
 - wenn sie nicht in der Lage sind, ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist;
 - wenn sie sich darauf einigen, die Papierform zu verwenden;
 - wenn sie zur Erstellung der Papierform des Frachtbriefs und der Begleitdokumente verpflichtet sind, weil auf die den ER CIM unterliegende Beförderung gleichzeitig auch Bestimmungen des öffentlichen Rechts Anwendung finden, insbesondere Bestimmungen zur Beförderung gefährlicher Güter sowie Zollrechts- oder Tierschutzbestimmungen (Artikel 2 ER CIM).
4. Zudem sollten in hochrangigen Bestimmungen die grundlegenden Elemente festgelegt werden, die für die Verfahren zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten notwendig sind; als Grundlage sollte hier insbesondere Artikel 5 des e-CMR dienen.

Die Festlegung der Verfahrensdetails hingegen ist Sache der internationalen Befördererverbände und insbesondere des CIT, um den Parteien in der Praxis für den elektronischen Frachtbrief die besten Bedingungen in Bezug auf Effizienz und Rechtssicherheit zu bieten. Es ist also auch zu untersuchen, ob Artikel 6 § 8 durch einen Zusatz ergänzt werden sollte, nach dem sich die internationalen Befördererverbände auf die Verfahren zur elektronischen Datenaufzeichnung zu einigen haben.

Das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit der elektronischen Datenaufzeichnungen mit der Papierfassung ist eine Grundvoraussetzung (aktueller Artikel 6 § 9 ER CIM) für alle Funktionen, die der Papierfrachtbrief derzeit erfüllt.

5. In diesem Zusammenhang muss das zwischen den Parteien vereinbarte Verfahren vom Zeitpunkt der Ausstellung an die Vollständigkeit und Unversehrtheit der im elektronischen Frachtbrief und in den elektronischen Begleitdokumenten enthaltenen Angaben gewährleisten. Desgleichen muss es auch die ursprünglichen Angaben, die im elektronischen Frachtbrief enthalten sind, erhalten und vorgenommene Änderungen erkenntlich machen können.

²¹ Siehe Dokument [CR 12/9](#) – Teilrevision von Anhang B (ER CIM).

Die Authentifizierung wird durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren erfolgen die/das mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist.

Zwar hat die Arbeitsgruppe die Bestimmungen nicht endgültig angenommen, die Vorschläge für den neuen Artikel 6a über den elektronischen Frachtbrief in Übereinstimmungen mit den nachfolgenden Grundsätzen jedoch befürwortet.

Diese Vorschläge müssten noch genauer untersucht werden, können aber als Diskussionsgrundlage einer zukünftigen Arbeitsgruppe des Generalsekretärs dienen, die voraussichtlich in 2016 zusammentreffen wird, nachdem der Sektor eine weitere Überprüfung der funktionalen Anforderungen an den elektronischen Frachtbrief vorgenommen hat.“

40. Die Generalversammlung 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.²²

F. 26. Tagung des Revisionsausschusses 2018 (27.–28. Februar 2018)

41. Das Sekretariat der OTIF legte der 26. Tagung des Revisionsausschusses einen neuen Bericht des Generalsekretärs über die Teilrevision der ER CIM vor.²³

42. In diesem Dokument berichtet das Sekretariat der OTIF über die Entwicklungen, insbesondere über den Bericht des CIT über die Digitalisierung von Beförderungspapieren bei den Eisenbahnen und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen.

43. Diesen Bericht ist Folgendes zu entnehmen:

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), erarbeitet wurden, und dass diese Handbücher vom zuständigen Organ des CIT, dem 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.

²² Siehe [Schlussdokument](#) der 12. Tagung der Generalversammlung, Punkt 7.7.

²³ Siehe Dokument [LAW-17127-CR 26/6](#) – Teilrevision von Anhang B (ER CIM). Bericht des Generalsekretärs.

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 zweite Satz in Artikel 6 § 9 der gegenwärtigen ER 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 im COTIF/in den CIM prüfen und sich ggf. mit einem konkreten Revisionsvorschlag der Rechtstexte an die OTIF wenden.“

44. Die 26. Tagung des Revisionsausschusses nahm diesen Bericht zur Kenntnis und beauftragte 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.²⁴

III. ANDERE ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN BEFÖRDERUNGSVERTRAG

A. Eisenbahnverkehr

45. Neben den ER CIM ist ein weiteres internationales Rechtsinstrument auf den Güterbeförderungsvertrag anwendbar. Es handelt sich um das Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS) (anwendbar seit 1. November 1951 mit Änderungen und Ergänzungen zum 01.07.2021) der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD).

46. Artikel 2 „Begriffsbestimmungen“ SMGS lautet wie folgt:

„Elektronisches Dokument bezeichnet ein rechtsgültiges Dokument, das in elektronischer Form erstellt wurde und die für das betreffende Dokument festgelegte Datenmenge enthält, das nach den Bestimmungen dieses Abkommens ausgestellt wurde.“

47. Artikel 14 „Beförderungsvertrag“ § 7 SMGS lautet wie folgt:

„Die an der Beförderung Beteiligten [der Absender, der Beförderer oder der Empfänger] können ihre Rechte und Pflichten mit Hilfe von Dokumenten auf Papier oder in elektronischer Form wahrnehmen. Elektronische Dokumente werden verwendet, wenn die an der Beförderung beteiligten Beförderer dies vereinbaren.“

48. Artikel 15 „Frachtbrief“ § 4 SMGS lautet wie folgt:

Der Frachtbrief kann in Form eines Papierdokuments (Papierfrachtbrief) oder eines elektronischen Dokuments (elektronischer Frachtbrief) erstellt werden.“

²⁴ Siehe [Niederschrift](#) der 26. Tagung des Revisionsausschusses, S. 10 bis 12.

49. Artikel 46 „Ansprüche“ § 2 SMGS lautet wie folgt:

„Die Ansprüche sind schriftlich mit einer angemessenen Begründung und unter Angabe des geforderten Betrags geltend zu machen. Ansprüche können in Papierform oder in elektronischer Form erfolgen, wenn dies nach einer zwischen den Beteiligten der Beförderung zu treffenden Vereinbarung zulässig ist. [...]“

B. Straßenverkehr

50. Verträge über grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr sind geregelt durch:

- das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR);
- die OHADA (Organisation für die Harmonisierung des Wirtschaftsrechts in Afrika) und deren einheitlichen Akt über den Beförderungsvertrag im Straßengüterverkehr.

51. Im Jahr 2008 wurde das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief angenommen. Gemäß der Präambel des Zusatzprotokolls besteht sein Ziel darin, „die freiwillige Ausstellung des Frachtbriefs mittels Verfahren zur elektronischen Erfassung und Bearbeitung von Daten zu erleichtern“. Am 8. März 2022 gab es 30 Vertragsparteien dieses Zusatzprotokolls (e-CMR).

52. Artikel 1 „Begriffsbestimmungen“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„elektronische Kommunikation“ [bedeutet] eine elektronisch erfasste, übermittelte, erhaltene oder gespeicherte Information, die zugänglich ist und später abgefragt werden kann;

„elektronischer Frachtbrief“ ein Frachtbrief, der mittels elektronischer Kommunikation vom Frachtführer, vom Absender oder jeder anderen Partei ausgestellt wird, welche an der Ausführung eines Beförderungsvertrags, der unter das Übereinkommen fällt, ein Interesse hat, einschließlich der Daten, die der elektronischen Meldung beigefügt oder anderweitig logisch mit der Meldung verknüpft sind und im Moment ihrer Ausfertigung oder nachträglich entstehen, und als deren Bestandteil gelten;

„elektronische Signatur, Daten in elektronischer Form, die anderen elektronischen Daten beigefügt oder logisch mit ihnen verknüpft sind und die zur Authentifizierung dienen.“

53. Artikel 2 „Anwendungsbereich und Tragweite des elektronischen Frachtbriefs“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„1. Soweit in diesem Protokoll nicht etwas anderes bestimmt ist, können der im Übereinkommen bezeichnete Frachtbrief sowie alle Gesuche, Erklärungen, Weisungen, Anordnungen, Vorbehalte oder andere Mitteilungen, die die Ausführung eines Beförderungsvertrags, der diesem Übereinkommen untersteht, betreffen, mittels elektronischer Kommunikation erstellt werden.

2. Ein Frachtbrief, der gemäß diesem Protokoll ausgestellt wird, ist dem im Übereinkommen bezeichneten Frachtbrief gleichgestellt und hat aus diesem Grund dieselbe Beweiskraft und erzielt die gleichen Wirkungen wie letzterer.“

54. Artikel 3 „Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„1. Die Vertragsparteien des Beförderungsvertrags authentifizieren den elektronischen Frachtbrief über eine elektronische Signatur, die mit dem elektronischen Frachtbrief, auf den sie sich bezieht, verknüpft ist. Bis zum Beweis des Gegenteils gilt die Zuverlässigkeit der elektronischen Signatur als gegeben, wenn sie:

- a. ausschließlich der Inhaberin oder dem Inhaber zugeordnet ist;

- b. die Identifizierung der Inhaberin oder des Inhabers ermöglicht;
- c. mit Mitteln erzeugt wird, welche die Inhaberin oder der Inhaber unter ihrer oder seiner alleinigen Kontrolle halten kann;
- d. mit den Daten, auf die sie sich bezieht, so verknüpft ist, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann.

2. Neben der elektronischen Signatur kann die Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs auch über ein anderes elektronische Verfahren erfolgen, wenn dieses Verfahren nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgefertigt wird, gestattet ist.

3. Der Inhalt des unterzeichneten elektronischen Frachtbriefs muss den dafür befugten Personen zugänglich sein.“

55. Artikel 4 „Bedingungen für die Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„1. Der elektronische Frachtbrief enthält dieselben Angaben wie der im Übereinkommen bezeichnete Frachtbrief.

2. Das Verfahren zur Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der endgültigen Originalausfertigung an verlässlich und vertrauenswürdig sind. Diese Voraussetzung ist dann erfüllt, wenn die Angaben – mit Ausnahme von Hinzufügungen und Änderungen – im Verlauf der elektronischen Kommunikation, Speicherung oder Offenlegung vollständig und unverändert bleiben.

3. Die Angaben, die im elektronischen Frachtbrief enthalten sind, dürfen im Rahmen des Übereinkommens ergänzt oder geändert werden.

4. Das Verfahren, das eingesetzt wird, um den elektronischen Frachtbrief zu ergänzen oder zu ändern, muss die vorgenommenen Veränderungen erkennen können. Desgleichen muss es auch die ursprünglichen Angaben, die im elektronischen Frachtbrief enthalten sind, erhalten können.“

56. Artikel 5 „Umsetzung der Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„1. Die Parteien, welche an der Ausführung eines Beförderungsvertrags beteiligt sind, einigen sich über die Verfahren und ihre Umsetzung, die zur Erfüllung der Vorschriften dieses Protokolls und des Übereinkommens notwendig sind; insbesondere:

- a. legen sie das Verfahren fest, mit dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt und der befugten Partei übermittelt wird;
- b. gewährleisten sie, dass der elektronische Frachtbrief seine Vollständigkeit und Unveränderbarkeit behält;
- c. bestimmen sie das Vorgehen, mit dem der Inhaber der Rechte, die aus dem elektronischen Frachtbrief entstehen, diese Rechte nachweisen kann;
- d. halten sie die Art fest, wie die Bestätigung der Ablieferung an den Empfänger zu erfolgen hat;
- e. vereinbaren sie die Verfahren, mit denen der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann;
- f. kommen sie zu den Verfahren, die den elektronischen Frachtbrief allenfalls mit einem anderweitig ausgestellten Frachtbrief ersetzen, überein.

2. Die in Absatz 1 aufgezählten Verfahren müssen im elektronischen Frachtbrief bezeichnet und leicht überprüfbar sein.“

57. Artikel 6 „Ergänzende Urkunden“ des Zusatzprotokolls lautet wie folgt:

„1. Der Frachtführer übergibt dem Absender auf dessen Verlangen eine Empfangsbestätigung des Gutes sowie sämtliche Angaben, die für die Identifikation der Sendung und den Zugang zum elektronischen Frachtbrief, der unter diesem Protokoll erstellt wird, notwendig sind.

2. Der Absender kann dem Frachtführer die Urkunden gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe g und Artikel 11 des Übereinkommens mittels elektronischer Kommunikation zur Verfügung stellen, wenn diese Urkunden in der elektronischen Form bestehen und wenn die Parteien die Verfahren vereinbart haben, welche die Verbindung zwischen diesen Urkunden und dem elektronischen Frachtbrief gemäß diesem Protokoll herstellen können, ohne deren Vollständigkeit und Unveränderbarkeit zu gefährden.“

58. Das Zusatzprotokoll bildet einen ausdrücklichen Rechtsrahmen, in dem der rechtliche Wert des elektronischen Frachtbriefs anerkannt wird. Dieser Rechtsrahmen ermöglicht maßgeschneiderte Mittel für den Austausch von eCMR-Informationen, wie die „high-level architecture of the future eCMR system“²⁵ oder die Entwicklung spezifischer elektronischer Plattformen oder Software für eCMR, die von privaten Partnern entwickelt werden könnten.

59. Die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs stößt jedoch auf eine Reihe von Problemen, die seine allgemeine Anwendung verlangsamten. Im Jahr 2012 stellte die Internationale Straßentransport-Union (IRU) fest, dass die „elektronische Signatur“ ein Haupthindernis für die breitere Nutzung des elektronischen Frachtbriefs darstellt.²⁶ Die unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften und das Fehlen eines allgemein anerkannten internationalen Instruments erschweren die Schaffung eines gemeinsamen Systems. Dies war eines der Themen, die auf der außerordentlichen Sitzung der UNECE-Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“ (SC.1) im Jahr 2018 erörtert wurden.²⁷

60. Um die flächendeckende Einführung des Frachtbriefs zu erleichtern, wurde 2021 für zwei Jahre unter der Schirmherrschaft der UNECE eine Expertengruppe zur Operationalisierung des eCMR eingesetzt. Zu den Arbeiten der Expertengruppe in den Jahren 2022 und 2023 gehört die Umsetzung der Anforderungen von Artikel 5 des Zusatzprotokolls (siehe oben) in die Praxis, einschließlich des Zwecks und des Anwendungsbereichs, der High-Level-Architektur und der konzeptionellen Spezifikationen eines künftigen Umfelds, das zu einem einfacheren Austausch von elektronischen Frachtbriefen beitragen würde.

61. Der einheitliche Akt der OHADA über den Beförderungsvertrag im Straßengüterverkehr enthält keine Bestimmungen über den elektronischen Frachtbrief.

C. Binnenschiffsverkehr

62. Verträge über die internationale Beförderung auf Binnenwasserstraßen werden durch das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) geregelt.

²⁵ ECE/TRANS/SC.1/2021/3, Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“, Zusatzprotokoll zum CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR), High level architecture of future eCMR system, 30. Juli 2021, [Französisch/Englisch](#).

²⁶ ECE/TRANS/SC.1/398, Bericht der Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“ über ihre 107. Sitzung, 12. November 2012, [Französisch/Englisch](#).

²⁷ ECE/TRANS/SC.1/S/398, Bericht der Sondersitzung der Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“, 16. April 2018, [Französisch/Englisch](#), Abs. 7.

63. Artikel 1 „Begriffsbestimmungen“ Ziffer 8 CMNI lautet wie folgt:

„schließt der Begriff ‚schriftlich‘, sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann.“

64. Artikel 11 „Art und Inhalt“ Abs. 2 CMNI lautet wie folgt:

„Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.“

65. Die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt betrifft sowohl die Einführung elektronischer Beförderungspapiere als auch den sicheren Austausch von Informationen für den Betrieb autonomer Schiffe. In diesem Zusammenhang wurde von der UNECE-Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrt“ (SC.3) ein Workshop über die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt organisiert.²⁸ Das Thema der Digitalisierung von Beförderungspapieren steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung computergestützter Austauschsysteme, der Entwicklung von Binnenschifffahrtsweginformationssystemen, der Schaffung intelligenter Verkehrssysteme, der Einführung digitaler Dienste und moderner Technologien.

66. Die UNECE hat Empfehlungen für UNECE-Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt formuliert.²⁹ Die Empfehlung Nr. 6 betrifft insbesondere die Förderung der Entwicklung von Automatisierung, Digitalisierung und anderen Innovationen in der Binnenschifffahrt. Die UNECE ist der Ansicht, dass der Sektor bei der Entwicklung des elektronischen Frachtbriefs von den Erfahrungen anderer Verkehrsträger lernen könnte. Neben der Förderung des Sektors könnte die UNECE „die Entwicklung eines harmonisierten internationalen Rechtsrahmens für die Digitalisierung von Beförderungsdokumenten unterstützen und mögliche Auswirkungen auf die bestehenden Rechtsinstrumente, insbesondere das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt, prüfen“³⁰. Der Binnenverkehrsausschuss hat diese Empfehlungen auf seiner 82. Sitzung angenommen.³¹

D. Luftverkehr

67. Verträge über internationale Beförderungen im Luftverkehr sind geregelt durch:

- das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal 1999) und
- das Warschauer System über die Haftung der Luftfahrtunternehmen bestehend aus dem Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen 1929) und einer Reihe von Änderungs- und Zusatzverträgen.

²⁸ ECE/TRANS/SC.3/2018/9 Workshop „Digitalisierung in der Binnenschifffahrt“, [Französisch/Englisch](#), Abs. 4.

²⁹ Kurzer Überblick über die im Entwurf der Überarbeitung des Weißbuchs über eine effiziente und nachhaltige Binnenschifffahrt in Europa enthaltenen Informationen.

³⁰ Informelles Dokument SC.3 Nr. 4 (2019), Empfehlung Nr. 6, Seite 48, Buchst. e, [Französisch/Englisch](#).

³¹ Informelles Dokument Nr.10/Rev6, [Französisch/Englisch](#).

68. Das Protokoll von Montreal Nr. 4 (1975) zur Änderung des Warschauer Abkommens von 1929 in der Fassung des Haager Protokolls von 1955, ersetzte die Bestimmungen von Artikel 5 durch die folgenden:

„1. Bei der Beförderung von Gütern wird ein Luftfrachtbrief ausgehändigt.

2. Mit Zustimmung des Absenders kann anstelle eines Luftfrachtbriefs jedes andere Mittel verwendet werden, das die Angaben über die auszuführende Beförderung enthält. Werden derartige andere Mittel verwendet, so erteilt der Luftfrachtführer dem Absender auf dessen Verlangen eine Empfangsbestätigung über die Güter, die es ermöglicht, die Sendung genau zu bestimmen und auf die mit diesen anderen Mitteln festgehaltenen Angaben zurückzugreifen.

3. Die Unmöglichkeit, an den Durchlieferungs- und Bestimmungsorten von anderen Mitteln Gebrauch zu machen, welche die Feststellung der Angaben über die Beförderung im Sinne des Absatzes 2 gestatten, berechtigt den Luftfrachtführer nicht dazu, die Annahme der Güter zur Beförderung zu verweigern.“

69. Artikel 4 „Güter“ des Übereinkommens von Montreal 1999 lautet wie folgt:

„1. Bei der Beförderung von Gütern ist ein Luftfrachtbrief auszuhändigen.

2. Anstelle eines Luftfrachtbriefs kann jede andere Aufzeichnung verwendet werden, welche die Angaben über die auszuführende Beförderung enthält. Werden derartige andere Aufzeichnungen verwendet, so muss der Luftfrachtführer dem Absender auf dessen Verlangen eine Empfangsbestätigung über die Güter aushändigen, die es ermöglicht, die Sendung genau zu bestimmen und auf die in diesen anderen Aufzeichnungen enthaltenen Angaben zurückzugreifen.“

70. Die Einführung des elektronischen Luftfrachtbriefs wurde vom Sektorverband IATA vorbereitet. Eine Arbeitsgruppe für elektronische Fracht³² nahm 2008 ihre Arbeit auf und kündigte 2019 an, dass der elektronische Frachtbrief ab 2019 zum Standard-Beförderungsvertrag für Luftfrachtsendungen werden und die papiergestützten Verfahren schrittweise ersetzen wird³³. Im Mai 2021 wurde der elektronische Luftfrachtbrief für 75,4 % der Luftfracht verwendet.³⁴

E. Seeverkehr

71. Es gibt mehrere internationale Regelwerke für die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg:

- das Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konossemente (Haager Regeln) von 1924;
- das Protokoll zur Änderung des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konossemente (konsolidierte Fassung bekannt als „Haag-Visby-Regeln“) von 1968;
- das Übereinkommen der Vereinten Nationen über den Güterseeverkehr („Hamburger Regeln“) von 1978 (in Kraft getreten in 1992).

72. Im Jahr 2008 wurde das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See, die „Rotterdam Regeln“, angenommen. Es ist jedoch noch nicht in Kraft getreten.

73. „Die Haager Regeln und die Hamburger Regeln besagen nicht, dass sie nur auf Papierkonossemente anwendbar sind, und sie enthalten nichts, was ihre Anwendung auf elektronische Konossemente ausschließt. Die Hamburger Regeln (Art. 14.3) [...] sehen die Möglichkeit vor, dass die Unterschrift auf elektronischem Wege geleistet werden kann [...]. Es scheint also

³² Weitere Informationen über diese Arbeitsgruppe finden Sie unter folgendem Link: [Englisch](#).

³³ Pressemitteilung der IATA: [Englisch](#).

³⁴ Monatsbericht Mai 2021 (letzter Bericht verfügbar im Februar 2022) unter folgendem Link: [Englisch](#).

keine internationalen rechtlichen Hindernisse für die Verwendung von elektronischen Konnossementen zu geben.“³⁵

74. Die Rotterdamer Regeln enthalten sehr detaillierte Vorschriften für elektronische Beförderungspapiere.
75. Artikel 1 „Begriffsbestimmungen“ Ziffern 17 bis 23 der Rotterdamer Regeln lauten wie folgt:
- „17. „Elektronische Kommunikation“ bedeutet Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, gesendet, empfangen oder gespeichert wird mit dem Ergebnis, dass auf die übermittelte Information später wieder zugegriffen werden kann.
18. „Elektronische Beförderungsaufzeichnung“ bedeutet Information in einer oder mehreren Nachrichten, die gemäß einem Frachtvertrag mittels elektronischer Kommunikation von einem Beförderer ausgestellt wird, einschließlich Information, die der Beförderer gleichzeitig mit der Ausstellung der elektronischen Beförderungsaufzeichnung oder anschließend daran mit ihr durch Anlagen logisch verknüpft oder auf andere Weise verbindet, so dass sie Bestandteil der elektronischen Beförderungsaufzeichnung wird, und welche
- a) die Übernahme von Gütern nach einem Frachtvertrag durch den Beförderer oder eine ausführende Partei beweist und
 - b) einen Frachtvertrag beweist oder enthält.
19. „Übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung“ bedeutet eine elektronische Beförderungsaufzeichnung,
- a) aus der durch Worte wie ‚an Order‘ oder ‚übertragbar‘ oder andere geeignete Worte, die nach dem auf die Aufzeichnung anwendbaren Recht als gleichermaßen wirksam anerkannt sind, hervorgeht, dass die Güter an Order des Absenders oder an Order des Empfängers versandt werden, und die nicht ausdrücklich als „nicht übertragbar“ bezeichnet ist, und
 - b) deren Verwendung den Anforderungen aus Artikel 9 Absatz 1 entspricht.
20. „Nicht übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung“ bedeutet eine elektronische Beförderungsaufzeichnung, die keine übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung ist.
21. „Ausstellung“ einer übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung bedeutet Ausstellung der Aufzeichnung nach Verfahren, die sicherstellen, dass über die Aufzeichnung von ihrer Erstellung an bis zu dem Zeitpunkt, in dem sie jede Wirkung oder Gültigkeit verliert, nur ausschließlich verfügt werden kann.
22. „Übertragung“ einer übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung bedeutet Übertragung der ausschließlichen Verfügungsgewalt über die Aufzeichnung.
23. „Angaben zum Vertrag“ bedeutet jede Information über den Frachtvertrag oder die Güter (einschließlich Bestimmungen, Vermerke, Signaturen und Indossamente), die sich in einer Beförderungsurkunde oder einer elektronischen Beförderungsaufzeichnung befindet.“
76. Kapitel 3 „Elektronische Beförderungsaufzeichnungen“ der Rotterdamer Regeln sieht Folgendes vor:
- „Artikel 8. Verwendung und Wirkung elektronischer Beförderungsaufzeichnungen
- Vorbehaltlich der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Anforderungen gilt Folgendes:

³⁵ Časlav Pejović: *Transport Documents in Carriage of Goods by Sea. International Law and Practice*. Routledge, 2020, S. 223.

a) Alle Angaben, die eine Beförderungsurkunde nach diesem Übereinkommen enthalten muss, können in einer elektronischen Beförderungsaufzeichnung aufgezeichnet werden, vorausgesetzt, die Ausstellung und spätere Verwendung einer elektronischen Beförderungsaufzeichnung geschieht mit Zustimmung des Beförderers und des Absenders, und

b) die Ausstellung oder Übertragung einer elektronischen Beförderungsaufzeichnung oder die ausschließliche Verfügungsgewalt über sie hat dieselbe Wirkung wie die Ausstellung, der Besitz oder die Übertragung einer Beförderungsurkunde.

Artikel 9. Verfahrensregeln für die Verwendung übertragbarer elektronischer Beförderungsaufzeichnungen

1. Die Verwendung einer übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung unterliegt Verfahrensregeln über

a) die Methode der Ausstellung und der Übertragung dieser Aufzeichnung an einen Inhaber, für den sie bestimmt ist;

b) eine Zusicherung, dass die übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung ihre Integrität behält;

c) die Art und Weise, wie der Inhaber nachweisen kann, dass er der Inhaber ist, und

d) die Art und Weise, wie bestätigt wird, dass die Ablieferung an den Inhaber erfolgt ist, oder dass die elektronische Beförderungsaufzeichnung nach Artikel 10 Absatz 2 oder Artikel 47 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und Buchstabe c jegliche Wirkung oder Gültigkeit verloren hat.

2. Die Verfahrensregeln nach Absatz 1 müssen in den Angaben zum Vertrag bezeichnet und leicht zu ermitteln sein.

Artikel 10. Ersetzung einer übertragbaren Beförderungsurkunde oder einer übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung

1. Ist eine übertragbare Beförderungsurkunde ausgestellt worden und vereinbaren der Beförderer und der Inhaber, diese Urkunde durch eine übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung zu ersetzen, so gilt Folgendes:

a) Der Inhaber gibt dem Beförderer die übertragbare Beförderungsurkunde oder, falls mehrere ausgestellt wurden, alle übertragbaren Beförderungsurkunden zurück;

b) der Beförderer stellt dem Inhaber eine übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung aus, die den Vermerk enthält, dass sie die übertragbare Beförderungsurkunde ersetzt, und

c) die übertragbare Beförderungsurkunde verliert daraufhin jegliche Wirkung oder Gültigkeit.

2. Ist eine übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung ausgestellt worden und vereinbaren der Beförderer und der Inhaber, diese elektronische Beförderungsaufzeichnung durch eine übertragbare Beförderungsurkunde zu ersetzen, so gilt Folgendes:

a) Der Beförderer stellt dem Inhaber an Stelle der elektronischen Beförderungsaufzeichnung eine übertragbare Beförderungsurkunde aus, die den Vermerk enthält, dass sie die übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung ersetzt, und

b) die elektronische Beförderungsaufzeichnung verliert daraufhin jegliche Wirkung oder Gültigkeit.“

77. Schließlich wird in den Rotterdamer Regeln durchgängig auf Beförderungspapiere (Beförderungsurkunden) und elektronische Beförderungsaufzeichnungen Bezug genommen.

F. Multimodaler Verkehr

78. Derzeit sind nur unimodale Übereinkommen in Kraft, deren Anwendung auf den multimodalen Verkehr ausgedehnt werden kann. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über den grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr von 1980 würde für alle Verträge über multimodale Beförderungen gelten, ist aber noch nicht in Kraft getreten.
79. Artikel 5 „Ausstellung des multimodalen Beförderungspapiers“ Abs. 3 lautet wie folgt:
- „Die Unterschriften auf multimodalen Beförderungspapieren können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.“

IV. RELEVANTE ENTWICKLUNGEN IN DER EU

80. In der EU gibt es zahlreiche Initiativen zur Digitalisierung. Für die Zwecke dieses vorläufigen Konzeptpapiers sind jedoch die Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (im Folgenden „Verordnung (EU) 2020/1056“), die sogenannte eFTI-Verordnung, und das Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (DTLF) die wichtigsten.
81. Das Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (DTLF) wurde von der Europäischen Kommission im Jahr 2015 zunächst bis 2018 (erstes Mandat) eingerichtet. 2018 erneuerte die Europäische Kommission das Mandat des DTLF (zweites Mandat).
82. Gemäß dem Beschluss der Kommission vom 13.9.2018 zur Einsetzung der Expertengruppe zur Digitalisierung in Verkehr und Logistik: Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (DTLF) bietet die Gruppe
- „eine Plattform für einen strukturellen Dialog, die Bereitstellung und den Austausch von Fachwissen sowie die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Interessenträgern im Hinblick auf die Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung und Durchführung der Tätigkeiten und Programme der Union zur Digitalisierung des Verkehrs- und Logistiksektors und zur Förderung eines effizienteren elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich.“
83. Das DTLF spielte eine wichtige Rolle bei der Vorbereitung der Verordnung (EU) 2020/1056 und ist derzeit an der Vorbereitung ihrer Umsetzung beteiligt.
84. Die Verordnung (EU) 2020/1056 trat am 20. August 2020 in Kraft. Sie gilt ab dem 21. August 2024, mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die seit dem Datum des Inkrafttretens gelten.
85. Ziel dieser Verordnung (EU) 2020/1056 ist die „Gewährleistung einer einheitlichen Vorgehensweise in Bezug auf die Akzeptanz elektronisch übermittelter Frachtbeförderungsinformationen seitens der zuständigen Behörden“.³⁶ „Das Fehlen eines einheitlichen Rechtsrahmens auf Unionsebene, der die zuständigen Behörden verpflichtet, rechtsverbindlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren, gilt als Hauptgrund dafür, dass die aufgrund der verfügbaren elektronischen Mittel mögliche Vereinfachung und Effizienzsteigerung noch nicht erreicht wurde. [...]“³⁷

³⁶ Siehe Ziffer 20 der Präambel der Verordnung (EU) 2020/1056.

³⁷ Siehe Ziffer 4 der Präambel der Verordnung (EU) 2020/1056.

86. Gemäß Artikel 1 sind in der Verordnung

„a) die Bedingungen festgelegt, unter denen die zuständigen Behörden verpflichtet sind, gesetzlich vorgeschriebene Informationen zu akzeptieren, wenn diese Informationen von den betroffenen Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden;

b) Bestimmungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der elektronischen Bereitstellung gesetzlich vorgeschriebener Informationen durch die betroffenen Unternehmen an die zuständigen Behörden festgelegt.“

87. „Da diese Verordnung lediglich bezweckt, die Bereitstellung von Informationen zwischen den Unternehmen und zuständigen Behörden auf elektronischem Wege zu erleichtern und zu fördern, sollte sie die Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts über die Festlegung des Inhalts gesetzlich vorgeschriebener Informationen unberührt lassen und insbesondere keine zusätzlichen Informations- oder Sprachanforderungen auferlegen. [...] so lässt sie dennoch die Möglichkeit der betroffenen Unternehmen, diese Informationen in Papierform vorzulegen, [...] unberührt.“³⁸

88. „Die zuständigen Behörden sollten daher verpflichtet werden, elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen immer dann zu akzeptieren, wenn die Unternehmen Informationen als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen bereitstellen müssen, die in von dieser Verordnung erfassten Unionsrechtsakten festgelegt sind. Diese Anforderung sollte sich auch auf Informationen erstrecken, die von den Behörden im Einklang mit den Bestimmungen jener Unionsrechtsakte als zusätzliche Informationen angefordert werden, beispielsweise wenn einige Informationen fehlen. Dasselbe sollte gelten, wenn nach nationalem Recht die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben ist, die ganz oder teilweise den Informationen entsprechen, die gemäß Unionsrechtsakten zu übermitteln sind, die in den Anwendungsbe- reich der vorliegenden Verordnung fallen. [...] Die Pflicht für die zuständigen Behörden, von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen zu akzeptieren, sollte auch immer dann gelten, wenn in Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts, die von dieser Verordnung erfasst sind, Informationen verlangt werden, auf die auch in den einschlägigen völkerrechtlichen Übereinkünften wie etwa den Übereinkünften über internationale Beförderungsverträge für die verschiedenen Verkehrsträger Bezug genommen wird – beispielsweise dem VN-Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), der IATA-Resolution 672 über den elektronischen Luftfrachtbrief, dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) und dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI).“³⁹

89. Artikel 4 „Anforderungen an die betroffenen Unternehmen“ besagt Folgendes: „Machen die betroffenen Unternehmen die einer zuständigen Behörde gesetzlich vorgeschriebene Informationen elektronisch verfügbar, so verwenden sie hierfür auf einer zertifizierten eFTI-Plattform⁴⁰ – gegebenenfalls durch einen zertifizierten eFTI-Dienstleister – verarbeitete Daten. Diese gesetzlich vorgeschriebenen Informationen sind durch die betroffenen Unternehmen in maschinenlesbarem Format und, auf Anfrage der zuständigen Behörde, in einem vom Menschen lesbaren Format bereitzustellen.“

90. Artikel 5 „Anforderungen an die zuständigen Behörden“ besagt, dass „die zuständigen Behörden gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den betroffenen Unternehmen [...]“

³⁸ Siehe Ziffer 7 der Präambel der Verordnung (EU) 2020/1056.

³⁹ Siehe Ziffer 6 der Präambel der Verordnung (EU) 2020/1056.

⁴⁰ Eine „eFTI-Plattform“ ist eine auf Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) gestützte Lösung, z. B. ein Betriebssystem, eine Betriebsumgebung oder eine Datenbank, zur Verarbeitung von eFTI (Artikel 3 „Begriffsbestimmungen“ Ziffer 10).

elektronisch zur Verfügung gestellt werden [akzeptieren], auch wenn diese gesetzlich vorgeschriebenen Informationen von den zuständigen Behörden als zusätzliche Informationen verlangt werden“.

91. Gemäß Artikel 7 „Gemeinsamer eFTI-Datensatz und eFTI-Teildatensätze“ erlässt „[d]ie Kommission [...] delegierte Rechtsakte [...] zur Ergänzung dieser Verordnung, indem der gemeinsame eFTI-Datensatz und die eFTI-Teildatensätze für die einzelnen gesetzlichen Informationsanforderungen [...], einschließlich der entsprechenden Spezifikationen für die Definition und die technischen Merkmale jedes Datenelements des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze, festgelegt und geändert werden.“
92. Gemäß Artikel 8 „Gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang“ erlässt „[d]ie Kommission [...] Durchführungsrechtsakte mit gemeinsamen Verfahren und detaillierten Regeln, einschließlich gemeinsamer technischer Spezifikationen, für den Zugang der zuständigen Behörden zu eFTI-Plattformen, einschließlich Verfahren für die Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen und für die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und den betroffenen Unternehmen in Bezug auf diese Informationen.“