

**Stellungnahme zum Vorschlag des OTIF-Sekretariats
vom 10. Februar 2015
zur Änderung der CIM-Vorschrift über den elektronischen Frachtbrief**

1. Der Vorschlag zur Ersetzung des heutigen Artikels 6 § 9 CIM durch einen neuen Artikel 6a CIM ist auch im Zusammenhang mit der Schaffung eines neuen einheitlichen Rechtsinstruments für den europäisch-asiatischen Eisenbahngüterverkehr im Rahmen der UNECE zu sehen. Denn dieses Rechtsinstrument soll eine Brücke zwischen CIM und SMGS schlagen. Es erscheint daher nicht sinnvoll, dass die beiden Regelwerke eine unterschiedliche Entwicklung nehmen. Vielmehr ist eine abgestimmte, parallele Entwicklung vorzuziehen.

2. Für das neue einheitliche Rechtsinstrument ist nach bisherigem Stand vorgesehen, dass der traditionelle Papier-Frachtbrief durch einen elektronischen Frachtbrief ersetzt werden *kann*. Dies entspricht der heutigen Regelung in Artikel 6 § 9 CIM und in anderen internationalen Übereinkommen. Diese Regelwerke sehen vor, dass der papiergebundene Frachtbrief den Regelfall bildet, dass die Parteien aber die Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs vereinbaren können. Durch dieses Vorgehen wird sichergestellt, dass der papiergebundene Frachtbrief, der die rechtlichen Anforderungen an ein Beförderungsdokument (insbesondere hinsichtlich der Beweiswirkungen) leichter und zuverlässiger erfüllen kann, als elektronische Datenaufzeichnungen dies bisher tun, weiterhin die Basis für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs bildet. Von einer elektronischen Version werden die Parteien Gebrauch machen, wenn sie davon ausgehen können, dass sie dem verkörperten Frachtbrief funktional gleichwertig ist, oder wenn ihnen die Beweiswirkung nicht wichtig erscheint.

3. Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass das bei der UNECE in der Entwicklung befindliche neue einheitliche Rechtsinstrument und die bisherigen internationalen Übereinkommen eine einfache Lösung (den papiergebundenen Frachtbrief) als Basislösung vorsehen und den Parteien die Wahl eines komplexeren elektronischen Verfahrens – letztlich auf eigenes Risiko – freistellen. Dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis sollte beibehalten werden.

4. Welche Schwierigkeiten die Ersetzung des Papier-Frachtbriefs durch einen elektronischen Frachtbrief hervorrufen kann und welche Unsicherheiten entstehen können, wenn komplexe Anforderungen an den elektronischen Frachtbrief von den Parteien möglicherweise nicht eingehalten worden sind, zeigt der jüngste Entwurf des Sekretariats der OTIF zu Artikel 6a CIM in aller Deutlichkeit:

Nach § 1 *ist* der Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen *zu erstellen* – jedoch nur, wenn die Vertragsparteien ein technisches Verfahren festgelegt haben, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist. Aber was gilt, wenn es den Parteien nicht gelingt, ein solches Verfahren festzulegen? Wird dann die Pflicht zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs hinfällig oder werden sie mit Sanktionen belegt, damit sie sich anstrengen, um die Anforderungen doch noch zu erfüllen? Und wenn die Pflicht zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs hinfällig wird, was gilt dann? Müssen die Parteien dann die Verwendung eines Papier-Frachtbriefs vereinbaren oder gilt er automatisch als Rückfallebene, auch wenn dies in dem Entwurf nicht gesagt wird?

Eine solche Konstruktion des Gesetzes widerspricht den Grundsätzen und der Logik der Gesetzgebung: Ein gesetzlich vorgesehenes „Müssen“ kann nicht davon abhängig gemacht werden, dass es in das Belieben des dem Recht Unterworfenen gestellt wird, ob er bestimmte Anforderungen überhaupt erfüllt. Hingegen kann ein gesetzliches „Dürfen“ durchaus davon abhängig gemacht werden, dass die Beteiligten, die von diesem „Dürfen“ Gebrauch machen wollen, zunächst prüfen, ob sie bestimmte Anforderungen erfüllen können oder wollen.

Auch diese Überlegung spricht dafür, das bisherige Regel-Ausnahme-Verhältnis zwischen papiergebundenem und elektronischem Frachtbrief beizubehalten.

5. Die §§ 3 bis 6 des vorgeschlagenen Artikels 6a CIM enthalten weitere Muß-Vorschriften, deren praktische Umsetzung schwierig ist und die daher von den Parteien möglicherweise in vielen Fällen nicht oder jedenfalls nicht zuverlässig eingehalten werden können. Unter diesen Umständen ist zu erwarten, dass die Parteien im Falle des Inkrafttretens des neuen Artikels 6a CIM vorsichtshalber regelmäßig von der Fluchtmöglichkeit in § 2 dieses Artikels Gebrauch machen und die Verwendung eines Frachtbriefs in Papierform vereinbaren. Das mit der Rechtsänderung verfolgte Ziel, die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs zu fördern, wird auf diese Weise allerdings nicht erreicht.

6. Fazit

Es empfiehlt sich, an der Regel des papiergebundenen Frachtbriefs festzuhalten und den Parteien die Möglichkeit zu geben, einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden.

Außerdem empfiehlt es sich, im Gesetz nur die grundsätzlichen Anforderungen an einen elektronischen Frachtbrief zu regeln, seine Ausgestaltung im Einzelnen hingegen den Vertragsparteien – unterstützt von ihren Verbänden – zu überlassen.

Schließlich empfiehlt es sich, die Voraussetzungen für eine funktionale Gleichwertigkeit des elektronischen mit dem papiergebundenen Frachtbrief zumindest gegenwärtig nicht in der CIM zu regeln, weil hier noch manches ungeklärt und streitig ist. Das UNECE-Instrument nimmt hierauf Rücksicht und formuliert in seinem Artikel 4 Absatz 2 flexibler: *Wenn* eine elektronische Datenaufzeichnung dieselben Funktionen wie ein (papiergebundener) Frachtbrief erfüllt, *dann* wird sie dem papiergebundenen Frachtbrief gleichgestellt. Ob dies der Fall ist, entscheiden die Gerichte.

Insgesamt wird geraten, die Reform des Artikels 6 § 9 CIM mit der Entwicklung der entsprechenden Vorschrift in dem Rechtsinstrument der UNECE zu synchronisieren.