

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief

A. Problem und Ziel

Bereits seit 1961 regelt das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (auch CMR genannt, Abkürzung des französischen Titels *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) (BGBl. 1961 II S. 1119, 1120) die zivilrechtlichen Beziehungen für den internationalen Transport von Gütern auf der Straße (zum Beispiel Rechte und Pflichten der Beteiligten, Haftung von Absender und Frachtführer). Die Bundesrepublik Deutschland ist – wie 57 weitere Staaten – Vertragsstaat dieses Übereinkommens.

Die Abwicklung eines Frachtvertrags nach der CMR erfolgt auf der Basis verschiedener Dokumente und Mitteilungen, insbesondere des Frachtbriefs. Aus verschiedenen Bestimmungen der CMR ergibt sich, dass insbesondere der Frachtbrief ein Papierdokument sein muss. Dies wird der Praxis in der Transportwirtschaft nicht mehr gerecht, die ihre Prozesse heute weitgehend digitalisiert hat oder weiter digitalisieren möchte.

Um Rechtsunsicherheit zu vermeiden, ist eine Klarstellung erforderlich, nach welchen Modalitäten die Beteiligten eines CMR-Frachtvertrags rechtswirksam elektronisch kommunizieren können.

Fristablauf: 07. 05. 21

B. Lösung

Beitritt zum Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief. Das Zusatzprotokoll enthält die erforderlichen Regelungen. Der Gesetzentwurf schafft die innerstaatlichen Voraussetzungen, damit die Bundesrepublik Deutschland den Beitritt erklären kann.

C. Alternativen

Beibehaltung des derzeitigen Rechtszustands.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Zusatzprotokoll regelt die zivilrechtlichen Beziehungen zwischen den Parteien eines Frachtvertrags und weiteren Beteiligten. Kosten für Bund, Länder und Gemeinden entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Das Zusatzprotokoll richtet sich primär an grenzüberschreitend tätige Unternehmen. Für Bürgerinnen und Bürger entsteht daher kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Zusatzprotokoll eröffnet den Unternehmen die Möglichkeit, grenzüberschreitende Frachtverträge nach der CMR mit Hilfe elektronischer Kommunikation rechtssicher abzuwickeln. Es führt aber keine Verpflichtung ein, elektronische Kommunikation zu verwenden; die derzeit angewendeten Verfahren sind weiter zulässig und rechtsgültig. Daher löst das Zusatzprotokoll keinen Erfüllungsaufwand aus.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Zusatzprotokoll führt keine Informationspflichten ein.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Das Zusatzprotokoll regelt die zivilrechtlichen Beziehungen zwischen den Parteien eines Frachtvertrags und weiteren Beteiligten. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

F. Weitere Kosten

Sonstige Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

26. 03. 21

R

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008
zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956
über den Beförderungsvertrag
im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)
betreffend den elektronischen Frachtbrief

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 26. März 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 07. 05. 21

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf

Gesetz zu dem Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem in Genf am 20. Februar 2008 abgeschlossenen Zusatzprotokoll zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1961 II S. 1119, 1120; 1980 II S. 721, 733) betreffend den elektronischen Frachtbrief wird zugestimmt. Das Zusatzprotokoll wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Zusatzprotokoll nach seinem Artikel 8 Absatz 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Zusatzprotokoll ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Das Gesetz schafft die innerstaatlichen Voraussetzungen, damit die Bundesrepublik Deutschland dem Zusatzprotokoll beitreten kann. Das Zusatzprotokoll betrifft das Zivil- und Zivilprozessrecht und bezieht sich damit auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Zusatzprotokoll nach seinem Artikel 8 Absatz 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Das Zusatzprotokoll gibt den Unternehmen die Möglichkeit, Verträge über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern auf der Straße rechtssicher mit Hilfe elektronischer Kommunikation abzuwickeln. Dies erleichtert die weitere Digitalisierung in der Transportwirtschaft. Die Unternehmen sind zum Einsatz der elektronischen Kommunikation aber nicht verpflichtet, sondern können die hergebrachten Verfahren weiterhin anwenden. Das Zusatzprotokoll zwingt die Unternehmen daher nicht, etwa in zusätzliche IT-Ausstattung zu investieren.

Sofern sich die Unternehmen dafür entscheiden, die Möglichkeiten zu nutzen, die ihnen das Zusatzprotokoll eröffnet, entstehen Kosten für die Beschaffung und den Betrieb der erforderlichen informationstechnischen Systeme oder für die Inanspruchnahme entsprechender IT-Dienstleister. Eine Quantifizierung dieser Kosten ist angesichts der Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten nicht möglich. Das Zusatzprotokoll gibt für die elektronische Kommunikation nur einen groben Rahmen vor, der durch Vereinbarungen der Beteiligten ausgefüllt werden muss. Den Kosten für die informationstechnischen Systeme stehen Einsparungen durch Rationalisierung und Automatisierung von Prozessen gegenüber. Diese sind ebenfalls nicht quantifizierbar, weil sie stark von der Organisation der Unternehmen abhängen.

Im Ergebnis werden die Unternehmen ihre Entscheidung daher daran orientieren, ob sich die Investition in die neue Technik betriebswirtschaftlich rechnet.

Das Zusatzprotokoll regelt die zivilrechtlichen Beziehungen der Parteien eines Frachtvertrags und weiteren Beteiligten. Bund, Länder und Gemeinden werden daher nicht mit Kosten belastet. Auch für die Bürgerinnen und Bürger führt das Zusatzprotokoll nicht zu Erfüllungsaufwand oder sonstigen Kosten. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Umwelt sowie Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung und demografische Auswirkungen sind nicht ersichtlich.

Dieses Vertragsgesetz steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Entwurf will im Interesse des Wirtschaftsverkehrs durch Rechtsvereinheitlichung im Bereich der Abwicklung von Frachtverträgen mittels elektronischer Kommunikation einen Beitrag zur Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit insbesondere der mittelständischen Unternehmen leisten. Damit entspricht der Entwurf dem Ziel, im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie eine Steigerung des Wirtschaftswachstums durch eine umwelt- und sozialverträgliche Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit herbeizuführen.

Zusatzprotokoll
zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag
im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)
betreffend den elektronischen Frachtbrief

Additional Protocol
to the Convention on the Contract
for the International Carriage of Goods by Road (CMR)
concerning the electronic consignment note

Protocole additionnel
à la Convention relative au contrat
de transport international de marchandises par route (CMR)
concernant la lettre de voiture électronique

(Übersetzung)

The Parties to this Protocol,

Being Parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,

Desirous of supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Protocol,

“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and

Les Parties au présent Protocole,

Étant Parties à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève, en date du 19 mai 1956,

Désireuses de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier
Définitions

Aux fins du présent Protocole,

« Convention » signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ;

« Communication électronique » signifie l'information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement ;

« Lettre de voiture électronique » signifie une lettre de voiture émise au moyen d'une communication électronique par le transporteur, l'expéditeur ou toute autre partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante ;

« Signature électronique » signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d'autres

Die Vertragsparteien dieses Protokolls –

als Vertragsparteien des am 19. Mai 1956 in Genf beschlossenen Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR),

in dem Bestreben, das Übereinkommen um die Möglichkeit der Ausstellung des Frachtbriefs mit Hilfe von Verfahren für die elektronische Erfassung und Behandlung von Daten zu ergänzen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Protokolls

bedeutet „Übereinkommen“ das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR);

bedeutet „elektronische Mitteilung“ eine Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, versendet, empfangen oder gespeichert wird, so dass die mitgeteilte Information zur späteren Einsichtnahme zugänglich ist;

bedeutet „elektronischer Frachtbrief“ einen Frachtbrief, der vom Frachtführer, vom Absender oder von einem Dritten, der an der Ausführung eines Beförderungsvertrags, auf den das Übereinkommen Anwendung findet, interessiert ist, als elektronische Mitteilung ausgestellt wird, einschließlich der Angaben, die durch Anhänge mit der elektronischen Mitteilung logisch verbunden oder auf sonstige Weise gleichzeitig mit der oder im Anschluss an die Ausstellung mit der elektronischen Mitteilung verknüpft werden, so dass sie Teil des elektronischen Frachtbriefs werden;

bedeutet „elektronische Signatur“ Daten in elektronischer Form, die anderen elektronischen Daten beigefügt oder logisch mit

which serve as a method of authentication.

données électroniques et qui servent de méthode d'authentification.

ihnen verbunden sind und die zur Authentifizierung dienen.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

- (a) is uniquely linked to the signatory;
- (b) is capable of identifying the signatory;
- (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
- (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein

Article 2

Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par communication électronique.

2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

Article 3

Authentification de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les Parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :

- (a) est liée uniquement au signataire ;
- (b) permet d'identifier le signataire ;
- (c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif ; et
- (d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle

Artikel 2

Geltungsbereich und Wirkung des elektronischen Frachtbriefs

(1) Vorbehaltlich dieses Protokolls können der Frachtbrief nach dem Übereinkommen sowie alle Aufforderungen, Angaben, Weisungen, Verlangen, Vorbehalte oder anderen Mitteilungen mit Bezug auf die Ausführung eines Beförderungsvertrags, auf den das Übereinkommen Anwendung findet, als elektronische Mitteilung ausgestellt werden.

(2) Ein elektronischer Frachtbrief, der diesem Protokoll entspricht, steht dem Frachtbrief nach dem Übereinkommen gleich; er hat damit dieselbe Beweiskraft und entfaltet dieselben Wirkungen wie dieser Frachtbrief.

Artikel 3

Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs

(1) Der elektronische Frachtbrief ist von den Parteien des Beförderungsvertrags mit Hilfe einer zuverlässigen elektronischen Signatur zu authentifizieren, mit der deren Verknüpfung mit dem elektronischen Frachtbrief gewährleistet wird. Bis zum Beweis des Gegenteils wird die Zuverlässigkeit einer Methode zur Erstellung der elektronischen Signatur vermutet, wenn die elektronische Signatur

- a) ausschließlich dem Unterzeichner zugeordnet ist,
- b) die Identifizierung des Unterzeichners ermöglicht,
- c) mit Mitteln erstellt wird, die der Unterzeichner unter seiner alleinigen Kontrolle halten kann, und
- d) so mit den Daten, auf die sie sich bezieht, verknüpft ist, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann.

(2) Der elektronische Frachtbrief kann auch durch jede andere Methode der elektronischen Authentifizierung authentifiziert werden, die nach dem Recht des Staates, in dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt worden ist, zulässig ist.

(3) Die in dem elektronischen Frachtbrief enthaltenen Angaben sind jeder dazu berechtigten Partei zugänglich.

Artikel 4

Anforderungen bezüglich der Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs

(1) Der elektronische Frachtbrief enthält dieselben Angaben wie der Frachtbrief nach dem Übereinkommen.

(2) Das für die Ausstellung des elektronischen Frachtbriefs verwendete Verfahren gewährleistet die Integrität der darin ent-

from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

- (a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;
- (b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;
- (c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;
- (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;
- (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and
- (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender

contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

Article 5

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

1. Les Parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne :

- (a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
- (b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité ;
- (c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;
- (d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
- (e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ; et
- (f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

Article 6

Documents complétant la lettre de voiture électronique

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expé-

haltenen Angaben von dem Zeitpunkt an, in dem dieser erstmals in seiner endgültigen Form erzeugt wurde. Integrität liegt vor, wenn die Angaben, abgesehen von Zusätzen oder Änderungen, die sich im normalen Verlauf der Übermittlung, Speicherung und Anzeige ergeben, vollständig und unverändert geblieben sind.

(3) In den nach dem Übereinkommen zulässigen Fällen können die in dem elektronischen Frachtbrief enthaltenen Angaben ergänzt oder geändert werden.

Das für die Ergänzung oder Änderung des elektronischen Frachtbriefs verwendete Verfahren ermöglicht es, jede Ergänzung oder Änderung des elektronischen Frachtbriefs als solche zu erkennen, und bewahrt die ursprünglich darin enthaltenen Angaben.

Artikel 5

Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs

(1) Die an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien einigen sich über Verfahren und deren Umsetzung zur Erfüllung der Anforderungen dieses Protokolls und des Übereinkommens, und zwar insbesondere im Hinblick auf

- a) die Methode der Ausstellung und Übermittlung des elektronischen Frachtbriefs an die berechnigte Partei,
- b) die Zusicherung, dass die Integrität des elektronischen Frachtbriefs gewahrt bleibt,
- c) die Art und Weise, auf welche die Partei, der die Rechte zustehen, die sich aus dem elektronischen Frachtbrief ergeben, diese Berechnigung nachweisen kann,
- d) die Art und Weise der Bestätigung der Ablieferung beim Empfänger,
- e) die Verfahren für die Ergänzung oder Änderung des elektronischen Frachtbriefs und
- f) die Verfahren für eine etwaige Ersetzung des elektronischen Frachtbriefs durch einen auf andere Weise ausgestellten Frachtbrief.

(2) Die Verfahren nach Absatz 1 müssen im elektronischen Frachtbrief bezeichnet und leicht zu ermitteln sein.

Artikel 6

Den elektronischen Frachtbrief ergänzende Unterlagen

(1) Der Frachtführer übergibt dem Absender auf dessen Verlangen eine Bestätigung über den Empfang des Gutes und erteilt ihm alle erforderlichen Auskünfte, um die Sendung zu identifizieren und Zugang zu dem elektronischen Frachtbrief nach diesem Protokoll zu erhalten.

(2) Der Absender kann dem Frachtführer die in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe g und Artikel 11 des Übereinkommens bezeichne-

to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

Final provisions

Article 7

Signature, ratification, accession

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.

3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.

4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

diteur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les Parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

Dispositions finales

Article 7

Signature, ratification, adhésion

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y sont Parties et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe, soit admis à cette Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à Genève du 27 au 30 mai 2008 inclus et, après cette date, au siège des Nations Unies à New York jusqu'au 30 juin 2009 inclus.

3. Le présent Protocole sera sujet à ratification par les États signataires et ouvert à l'adhésion des États non signataires, visés au paragraphe 1 du présent article, qui sont Parties à la Convention.

4. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission et qui ont adhéré à la Convention peuvent devenir Parties au présent Protocole en y adhérant après son entrée en vigueur.

5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

6. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole adopté conformément aux dispositions de l'article 13 ci-après, est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié par l'amendement.

Article 8

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États mentionnés au paragraphe 3 de l'article 7 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhèrera après que cinq États auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.

ten Unterlagen in Form einer elektronischen Mitteilung übermitteln, wenn die Unterlagen in dieser Form vorliegen und wenn sich die Parteien auf Verfahren geeinigt haben, die eine Verknüpfung dieser Unterlagen mit dem elektronischen Frachtbrief nach diesem Protokoll in einer Weise zulassen, die deren Integrität gewährleistet.

Schlussbestimmungen

Artikel 7

Unterzeichnung, Ratifikation, Beitritt

(1) Dieses Protokoll liegt für Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder Vertragsparteien des Übereinkommens sind und die entweder Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sind oder nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrags in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassen sind, zur Unterzeichnung auf.

(2) Dieses Protokoll liegt vom 27. bis einschließlich 30. Mai 2008 in Genf und nach diesem Zeitpunkt bis einschließlich 30. Juni 2009 am Amtssitz der Vereinten Nationen in New York zur Unterzeichnung auf.

(3) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten und steht den in Absatz 1 bezeichneten Nichtunterzeichnerstaaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, zum Beitritt offen.

(4) Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrags berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, und die dem Übereinkommen beigetreten sind, können nach Inkrafttreten dieses Protokolls durch Beitritt dessen Vertragsparteien werden.

(5) Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

(6) Jede Ratifikations- oder Beitrittsurkunde, die hinterlegt wird, nachdem eine nach Artikel 13 angenommene Änderung dieses Protokolls in Kraft getreten ist, gilt für das Protokoll in der geänderten Fassung.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Protokoll tritt am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 7 Absatz 3 bezeichneten Staaten in Kraft.

(2) Dieses Protokoll tritt für jeden Staat, der es nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder ihm beitrifft, am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Article 9
Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10
Termination

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 11
Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 12
Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by Article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by Article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 13
Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.

Article 9
Dénonciation

1. Toute Partie pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

3. Tout État qui cessera d'être Partie à la Convention cessera à la même date d'être Partie au présent Protocole.

Article 10
Abrogation

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre de Parties se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, le présent Protocole cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Il cessera également d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la Convention elle-même cessera d'être en vigueur.

Article 11
Différend

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 12
Réserves

1. Tout État pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhérera, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'il ne se considère pas lié par l'article 11 du présent Protocole. Les autres Parties ne seront pas liées par l'article 11 du présent Protocole envers toute Partie qui aura formulé une telle réserve.

2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article pourra être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

Article 13
Amendements

1. Une fois qu'il sera entré en vigueur, le présent Protocole pourra être amendé suivant la procédure définie au présent article.

Artikel 9
Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Protokoll durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

(3) Ein Staat, der aufhört, Vertragspartei des Übereinkommens zu sein, hört damit auch auf, Vertragspartei dieses Protokolls zu sein.

Artikel 10
Außerkräfttreten

Sinkt durch Kündigungen die Anzahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Protokolls auf weniger als fünf, so tritt das Protokoll mit dem Tag außer Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird. Es tritt auch mit dem Tag außer Kraft, an dem das Übereinkommen außer Kraft tritt.

Artikel 11
Streitigkeit

Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Protokolls, welche die Vertragsparteien nicht durch Verhandlungen oder auf anderem Weg beilegen können, kann auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung unterbreitet werden.

Artikel 12
Vorbehalte

(1) Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation dieses Protokolls oder beim Beitritt zu diesem durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, dass sie sich durch Artikel 11 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber einer Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Artikel 11 nicht gebunden.

(2) Eine Erklärung nach Absatz 1 kann jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation zurückgezogen werden.

(3) Andere Vorbehalte zu diesem Protokoll sind nicht zulässig.

Artikel 13
Änderungen

(1) Sobald dieses Protokoll in Kraft getreten ist, kann es nach dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren geändert werden.

2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.

3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.

4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.

5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.

6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.

7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

2. Toute proposition d'amendement au présent Protocole présentée par une Partie à ce Protocole sera soumise au Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) aux fins d'examen et de décision.

3. Les Parties au présent Protocole feront tous les efforts possibles pour parvenir à un consensus. Si, malgré ces efforts, aucun consensus n'est obtenu sur l'amendement proposé, ce dernier nécessitera, en dernier ressort, pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties, présentes et votantes. La proposition d'amendement adoptée soit par consensus soit par la majorité des deux tiers des Parties sera soumise par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies au Secrétaire général qui la communiquera pour acceptation à toutes les Parties au présent Protocole, ainsi qu'aux États signataires.

4. Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général de la proposition d'amendement, toute Partie pourra faire connaître au Secrétaire général qu'elle a une objection à l'amendement proposé.

5. L'amendement proposé sera réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu au paragraphe précédent, aucune objection n'a été notifiée par une Partie à ce Protocole. Si une objection est formulée, l'amendement proposé restera sans effet.

6. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à ce Protocole entre le moment de la notification d'une proposition d'amendement et l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État Partie. Ce dernier pourra, avant l'expiration de ce délai de neuf mois, faire connaître au Secrétaire général qu'il a une objection à l'amendement proposé.

7. Le Secrétaire général notifiera le plus tôt possible, à toutes les Parties au présent Protocole, les objections formulées en application des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que tout amendement accepté conformément au paragraphe 5 ci-dessus.

8. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la date de sa notification par le Secrétaire général aux Parties.

(2) Jede von einer Vertragspartei dieses Protokolls vorgeschlagene Änderung des Protokolls wird der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Prüfung und Entscheidung vorgelegt.

(3) Die Vertragsparteien dieses Protokolls unternehmen alle möglichen Anstrengungen, um einen Konsens zu erzielen. Wird trotz dieser Anstrengungen kein Konsens zu der vorgeschlagenen Änderung erzielt, so ist für die Beschlussfassung über die Änderung als letztes Mittel eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien erforderlich. Eine vorgeschlagene und durch Konsens oder mit einer Zweidrittelmehrheit der Vertragsparteien beschlossene Änderung wird vom Sekretariat der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa an den Generalsekretär übermittelt, der sie an alle Vertragsparteien dieses Protokolls sowie an die Unterzeichnerstaaten zur Annahme weiterleitet.

(4) Binnen neun Monaten nach dem Tag der Übermittlung der vorgeschlagenen Änderung durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei den Generalsekretär über ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung in Kenntnis setzen.

(5) Hat bis zum Ablauf der in Absatz 4 vorgesehenen Frist von neun Monaten keine Vertragspartei dieses Protokolls einen Einspruch notifiziert, so gilt die vorgeschlagene Änderung als angenommen. Wird ein Einspruch erhoben, so tritt die vorgeschlagene Änderung nicht in Kraft.

(6) Wird ein Staat zwischen der Notifikation eines Vorschlags für eine Änderung und dem Ablauf der in Absatz 4 vorgesehenen Frist von neun Monaten Vertragspartei dieses Protokolls, so notifiziert das Sekretariat der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa der neuen Vertragspartei so bald wie möglich die vorgeschlagene Änderung. Die neue Vertragspartei kann den Generalsekretär bis zum Ablauf dieser Frist von neun Monaten über ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung in Kenntnis setzen.

(7) Der Generalsekretär notifiziert so bald wie möglich allen Vertragsparteien nach den Absätzen 4 und 6 erhobene Einsprüche sowie nach Absatz 5 angenommene Änderungen.

(8) Jede Änderung, die als angenommen gilt, tritt sechs Monate nach dem Tag der Notifikation dieser Annahme durch den Generalsekretär an die Vertragsparteien in Kraft.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that

Article 14

Convocation d'une conférence diplomatique

1. Une fois que le présent Protocole sera entré en vigueur, toute Partie pourra, par notification adressée au Secrétaire général

Artikel 14

Einberufung einer diplomatischen Konferenz

(1) Sobald dieses Protokoll in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen ge-

a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with Article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Done at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Protocole. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de 4 mois à dater de la notification adressée par lui, un quart au moins des Parties au présent Protocole lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la Conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la Conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

Article 15

Notifications aux États

Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés au paragraphe 1 de l'article 7 ci-dessus, ainsi qu'aux États devenus Parties au présent Protocole en application des paragraphes 3 et 4 de l'article 7 :

- (a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 7 ;
- (b) Les dates auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 8 ;
- (c) Les dénonciations en vertu de l'article 9 ;
- (d) L'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 10 ;
- (e) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12.

Article 16

Dépositaire

L'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

Fait à Genève, le vingt février deux mille huit, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

richtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Protokolls verlangen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine solche Konferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach der von ihm vorgenommenen Notifikation mindestens ein Viertel der Vertragsparteien dieses Protokolls ihm die Zustimmung zu dem Antrag notifiziert.

(2) Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so notifiziert der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz prüfen lassen wollen. Der Generalsekretär leitet allen Vertragsparteien mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz deren vorläufige Tagesordnung sowie den Wortlaut der Vorschläge weiter.

(3) Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 7 Absätze 1, 3 und 4 bezeichneten Staaten ein.

Artikel 15

Notifikationen an Staaten

Außer den in den Artikeln 13 und 14 vorgesehenen Notifikationen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 7 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 7 Absätze 3 und 4 Vertragsparteien geworden sind,

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 7;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Protokoll nach Artikel 8 in Kraft tritt;
- c) die Kündigungen nach Artikel 9;
- d) das Außerkrafttreten dieses Protokolls nach Artikel 10;
- e) den Eingang der Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 12 Absätze 1 und 2.

Artikel 16

Verwahrer

Die Urschrift dieses Protokolls wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel 7 Absätze 1, 3 und 4 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

Geschehen zu Genf am 20. Februar 2008 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Denkschrift

A. Allgemeines

I. Gegenstand und Hintergrund des Zusatzprotokolls

Bereits seit 1961 regelt das 1956 abgeschlossene Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (auch CMR genannt, Abkürzung des französischen Titels *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) die zivilrechtlichen Beziehungen für den internationalen Transport von Gütern auf der Straße (zum Beispiel Rechte und Pflichten der Beteiligten, Haftung von Absender und Frachtführer). Die Bundesrepublik Deutschland ist – wie 57 weitere Staaten – Vertragsstaat dieses Übereinkommens (BGBl. 1961 II S. 1119, 1120).

Das Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief ergänzt, unter welchen Bedingungen die Kommunikation, die beim Abschluss und bei der Durchführung eines Frachtvertrags nach der CMR anfällt, rechtswirksam in elektronischer Form erfolgen kann. Es unterstützt damit die Digitalisierung in der Transportwirtschaft. In Anlehnung an die CMR wird dieses Zusatzprotokoll auch als „e-CMR“ bezeichnet.

Bei Abschluss und Durchführung eines Frachtvertrags nach der CMR kommunizieren die Beteiligten verschiedene Dokumente und sonstige Mitteilungen. Am wichtigsten ist der Frachtbrief (Artikel 4 CMR); er belegt den Abschluss und den Inhalt eines Frachtvertrags. Weitere Mitteilungen sind zum Beispiel nachträgliche Weisungen des Absenders an den Frachtführer (Artikel 12 CMR) oder die Empfangsbestätigung des Empfängers (Artikel 13 CMR) oder eines nachfolgenden Frachtführers (Artikel 35 CMR).

Verschiedene Bestimmungen der CMR zeigen, dass die CMR insbesondere beim Frachtbrief von Papierdokumenten ausgeht. Beispielsweise definiert Artikel 5 CMR drei von den Vertragsparteien zu unterzeichnende „Ausfertigungen“ und weist ihnen verschiedene Funktionen zu. Ähnlich waren die Rechtsinstrumente für andere Verkehrsträger formuliert.

Der zunehmende Einsatz von Informationstechnik führte in der Praxis der Transportwirtschaft zu einer fortschreitenden Abkehr von Papierdokumenten und einer Hinwendung zum elektronischen Datenaustausch (*Jesser-Huß* in: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 4. Auflage 2020, Artikel 5 CMR Randnummer 15). Aus dieser Entwicklung ergab sich die Notwendigkeit, die Verwendung von Informationstechnik bei der Durchführung von Frachtverträgen in den einschlägigen Rechtsinstrumenten abzusichern. Denn die Verwendung von Informationstechnik erschien nicht ohne Weiteres mit den hergebrachten Regelungskonzepten vereinbar, die auf Papierdokumenten basierten.

Für die Verkehrsträger Eisenbahn, Flugzeug und Binnenschiff wurde dem Anpassungsbedarf um die Jahrtausendwende in den damals verhandelten internationalen Übereinkommen Rechnung getragen. So enthalten Artikel 6 § 9 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999), Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

1999 (Montrealer Übereinkommen) sowie Artikel 1 Nummer 8 und Artikel 11 Absatz 2 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) von 2000 Öffnungsklauseln für den Einsatz von Systemen, die elektronischen Datenaustausch ermöglichen.

Auch für den Bereich Straße war der Handlungsbedarf um die Jahrtausendwende allgemein anerkannt. So führte das Sekretariat der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) 2002 in einem umfangreichen Vermerk detailliert die Bestimmungen der CMR auf, die der Verwendung elektronischer Kommunikation entgegenstehen (Anhang zum Dokument A/CN.9/WG.IV/WP.94, Absätze 86 bis 104).

Beratungen über eine entsprechende Anpassung der CMR fanden ab Ende der Neunzigerjahre im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) statt. Die Verhandlungen mündeten 2008 in die Verabschiedung des Zusatzprotokolls (näher zur Entstehungsgeschichte mit weiteren Nachweisen vergleiche *Jesser-Huß* a.a.O. sowie *Czerwenka*, Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Straßenverkehr?, *TranspR* 2004 Sonderbeilage, IX (X)).

II. Inhalt des Zusatzprotokolls

Auch wenn im Titel des Zusatzprotokolls und in den meisten Einzelbestimmungen nur der elektronische Frachtbrief genannt wird, regelt es insgesamt die elektronische Kommunikation bei Frachtverträgen, die der CMR unterliegen. Die Bestimmungen sind ausführlicher als in den anderen oben genannten Übereinkommen, jedoch gleichzeitig allgemein gehalten, um die technischen Entwicklungen berücksichtigen zu können. Zum Teil sind sie auf Vorschlag von UNCITRAL verschiedenen von UNCITRAL ausgearbeiteten Instrumenten entnommen oder daran angelehnt (zum Beispiel Modellgesetz für elektronischen Handel, Übereinkommen über die Verwendung elektronischer Mitteilungen in internationalen Verträgen; vergleiche Stellungnahme von UNCITRAL zum Entwurf des Zusatzprotokolls, Informelles Dokument 1 zur 99. Sitzung der UNECE-Arbeitsgruppe Straßenverkehr).

Artikel 1 enthält einleitend Definitionen der zentralen Begriffe. Artikel 2 Absatz 1 gibt den Beteiligten eines Beförderungsvertrags, der der CMR unterliegt, die grundsätzliche Befugnis, den CMR-Frachtbrief sowie alle Anforderungen, Angaben, Weisungen, Verlangen, Vorbehalte oder anderen Mitteilungen, die der Durchführung eines solchen Vertrags dienen, elektronisch zu kommunizieren, sofern sie die Bedingungen des e-CMR einhalten.

Bei diesen Bedingungen handelt es sich um Vorgaben zum einen aus dem e-CMR selbst. Artikel 3 und 4 legen fest, welchen Anforderungen das wichtigste Dokument, der elektronische Frachtbrief, genügen muss. Dabei geht es vor allem um die sichere Authentifizierung (= Frachtbrief stammt von den darin genannten Personen) und die Wahrung der Integrität (= Frachtbrief bleibt unverändert oder spätere Änderungen sind nachvollziehbar).

Zum anderen müssen nach Artikel 5 die Parteien, die an der Durchführung eines Frachtvertrags interessiert sind, detaillierte Regeln für die Umsetzung des e-CMR in der

Praxis aufstellen. Diese Regeln beziehen sich zum größten Teil ebenfalls auf den elektronischen Frachtbrief, zum Teil aber auch auf andere Mitteilungen (siehe etwa Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d: Bestätigung der Ablieferung des Gutes beim Empfänger).

Aus der Befugnis, elektronische Kommunikation zu verwenden, folgt, dass die elektronischen Dokumente und anderen Mitteilungen die gleiche Wirkung wie ihre Pendants in Papierform haben. Wegen der besonderen Bedeutung, die der Frachtbrief in der CMR hat, stellt Artikel 2 Absatz 2 e-CMR dies für den elektronischen Frachtbrief ausdrücklich klar. Danach steht ein elektronischer Frachtbrief, der den Anforderungen des e-CMR entspricht, einem Frachtbrief nach der CMR gleich, hat daher die gleiche Beweiskraft und entfaltet dieselben Wirkungen wie dieser. Damit nimmt die Vorschrift insbesondere Bezug auf Artikel 9 CMR, nach dem der von Absender und Frachtführer unterzeichnete Frachtbrief die Vermutung begründet, dass die in ihm gemachten Angaben dem tatsächlichen Vertragsinhalt entsprechen und dass der Frachtführer die Ware in einwandfreiem Zustand übernommen hat. Auch legitimiert der Frachtbrief den Absender dazu, über die Ware zu verfügen, während sie schon transportiert wird (Artikel 12 CMR).

Artikel 6 e-CMR enthält einige ergänzende Regelungen, insbesondere zu Papieren, die den elektronischen Frachtbrief ergänzen.

Die Artikel 7 bis 16 enthalten Schlussbestimmungen, die größtenteils Artikel 42 ff. CMR nachgebildet sind. Nach Artikel 7 Absatz 3 des Zusatzprotokolls steht der Beitritt allen Mitgliedstaaten der UNECE offen, die Vertragsstaaten der CMR sind.

III. Gründe für den Beitritt zum Zusatzprotokoll

Die internationale Beförderung von Gütern hat für die deutsche Wirtschaft seit jeher eine sehr hohe Bedeutung. Die Bundesregierung hat sich daher dafür eingesetzt, nach dem Vorbild anderer Verkehrsträger auch für den Straßenverkehr eine internationale Vereinheitlichung des Frachtvertragsrechts zu erreichen (vergleiche Begründung zum Entwurf des Vertragsgesetzes zur CMR, Bundestagsdrucksache III/1144, S. 33). Die Bundesrepublik Deutschland gehörte zu den Unterzeichnerstaaten der CMR und hat diese schon wenige Jahre nach ihrer Verabschiedung ratifiziert.

Der mit der CMR geschaffene Rechtsrahmen hat sich bewährt. Die CMR gilt inzwischen in 58 Staaten und damit in weiten Teilen Europas und darüber hinaus (vergleiche den Ratifikationsstand unter https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtidsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en). Aus diesem Grund hat sich die Bundesrepublik Deutschland auch intensiv in die Verhandlungen über das Zusatzprotokoll eingebracht, deren Ziel es war, das hergebrachte Frachtvertragsrecht für den Straßenverkehr an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

Einige Zeit war unklar, ob das Ergebnis dieser Verhandlungen – das e-CMR – international auf Zustimmung stoßen würde. Dementsprechend verhielten sich die betroffenen Wirtschaftskreise in der Bundesrepublik Deutschland zunächst auch zurückhaltend gegenüber einem Beitritt zum e-CMR. In den letzten Jahren hat sich aber gezeigt, dass das e-CMR unter den Vertragsstaaten der CMR immer

mehr Akzeptanz findet. Inzwischen sind ihm bereits 29 Staaten (darunter 17 EU-Mitgliedstaaten) und damit die Hälfte der CMR-Vertragsstaaten beigetreten (vergleiche den Ratifikationsstand unter https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en).

Vor diesem Hintergrund sprechen mehrere Gründe für einen Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum e-CMR.

1. Förderung der Akzeptanz der CMR

Ein Beitritt bietet die Chance, den Geltungsbereich des e-CMR weiter zu vergrößern und so dazu beizutragen, dass die bewährten Regelungen der CMR auch unter den Bedingungen der Digitalisierung von den betroffenen Wirtschaftskreisen weiterhin akzeptiert werden. Dies ist umso wichtiger, als bereits viele unserer Nachbarstaaten dem e-CMR beigetreten sind, während die Bundesrepublik Deutschland bislang einen „weißen Fleck“ darstellt.

2. Verbesserung der Rechtssicherheit

Ein Beitritt sorgt für eine größere Rechtssicherheit bei der Verwendung elektronischer Kommunikation im internationalen Straßengüterverkehr. Zwar enthält das deutsche Zivil- und Zivilprozessrecht bereits eine Reihe von Regelungen, die die Ersetzung der gesetzlich vorgesehenen Schriftform durch die elektronische Form (§ 126a Bürgerliches Gesetzbuch) und die Beweiskraft elektronischer Kommunikation im Zivilrechtsbereich regeln (§ 371a Zivilprozessordnung). Auch gilt in der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73), dass eine qualifizierte elektronische Signatur die gleiche Rechtswirkung wie eine handschriftliche Unterschrift hat.

Jedoch ist nicht klar, ob diese Vorschriften auch im Rahmen der CMR anwendbar sind und so bereits jetzt eine rein digitale Abwicklung von CMR-Güterbeförderungen erlauben. Zwar ist allgemein anerkannt, dass die CMR nicht alle Aspekte des Frachtvertrags abschließend regelt (vergleiche Bundestagsdrucksache III/1144, S. 34) und Lücken durch Anwendung nationalen Rechts und – in Mitgliedstaaten der Europäischen Union – des EU-Rechts zu schließen sind (vergleiche etwa *Koller*, Transportrecht, 10. Auflage 2020, vor Artikel 1 CMR Randnummer 5 ff.).

Die Ausstellung und Behandlung des Frachtbriefs wird von der CMR aber sehr ausführlich geregelt. Die CMR geht hier nicht nur von physisch angebrachten Unterschriften aus, sondern entwickelt in ihrem Artikel 5 das Konzept von „drei Originalausfertigungen“ des Frachtbriefs mit verschiedenen Funktionen. Dies setzt zwingend die Existenz eines physischen Papierdokuments voraus.

Es erscheint daher zweifelhaft, dass die oben genannten Vorschriften zur Gleichstellung einer qualifizierten elektronischen Signatur mit einer „analogen“ Unterschrift bereits die rechtswirksame Verwendung elektronischer Kommunikation im Rahmen der CMR ermöglichen (gegen die Anerkennung elektronischer Unterschriften *Koller* a.a.O.). Wie bereits in Abschnitt I. dargestellt, spricht viel dafür, dass es der ausdrücklichen Regelung bedarf, nach der die „digitale Existenz“ eines Frachtbriefs der physischen gleichsteht.

3. Herstellung eines einheitlichen Rechtsrahmens im Geltungsbereich der CMR

Der Geltungsbereich der CMR geht weit über die Europäische Union hinaus. Ohne das e-CMR würde hinsichtlich der elektronischen Kommunikation nicht der mit der CMR angestrebte einheitliche Rechtsrahmen für internationale Gütertransporte auf der Straße bestehen. Die Einheitlichkeit der Anforderungen spielt bei der elektronischen Kommunikation aber eine besondere Rolle, denn nur so ist es den betroffenen Wirtschaftskreisen möglich, die geeigneten technischen Standards und IT-Systeme zu entwickeln.

4. Ergänzung des Rechtsrahmens für die Digitalisierung der Transportdokumente

In den vergangenen Jahren wurden die Prozesse in der Transportwirtschaft immer weiter digitalisiert. Auf der Ebene der Europäischen Union wurde mit der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33) ein Rechtsrahmen geschaffen, der es den Unternehmen erlauben wird, staatlichen Behörden verwaltungsrechtlich relevante Informationen auf elektronischem Weg zur Verfügung zu stellen. Das e-CMR ergänzt diese Verordnung, indem es die Modalitäten der Digitalisierung der vertragsrechtlich relevanten Informationen regelt.

IV. Auswirkungen auf innerstaatliches Recht

Ein Beitritt zum Zusatzprotokoll hat nur geringe Auswirkungen auf das übrige innerstaatliche Recht, insbesondere das Frachtvertragsrecht im Handelsgesetzbuch.

Das Zusatzprotokoll ergänzt die bereits geltende CMR. Zur Ausführung der CMR besteht kein besonderes Gesetz. Die CMR ist unmittelbar anwendbar und gilt nach ihrem Artikel 1 Absatz 1 für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße zwischen Orten in zwei verschiedenen Staaten, sofern einer der Staaten ein CMR-Vertragsstaat ist. Soweit die CMR keine Regelung enthält oder ausdrücklich auf nationales Recht verweist, gelten die §§ 407 ff. Handelsgesetzbuch (HGB) über das Frachtgeschäft und gegebenenfalls allgemeine zivilrechtliche Vorschriften.

Auch für das Zusatzprotokoll ist ein besonderes Ausführungsgesetz nicht erforderlich. Das e-CMR bezieht sich auf die Modalitäten der Durchführung eines Frachtvertrags nach der CMR und ist wie diese unmittelbar anwendbar.

Das e-CMR verweist nur in einem Punkt – hinsichtlich der Zulassung weiterer Authentifizierungsmethoden neben der zuverlässigen elektronischen Signatur – auf nationales Recht. Ob diese Option eine Bedeutung in der Praxis haben wird, ist – auch angesichts der Weite des Begriffs „zuverlässige elektronische Signatur“ – unklar. Für alternative Methoden, die tatsächlich nicht die Merkmale der zuverlässigen elektronischen Signatur erfüllen, kann jedenfalls auf § 408 Absatz 3 HGB zurückgegriffen werden.

§ 408 Absatz 3 HGB ist eine nationale Rechtsgrundlage für elektronische Frachtbriefe und wurde mit dem Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (BGBl. 2013 I S. 831) geschaffen. Er stellt lediglich darauf ab, dass (neben weiteren Kriterien) die Authentizität des elektronischen Frachtbriefs „gewahrt“ bleiben muss und verzichtet angesichts der noch fehlenden Praxiserfahrung mit elektronischen Frachtbriefen auf eine detailliertere Regelung

(vergleiche Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Bundestagsdrucksache 17/10309, S. 52). Dieser flexible Ansatz kann über Artikel 3 Absatz 2 e-CMR auch im Rahmen von elektronischen Frachtbriefen für die Zwecke der CMR zur Anwendung kommen. Ergänzend kann auf die in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar geltende Verordnung (EU) Nr. 910/2014 verwiesen werden.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Artikel 1 definiert wichtige im Zusatzprotokoll verwendete Begriffe.

Mit der Definition des Begriffs „Übereinkommen“ stellt das Zusatzprotokoll die Verbindung zur CMR her.

Zentral für die Anwendung des e-CMR ist der Begriff der „elektronischen Mitteilung“. Kennzeichnend sind zwei Merkmale:

- Es handelt sich um eine Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, versendet, empfangen oder gespeichert wird. Die Anforderungen sind bewusst sehr allgemein und technologieoffen gehalten.
- Weiterhin muss die Information zur späteren Einsichtnahme zugänglich sein. Auch hier wird zugunsten der Offenheit für neue technische Entwicklungen bewusst nicht definiert, wie die Einsichtnahme ablaufen muss. Erforderlich sein wird aber, dass die Daten für eine gewisse Dauer vorliegen. Nicht zur elektronischen Mitteilung gehören damit solche Daten, die rein zur technischen Realisierung von Kommunikationsvorgängen entstehen und für die elektronische Mitteilung keinerlei Bedeutung haben.

Auf dem Begriff der elektronischen Mitteilung baut die Definition des „elektronischen Frachtbriefs“ auf. Dieser ist

- ein Frachtbrief im Sinne der CMR,
- der als elektronische Mitteilung ausgestellt wird.

Unter „Ausstellen“ ist – wie bei der Ausstellung des Frachtbriefs auf Papier nach Artikel 5 CMR – die Herstellung des Dokuments zu verstehen, das anschließend von den Vertragsparteien unterzeichnet (Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 CMR) beziehungsweise authentifiziert (Artikel 3 Absatz 1 e-CMR) wird. Die Ausstellung muss als elektronische Mitteilung geschehen, das heißt elektronisch in einer Art und Weise, dass das erzeugte Dokument zur späteren Einsichtnahme zugänglich ist. Einzelheiten der Ausstellung können sich aus einer Einigung der Beteiligten nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a ergeben.

Wie die CMR (vergleiche *Jesser-Huß*, a.a.O., Artikel 4 CMR Randnummer 8) sagt auch Artikel 1 e-CMR nicht, wer für die Ausstellung, das heißt die Herstellung des elektronischen Dokuments, verantwortlich ist. Anders als Artikel 5 Absatz 1 CMR nennt Artikel 1 e-CMR aber die Personen, die potenziell dafür in Frage kommen. Außer dem Absender und dem Frachtführer ist dies auch ein Dritter, der an der Ausführung eines Beförderungsvertrags, auf den die CMR Anwendung findet, interessiert ist. Die Formulierung lehnt sich an Artikel 5 Absatz 1 e-CMR an und umfasst beispielsweise auch den Empfänger.

Die Vertragsparteien können sich bei der Ausstellung auch externer technischer Unterstützung bedienen. Dies ist für die Anwendung in der Praxis bedeutsam, denn Artikel 4 e-CMR stellt für die Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs Anforderungen auf, zu deren Erfüllung großer Sachverstand und technischer Aufwand erforderlich ist.

Der abschließende Satzteil („einschließlich der Angaben, die durch Anhänge...“) stellt klar, dass zum Frachtbrief weitere Informationen gehören können, die mit der elektronischen Mitteilung durch Anhänge logisch verbunden oder mit ihr in sonstiger Weise verknüpft werden. Der elektronische Frachtbrief ist also nicht als „ein einziges Dokument“ zu verstehen, sondern kann aus verschiedenen, miteinander verbundenen Informationen bestehen. Wie bei den anderen Merkmalen ist die Art und Weise der Verknüpfung nicht festgelegt, sondern offen für die technische Entwicklung. Die verknüpften Informationen müssen aber im Ergebnis als Teil der elektronischen Mitteilung betrachtet werden können.

Die Verknüpfung der weiteren Informationen mit der elektronischen Mitteilung kann gleichzeitig mit oder im Anschluss an die Ausstellung geschehen. Die zeitliche Grenze für das Hinzufügen oder Ändern der weiteren Informationen bildet die Authentifizierung durch beide Vertragsparteien (Artikel 3 Absatz 1 e-CMR). Danach muss der elektronische Frachtbrief, abgesehen von späteren ausdrücklichen Änderungen, unverändert bleiben (vergleiche Artikel 4 Absatz 2 und 3).

Die Ausstellung und Verwendung des elektronischen Frachtbriefs nach dem e-CMR lehnt sich – mit Abweichungen – an das Konzept der elektronischen Signatur an, das in der Richtlinie 1999/93/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über gemeinschaftliche Rahmenbedingungen für elektronische Signaturen (ABl. L 13 vom 19.1.2000, S. 12) festgelegt wurde. Die Definition des Begriffs „elektronische Signatur“ in Artikel 1 e-CMR entspricht daher derjenigen in Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 1999/93/EG beziehungsweise – mit geringen Abweichungen – in Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014, die die Richtlinie 1999/93/EG ersetzt hat.

Zu Artikel 2

Zu Absatz 1

Absatz 1 ermöglicht es den Beteiligten, sowohl den Frachtbrief als auch alle Aufforderungen, Angaben, Weisungen, Verlangen, Vorbehalte oder anderen Mitteilungen mit Bezug auf die Ausführung eines CMR-Beförderungsvertrags als elektronische Mitteilung auszustellen, das heißt auch in elektronischer Form sind sie unter der CMR rechtswirksam.

Voraussetzung ist, dass die Bestimmungen des e-CMR beachtet werden. Umfangreiche Vorgaben macht das e-CMR vor allem für den Frachtbrief in seinen Artikeln 3 und 4. Ferner beziehen sich die meisten Verfahrensregelungen, die die Beteiligten treffen müssen (Artikel 5 e-CMR), nur auf den elektronischen Frachtbrief.

Zu Absatz 2

Besondere Bedeutung kommt Absatz 2 zu. Halbsatz 1 ordnet an, dass der elektronische Frachtbrief, der den Anforderungen des e-CMR entspricht, dem Frachtbrief nach

der CMR gleichsteht. Halbsatz 2 nennt ausdrücklich die Gleichwertigkeit bei Beweiskraft und Wirkungen. Damit hat der elektronische Frachtbrief insbesondere die erhöhte Beweiskraft nach Artikel 9 CMR. Auch hat er beispielsweise die Wirkung nach Artikel 12 Absatz 5 CMR, den Absender zu nachträglichen Weisungen zu legitimieren.

Absatz 2 Halbsatz 1 nennt lediglich „den“ elektronischen Frachtbrief, ohne zwischen den drei Originalausfertigungen zu differenzieren, denen nach der CMR spezifische Funktionen zukommen. Die erste und die dritte Originalausfertigung dienen vor allem der Dokumentation des Inhalts des Frachtvertrags und des Zustands des Gutes bei Übernahme durch den Frachtführer (vergleiche Artikel 6 bis 8 CMR). Auch legitimiert die erste Ausfertigung den Absender zu nachträglichen Weisungen (vergleiche Artikel 12 Absatz 5 Buchstabe a CMR). Die zweite Ausfertigung, die das Gut begleitet (Artikel 5 Absatz 1 Satz 3 CMR), informiert den Empfänger über die Bedingungen des Frachtvertrags, insbesondere die Kosten, die er eventuell zahlen muss (vergleiche Artikel 13 und 21 CMR); mit der Übergabe der zweiten Ausfertigung erlischt das Verfügungsrecht des Absenders am Gut (vergleiche Artikel 12 Absatz 2 CMR).

Bei elektronischer Kommunikation ist dieses Konzept nicht mehr praktikabel. Beispielsweise wäre unklar, wie ein elektronischer Frachtbrief das Gut „begleiten“ soll. Es liegt daher an den Beteiligten eines CMR-Beförderungsvertrags, nach Artikel 5 Verfahren und deren Umsetzung zur Erfüllung der Anforderungen des e-CMR und der CMR zu entwickeln.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt die Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs. Beim elektronischen Frachtbrief tritt die Authentifizierung an die Stelle der Unterzeichnung des papierernen Frachtbriefs nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 CMR. Dem Wortsinn nach meint „Authentifizierung“ zwar lediglich die Bestätigung der Echtheit, das heißt die Bestätigung, dass das Dokument von der Person stammt, von der es zu stammen scheint. In dem Vorgang der Authentifizierung ist jedoch zugleich – wie bei der Unterzeichnung nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 CMR – die Erklärung der Parteien zu sehen, den zuvor nur als Entwurf vorliegenden elektronischen Frachtbrief zu einem rechtsgültigen Dokument zu machen, das, wie in Artikel 2 vorgesehen, dem Frachtbrief auf Papier gleichsteht.

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 Satz 1 erfolgt die Authentifizierung mit Hilfe einer zuverlässigen elektronischen Signatur, die die Verknüpfung mit dem elektronischen Frachtbrief gewährleistet. Auch hier macht das e-CMR zugunsten der Offenheit für künftige technische Entwicklungen keine näheren Vorgaben. Die Definition der elektronischen Signatur (vergleiche Artikel 1) ist sehr allgemein. Eine elektronische Signatur im Sinne des e-CMR kann daher mit vielen verschiedenen technischen Verfahren erzeugt werden. Aus Absatz 1 Satz 1 lassen sich aber folgende Anforderungen ableiten:

- Das Verfahren der Signierung muss sicher stellen, dass die Signatur mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist. Es muss sich ermitteln lassen, welche kon-

krete Version des elektronischen Frachtbriefs signiert wurde.

- Die elektronische Signatur muss zuverlässig sein. Gemeint ist damit, dass die elektronische Signatur den Schluss erlaubt, dass der damit ausgewiesene Unterzeichner sie tatsächlich abgegeben hat.

Um die Voraussetzung der „zuverlässigen Signatur“ in der Praxis handhabbar zu machen, führt Absatz 1 Satz 2 in den Buchstaben a bis d eine Reihe von Kriterien auf. Liegen diese vor, wird die Zuverlässigkeit der Methode der Erstellung der elektronischen Signatur bis zum Beweis des Gegenteils vermutet. Dies bedeutet einerseits, dass Zuverlässigkeit auch gegeben sein kann, wenn eines der Kriterien in den Buchstaben a bis d nicht erfüllt ist (zum Beispiel Buchstabe c: alleinige Kontrolle des Unterzeichners über die Mittel zur Erstellung der Signatur), weil sich aus den Gesamtumständen ergibt, dass der Unterzeichner die Signatur abgegeben hat. Andererseits kann die Signatur selbst bei Vorliegen aller Kriterien als nicht zuverlässig gelten, beispielsweise wenn ein Missbrauch der Mittel zur Erstellung der Signatur durch Unbefugte vorlag.

Das Vorliegen der Voraussetzungen der Buchstaben a bis d darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, wird in der Regel demjenigen obliegen, der Rechte oder eine ihm günstige Position aus dem elektronischen Frachtbrief ableiten will. Hierbei dürfte es vor allem um technische Verfahren und organisatorische Vorkehrungen gehen.

Die Kriterien in den Buchstaben a bis d wurden der Definition der „fortgeschrittenen elektronischen Signatur“ in der Richtlinie 1999/93/EG entnommen. Artikel 3 Nummer 11 in Verbindung mit Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014, die heute anstelle der Richtlinie 1999/93/EG gilt, definiert die fortgeschrittene elektronische Signatur etwas abweichend. Die Kriterien der beiden Rechtsakte decken sich daher nicht mehr vollständig. Die Anforderungen nach Absatz 1 Satz 2 sind – wegen der Vermutungsregelung – weiter, offener und weniger konkret als die der Verordnung (EU) Nr. 910/2014. Deshalb dürfte eine fortgeschrittene elektronische Signatur nach der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 den Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 Satz 2 e-CMR genügen, das heißt für diese gilt dann die Vermutung der Zuverlässigkeit für die Zwecke des e-CMR.

Die Anforderungen nach dem e-CMR sind damit zudem insgesamt deutlich geringer als bei der Gleichsetzung einer qualifizierten elektronischen mit einer hergebrachten handschriftlichen Signatur nach dem Recht der Europäischen Union und nach deutschem Recht. Denn eine qualifizierte elektronische Signatur ist eine fortgeschrittene Signatur, die die zusätzlichen Anforderungen von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 erfüllt.

Zu Absatz 2

Die Öffnungsklausel in Absatz 2 ermöglicht eine wirksame Authentifizierung auch durch eine andere Methode der elektronischen Authentifizierung als die der zuverlässigen elektronischen Signatur nach Absatz 1, sofern die angewandte Methode nach dem Recht des Staates, in dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt worden ist, zulässig ist. Da Absatz 2 keine Anforderungen im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der alternativen Methode festlegt,

gilt für sie nicht die Beweislastumkehr nach Artikel 3 Absatz 1 Satz 2.

Grundsätzlich kann Absatz 2 eine Vielzahl verschiedener Methoden der elektronischen Authentifizierung umfassen. Die Zulässigkeit anderer Methoden nach deutschem Recht ergibt sich, wie in Abschnitt A.IV dargestellt, aus § 408 Absatz 3 HGB. Ergänzend kann zudem auf die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 verwiesen werden.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 müssen die Angaben im elektronischen Frachtbrief jeder Person zugänglich sein, die berechtigt ist, sie zu kennen. Gemeint sind diejenigen Personen, die Angaben aus dem elektronischen Frachtbrief benötigen, um Rechte geltend zu machen. Welche Fälle dies sind, ergibt sich aus der CMR.

Die Vorschrift ist eine Konsequenz aus der in Artikel 2 angeordneten Gleichstellung des elektronischen Frachtbriefs mit dem Frachtbrief auf Papier nach der CMR.

Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt den Inhalt des elektronischen Frachtbriefs.

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt klar, dass der elektronische Frachtbrief dieselben Angaben enthält wie der Frachtbrief nach der CMR, das heißt die in Artikel 6 CMR genannten Elemente. Dies ist sowohl Konsequenz als auch Voraussetzung dafür, dass der elektronische Frachtbrief dem Frachtbrief auf Papier gleichstehen kann, wie in Artikel 2 Absatz 2 vorgesehen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 legt die – für die rechtswirksame Kommunikation mit elektronischen Dokumenten grundlegende – Anforderung fest, dass die Integrität der Angaben im Frachtbrief gewährleistet sein muss. Satz 2 konkretisiert, dass Integrität vorliegt, wenn die Angaben grundsätzlich vollständig und unverändert geblieben sind.

Die Integrität bezieht sich nach Satz 1 auf die Angaben in der „erstmalig endgültigen“ Form des elektronischen Frachtbriefs. Gemeint ist damit die Fassung des elektronischen Frachtbriefs, die die Vertragsparteien erstmals nach Artikel 3 authentifiziert und so zu einem rechtsgültigen Dokument gemacht haben.

Bei der Beurteilung, ob die Angaben unverändert geblieben sind, bleiben nach Satz 2 außer Betracht Zusätze oder Änderungen, die sich im normalen Verlauf der Übermittlung, Speicherung und Anzeige ergeben. Hierbei handelt es sich vor allem um technische Änderungen, die von den IT-Systemen automatisch vorgenommen werden, keine Relevanz für die Anwender haben und daher den Gebrauch des elektronischen Frachtbriefs nicht behindern sollen. Im Interesse der Rechtssicherheit ist die Ausnahme eng ausgestaltet. Die Zusätze müssen sich „im normalen Verlauf“ ergeben, das heißt sie müssen quasi in der Natur der Sache liegen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 Unterabsatz 1 stellt klar, dass auch der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann,

soweit dies nach der CMR zulässig ist. Beispiele sind Vorbehalte nach Artikel 8 Absatz 2 CMR oder Weisungen nach Artikel 12 CMR.

Nach Unterabsatz 2 dürfen solche Ergänzungen oder Änderungen nicht zum Überschreiben der ursprünglichen Angaben führen, sondern diese müssen bewahrt werden. Dies entspricht der Vorgabe in Absatz 2, dass die Integrität der Angaben der erstmals authentifizierten Fassung des elektronischen Frachtbriefs gewahrt werden muss.

Zu Artikel 5

Wie bereits angesprochen, kann das e-CMR aus praktischen Gründen nur einen groben Rahmen für die elektronische Kommunikation bei Abschluss und Durchführung eines CMR-Frachtvertrags vorgeben. Damit diese Vorgaben umgesetzt werden können, bedürfen sie ergänzender Verfahrensregelungen. Über diese müssen sich die Betroffenen einigen, das heißt die an der Ausführung eines CMR-Frachtvertrags interessierten Parteien. Dieser Begriff ist weiter als der der Parteien des Frachtvertrags und umfasst beispielsweise auch den Empfänger.

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 muss sich die Einigung beziehen auf Verfahren zur Erfüllung von Anforderungen des e-CMR und der CMR sowie auf deren Umsetzung. Absatz 1 nennt in den Buchstaben a bis f einige Bereiche. Die Aufzählung ist ausdrücklich nicht abschließend.

Ein Bedürfnis für ergänzende Regelungen wird in der Praxis zu zwei Themenfeldern bestehen:

- Zum einen wird es um die Konkretisierung technisch ausgerichteter Anforderungen, etwa für die Authentifizierung (Artikel 3), für die Wahrung der Integrität (Artikel 4 Absatz 2) und die Kenntlichmachung späterer Änderungen (Artikel 4 Absatz 3) gehen. Dies ist in den Buchstaben a, b und e angesprochen.
- Zum anderen wird es darum gehen, Äquivalente für diejenigen Regelungen der CMR zu finden, die auf die verschiedenen Ausfertigungen des Frachtbriefs abstellen und Rechtsfolgen zum Beispiel daran anknüpfen, dass eine dieser Ausfertigungen „vorgewiesen“ oder „übergeben“ wird (zum Beispiel Artikel 12 CMR); dies wird ebenfalls in Buchstabe a sowie in Buchstabe c angesprochen. Das Gleiche gilt für sonstige Mitteilungen, die einer der Beteiligten übermittelt; Buchstabe d nennt hier beispielhaft die Bestätigung der Ablieferung beim Empfänger.

Buchstabe f nennt zudem den Fall, dass ein elektronischer Frachtbrief durch einen „auf andere Weise“ ausgestellten Frachtbrief ersetzt wird.

Die Erarbeitung der erforderlichen ergänzenden Regelungen wird in der Praxis einen nicht unbeträchtlichen Aufwand erfordern. Zudem besteht ein Bedürfnis nach Standardisierung der Abläufe und Interoperabilität der eingesetzten IT-Systeme. Auch wenn sich die Verpflichtung nach Absatz 1 an die an der Ausführung eines individuellen Beförderungsvertrags interessierten Parteien richtet, ist daher zu erwarten, dass diese Aufgabe in erster Linie etwa von Branchenverbänden, Standardisierungsorganisationen oder den Anbietern von IT-Systemen zur e-CMR-konformen Abwicklung von Frachtverträgen übernommen wird. Diese Verfahrensregeln können die Partei-

en eines individuellen Vertrags dann durch Bezeichnung im elektronischen Frachtbrief einbeziehen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 soll Transparenz hinsichtlich der zu beachtenden Verfahrensregeln herstellen. Die Beachtung der Verfahrensregeln nach Absatz 1 gehört zu den Anforderungen des e-CMR, die der elektronische Frachtbrief erfüllen muss, damit er dem Frachtbrief nach der CMR gleichsteht (Artikel 2 Absatz 2). Daher müssen die Regeln im Frachtbrief bezeichnet und leicht zu ermitteln sein. Dies ermöglicht es im Streitfall sowohl den Beteiligten als auch Dritten (zum Beispiel den Gerichten), die maßgeblichen Anforderungen zu ermitteln.

Zu Artikel 6

Artikel 6 enthält einige ergänzende Regelungen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 ist an Artikel 4 Absatz 2 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens angelehnt. Die Empfangsbestätigung hat die Rolle einer Quittung, die nach der CMR dem Frachtbrief zukommt. Die Empfangsbestätigung wird nur auf Verlangen des Absenders ausgestellt. Das Gleiche gilt für Auskünfte über die Informationen (zum Beispiel Zugangscodes und Kennwörter), um Zugang zum elektronischen Frachtbrief zu erhalten.

Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 kann der Absender dem Frachtführer ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden (Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe g CMR) und Urkunden, die für die Behandlung durch den Zoll oder sonstige amtliche Stellen notwendig sind (Artikel 11 CMR), in Form einer elektronischen Mitteilung übermitteln. Die Regelung ergänzt Artikel 4 Absatz 1 und soll sicherstellen, dass eine elektronische Übermittlung aller relevanten Unterlagen möglich ist.

Voraussetzung für die Übermittlung der Unterlagen als elektronische Mitteilung ist, dass sich die Parteien auf ein Verfahren zur Verknüpfung der Unterlagen mit dem elektronischen Frachtbrief einigen, das deren Integrität gewährleistet. Dies stellt sicher, dass die Unterlagen selbstständig und inhaltlich unangetastet bleiben, was deren Verwendung zu den in Artikel 11 CMR vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Zwecken erleichtert.

Selbst wenn die Vertragsparteien die Anforderungen von Absatz 2 beachten, bedeutet dies aber nicht, dass Verwaltungsbehörden die als elektronische Mitteilung übermittelten Unterlagen akzeptieren müssen. Maßgeblich für die erforderliche Form von Unterlagen, die zu verwaltungsrechtlichen Zwecken verwendet werden, ist das jeweilige Fachrecht. Sieht dieses beispielsweise die Vorlage des Originals einer Urkunde vor, gestattet es Artikel 6 Absatz 2 den Vertragsparteien nicht, stattdessen eine elektronische Kopie einzureichen. Die Digitalisierung der verwaltungsrechtlichen Transportdokumente ist in der Europäischen Union Gegenstand der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (siehe dazu oben Abschnitt A.III).

Zu den Artikeln 7 bis 16

Diese Artikel enthalten Schlussvorschriften, die an diejenigen der CMR (Artikel 42 ff. CMR) angelehnt sind.

Artikel 7 enthält Regelungen über Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt. Ratifizieren oder beitreten können Staaten, die Vertragsstaaten der CMR und Mitgliedstaaten der UNECE sind oder an deren Arbeiten teilnehmen. Die Bundesrepublik Deutschland hat das e-CMR nicht unterzeichnet, kann aber nach Artikel 7 Absatz 3 als Vertragsstaat der CMR und Mitglied der UNECE ohne Weiteres beitreten.

Die Artikel 8 bis 10 regeln das Inkrafttreten, die Kündigung und das Außerkrafttreten des Zusatzprotokolls. Das Zusatzprotokoll ist am 5. Juni 2011 in Kraft getreten. Für die Bundesrepublik Deutschland wird es nach Artikel 8 Absatz 2 am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde in Kraft treten.

Artikel 11 und 12 sehen in Entsprechung zu Artikel 47 und 48 CMR vor, dass Streitigkeiten über die Anwendung des e-CMR vom Internationalen Gerichtshof geklärt werden, sofern ratifizierende oder beitretenden Staaten dies

nicht mittels eines Vorbehalts ausschließen. Die Bundesrepublik Deutschland unterstützt die Beilegung von Streitigkeiten durch den Internationalen Gerichtshof. Wie schon bei der CMR, ist daher nicht geplant, von der Vorbehaltsmöglichkeit des Artikels 12 Gebrauch zu machen.

Als Alternative zu einer Revisionskonferenz nach Artikel 14 sieht Artikel 13 ein vereinfachtes Verfahren für Änderungen des Zusatzprotokolls vor. Vorschläge von Vertragsstaaten zur Änderung des Zusatzprotokolls werden in einem Gremium der UNECE, der Arbeitsgruppe Straßenverkehr, beraten. Die Vertragsstaaten sollen dabei einen Konsens über Änderungen anstreben. Als letztes Mittel können Vorschläge aber auch mit einer Zweidrittelmehrheit verabschiedet werden. Beschlossene Änderungen gelten als angenommen, wenn anschließend kein Vertragsstaat innerhalb von neun Monaten Einspruch dagegen erhebt.

Artikel 16 bestimmt wie Artikel 51 CMR den Generalsekretär der Vereinten Nationen zum Verwahrer des Zusatzprotokolls. Seine Aufgabe ist es insbesondere, die in Artikel 15 vorgesehenen Notifikationen zu übermitteln.