

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Allgemeines:

Das Zusatzprotokoll über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20. Februar 2008 (im Folgenden: Zusatzprotokoll) hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 4 B-VG nicht erforderlich ist. Da durch das Zusatzprotokoll keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden, bedarf es auch keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das Zusatzprotokoll ist in englischer und französischer Sprache authentisch. Dem Nationalrat werden die authentische englische und französische Sprachfassung sowie die Übersetzung ins Deutsche zur Genehmigung vorgelegt.

Grund des Beitritts:

Das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20. Februar 2008 zielt darauf ab, die CMR (Abkürzung des französischen Titels *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) um die Möglichkeit der Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs zu ergänzen und regelt, welche Anforderungen zu erfüllen sind, damit ein elektronischer Frachtbrief dieselbe Beweiskraft hat und dieselben Wirkungen entfaltet, wie ein Frachtbrief in Papierform.

Bei der CMR handelt es sich um ein multilaterales völkerrechtliches Übereinkommen zur Vereinheitlichung der zivilrechtlichen Vorschriften im internationalen Straßengütertransport. Das Übereinkommen wurde 1956 in Genf abgeschlossen, von Österreich 1960 ratifiziert und ist 1961 in Kraft getreten (BGBl. Nr. 138/1961).

Nach Art. 4 der CMR wird der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief festgehalten. Zwar berührt das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit eines Frachtbriefs weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrags, doch ist ein Frachtbrief Voraussetzung für das Erreichen bestimmter Rechtsfolgen nach der CMR (vgl. zB Art. 12 Abs. 1 iVm Abs. 5 lit. a, Art. 24, Art. 26 CMR). Beim CMR-Frachtbrief handelt es sich grundsätzlich um ein Papierdokument. Dies ergibt sich einerseits aus der Entstehungszeit des Übereinkommens (vgl. *Jesser-Huß* in MüKoHGB⁵, CMR Art. 5 Rz. 13) und andererseits aus einzelnen Bestimmungen der CMR. So werden in Art. 5 CMR drei zu unterzeichnende Ausfertigungen genannt, denen verschiedene Funktionen zukommen.

In der Transportpraxis erfolgte eine zunehmende Entwicklung weg von papiergebundenen Transportdokumenten hin zum elektronischen Datenaustausch (vgl. *Jesser-Huß* in MüKoHGB⁵, CMR Art. 5 Rz. 15). Dieser Umstand wurde bei der Konzeption bzw. Revision verschiedener transportrechtlicher Übereinkommen berücksichtigt. Um die Jahrtausendwende wurden daher für die Verkehrsträger Eisenbahn, Flugzeug und Binnenschiff in den einschlägigen internationalen Übereinkommen Bestimmungen (Art. 6 § 9 CIM, Art. 4 Abs. 2 MÜ, Art. 1 Nr. 8 CMNI) für den Einsatz elektronischer Frachtbriefe aufgenommen (vgl. *Teutsch* in Thume (Hrsg.), CMR-Kommentar³, Art. 5 Rz. 17).

Nachdem das Sekretariat der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) 2002 im Rahmen eines Vermerks (Anhang zum Dokument A/CN.9/WG.IV/WP.94, Abs. 86 bis 104) Bestimmungen der CMR identifiziert hatte, die der Verwendung elektronischer Kommunikationsmittel entgegenstehen, wurde nach Verhandlungen im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) im Jahr 2008 das Zusatzprotokoll betreffend den elektronischen Frachtbrief (die sogenannte „e-CMR“) abgeschlossen. Österreich hat das Zusatzprotokoll weder unterzeichnet noch ratifiziert. Gemäß seinem Art. 7 steht das Zusatzprotokoll Vertragsparteien der CMR, die Mitgliedstaaten der UNECE sind, zum Beitritt offen, wobei der Beitritt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen erfolgt.

Die Akzeptanz des Zusatzprotokolls zeigt sich anhand von mittlerweile bereits 34 Vertragsstaaten (zum aktuellen Stand siehe https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en). Zu diesen gehören neben der überwiegenden Anzahl der Mitgliedstaaten der

Europäischen Union auch die Schweiz, das Vereinigte Königreich sowie eine Reihe von osteuropäischen und zentralasiatischen Staaten. Insgesamt haben bereits mehr als die Hälfte der CMR-Vertragsstaaten auch das Zusatzprotokoll ratifiziert bzw. sind diesem beigetreten.

Auch in Österreich wurde die Bedeutung des Zusatzprotokolls für die Transportwirtschaft von verschiedenen Akteuren bekräftigt und für eine Anpassung des geltenden Rechtsrahmens plädiert. Auf Unionsebene wurde zudem die Verordnung (EU) Nr. 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, ABl. Nr. L 249 vom 31.07.2020 S. 33 (im Folgenden: eFTI-VO), erlassen, die Behörden ab 30 Monate nach Inkrafttreten des ersten delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts (Art. 5 Abs. 1 eFTI-VO) dazu verpflichtet, über zertifizierte Plattformen übermittelte digitale Frachtdokumente der betroffenen Unternehmen zu akzeptieren.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung und der Ziele der genannten Verordnung, Verwaltungsaufwand zu vermindern, Kosten einzusparen und negative Umwelteinflüsse zu verringern (dazu insbesondere ErwGr. 3 eFTI-VO), erscheint auch eine Anpassung der Rahmenbedingungen im Zivilrechtsbereich angezeigt, um nunmehr einen Gleichklang zwischen den Bereichen Unternehmer–Behörde und Unternehmer–Unternehmer herzustellen. Dies soll durch den Beitritt zum Zusatzprotokoll geschehen. Ein Festhalten an der bestehenden Rechtslage würde den durch die eFTI-VO verfolgten Zielen entgegenstehen.

Während der Einsatz elektronischer Frachtdokumente unter der aktuellen Rechtslage nur unter Inkaufnahme von Rechtsunsicherheit erfolgen kann, schaffen die Bestimmungen des Zusatzprotokolls einen Rahmen, der es Unternehmern ermöglicht, mit digitalen Dokumenten auf zivilrechtlicher Ebene dieselbe Beweiskraft und dieselben Wirkungen zu erreichen, wie dies mit papiergebundenen Frachtdokumenten der Fall ist. Dies trägt den Entwicklungen der Praxis Rechnung, bietet Unternehmern einen Anreiz dafür, freiwillig zusätzliche Prozesse zu digitalisieren und ermöglicht dadurch auch eine Einsparung von Papier.

Da diese Ziele durch einen Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll vergleichsweise einfach erreicht werden können, sollte Österreich nunmehr seinen Beitritt erklären.

Inhalt des Zusatzprotokolls:

Neben dem in seinem Titel angeführten elektronischen Frachtbrief enthält das Zusatzprotokoll auch Bestimmungen über elektronische Mitteilungen und den Frachtbrief ergänzende elektronische Unterlagen und schafft dadurch Regelungen für die elektronische Kommunikation bei Frachtverträgen, die der CMR unterliegen. Die Bestimmungen sind ausführlicher als in den anderen transportrechtlichen Übereinkommen. Trotzdem sind sie bewusst allgemein gehalten, um generell die elektronische Darstellung technologieneutral zu ermöglichen und zu vermeiden, durch zu detaillierte Regelungen hinderlich für weitere Entwicklungen zu sein (*Saive*, Der „neue“ eCMR-Frachtbrief, RdTW 5/2021, S. 88). Auf Vorschlag von UNCITRAL wurde auch eine Einheitlichkeit mit vergleichbaren Rechtsvorschriften angestrebt, etwa mit dem Modellgesetz für elektronischen Handel oder dem Übereinkommen über die Verwendung elektronischer Mitteilungen in internationalen Verträgen (vgl. Stellungnahme von UNCITRAL zum Entwurf des Zusatzprotokolls, Informelles Dokument 1 zur 99. Sitzung der UNECE-Arbeitsgruppe Straßenverkehr).

Art. 1 definiert die wesentlichen Begriffe des Zusatzprotokolls. Art. 2 Abs. 1 schafft die Rechtsgrundlage dafür, den CMR-Frachtbrief sowie alle Aufforderungen, Angaben, Weisungen, Verlangen, Vorbehalte oder anderen Mitteilungen, die im Rahmen eines Beförderungsvertrags nach der CMR erfolgen, als elektronische Mitteilung auszustellen, sofern die Anforderungen des Zusatzprotokolls eingehalten werden.

Die Art. 3 und 4 beschreiben die Anforderungen des Zusatzprotokolls an den elektronischen Frachtbrief hinsichtlich Authentifizierung und Wahrung der Integrität. Ergänzend ist es nach Art. 5 Aufgabe der an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien, sich über Details zur Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs und sonstiger elektronischer Mitteilungen zu einigen und diese im elektronischen Frachtbrief zu bezeichnen.

Art. 2 Abs. 2 stellt klar, dass ein elektronischer Frachtbrief, der die in den Art. 3 bis 5 angeführten Anforderungen des Zusatzprotokolls erfüllt, einem CMR-Frachtbrief in Papierform hinsichtlich seiner Beweiskraft (siehe dazu Art. 9 CMR) und Wirkung (siehe dazu ua. Art. 12, 24, 26 CMR) gleichgestellt ist.

Art. 6 normiert ein Recht auf Ausstellung einer Empfangsbestätigung und auf bestimmte Auskünfte des Frachtführers.

Die Art. 7 bis 16 enthalten Schlussbestimmungen und richten sich daher anders als die Art. 1 bis 6 nicht an die Vertragsparteien des Beförderungsvertrags, sondern an die (künftigen) Vertragsparteien des

Zusatzprotokolls. Die Bestimmungen entsprechen in weiten Teilen den Art. 42 ff CMR. Nach Art. 7 Abs. 3 iVm Abs. 1 des Zusatzprotokolls steht der Beitritt allen Mitgliedstaaten der UNECE offen, die Vertragsparteien der CMR sind, somit auch der Republik Österreich.

Auswirkungen des Beitritts:

Die CMR ist als ohne Erfüllungsvorbehalt beschlossener Staatsvertrag unmittelbar anwendbar. Sie gilt gemäß ihrem Art. 1 Abs. 1 für alle Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn nach dem Beförderungsvertrag der Ort der Übernahme und der Ablieferung des Gutes in unterschiedlichen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.

Darüber hinaus hat Österreich die CMR gemäß § 439a UGB auch für Binnentransporte für anwendbar erklärt.

Auch das Zusatzprotokoll wäre im Fall eines Beitritts ohne Erfüllungsvorbehalt zu beschließen und unmittelbar anwendbar. Es tritt gemäß Art. 8 Abs. 2 für den beitretenden Staat neunzig Tage nach der Hinterlegung der Beitrittsurkunde in Kraft und ergänzt die CMR, indem es in Art. 2 Abs. 2 erklärt, dass ein elektronischer Frachtbrief, der dem Zusatzprotokoll entspricht, dem Frachtbrief nach der CMR gleichsteht. Durch den dynamischen Verweis in § 439a UGB, der auch geänderte Fassungen der CMR wie beispielsweise die Ergänzung durch das vorliegende Zusatzprotokoll abdeckt, ergänzt das Zusatzprotokoll auch den Rechtsrahmen für Binnentransporte.

Vom Beitritt unberührt bleiben jene Fälle, die bereits bisher nicht unter die Bestimmungen der CMR bzw. des § 439a UGB zu subsumieren waren. Das betrifft insbesondere den verbleibenden Restanwendungsbereich der §§ 425 ff UGB.

Der Beitritt erfordert keine weitergehenden legislativen Maßnahmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Mit der Anwendbarkeit des Zusatzprotokolls entsteht kein Aufwand für die Budgets der zuständigen Ressorts, da die an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien nach Art. 5 des Zusatzprotokolls für die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs verantwortlich sind. Der Beitritt Österreichs zum Zusatzprotokoll ist ein Baustein und Anreiz gegenüber den Unternehmen, die Digitalisierung ihrer Geschäftsprozesse fortzusetzen und schafft den dafür erforderlichen Rechtsrahmen, begründet aber keine Verpflichtung zur Verwendung von digitalen Frachtdokumenten.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zum Beitritt zum Zusatzprotokoll ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 2 B-VG (äußere Angelegenheiten).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Art. 1:

Art. 1 enthält vorweg Begriffsbestimmungen zentraler Begriffe des Zusatzprotokolls.

„Übereinkommen“ im Sinne des Zusatzprotokolls meint die CMR selbst, die durch das Zusatzprotokoll ergänzt wird. Erfolgt im Zusatzprotokoll eine Bezugnahme auf die CMR, so wird diese als Übereinkommen bezeichnet.

Eine „elektronische Mitteilung“ erfordert das Vorliegen folgender Merkmale (vgl. Referentenentwurf des deutschen Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz – 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, S. 11; im Folgenden: RefE eCMR):

- Es handelt sich um eine *Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, versendet, empfangen oder gespeichert wird*. Die Vielzahl der aufgezählten Mittel zeigt, dass das Zusatzprotokoll unterschiedlichen Technologien offen gegenübersteht und dadurch auch künftige technologische Entwicklungen berücksichtigt.
- Zusätzlich muss die Information *zur späteren Einsichtnahme zugänglich* sein. Spezifische Anforderungen werden an die Art der Einsichtnahme nicht gestellt. Auch hier ermöglicht die Formulierung somit technologieoffene Lösungen. Es wird aber erforderlich sein, 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

Die Definition der elektronischen Mitteilung bildet die Basis für die des elektronischen Frachtbriefs. Ein „elektronischer Frachtbrief“ im Sinne des Zusatzprotokolls ist

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

Unter „Ausstellen“ ist die Herstellung des Dokuments zu verstehen. Während das Dokument nach der CMR unterzeichnet wird (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 CMR), wird es nach dem Zusatzprotokoll authentifiziert (Art. 3 Abs. 1 Zusatzprotokoll). Die Ausstellung muss als elektronische Mitteilung geschehen, das heißt elektronisch in einer Art und Weise, dass das erzeugte Dokument zur späteren Einsichtnahme zugänglich ist. Details zur Ausstellung können sich aus einer Einigung der Beteiligten nach Art. 5 Abs. 1 lit. a ergeben.

Die CMR gibt nicht vor, wer für die Ausstellung des Frachtbriefs verantwortlich ist (vgl. *Csoklich* in Artmann, UGB 1.2.³, Art. 4 CMR Rz. 3; OGH 7 Ob 219/13a). In gleicher Weise gibt auch Art. 1 des Zusatzprotokolls nicht vor, wer für die Herstellung des elektronischen Dokuments verantwortlich ist. Im Gegensatz zu Art. 5 Abs. 1 CMR nennt Art. 1 des Zusatzprotokolls allerdings jene Personen, die potenziell dafür in Frage kommen. Neben dem Absender und dem Frachtführer wird auch ein Dritter, der an der Ausführung eines Beförderungsvertrags im Anwendungsbereich der CMR interessiert ist, explizit genannt. Die Formulierung einer an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Partei findet sich auch in Art. 5 Abs. 1 des Zusatzprotokolls. Die Tatsache, dass die demonstrative Aufzählung in Art. 5 Abs. 1 des Zusatzprotokolls auch Fragen über die Bestätigung der Ablieferung beim Empfänger anführt (lit. d), zeigt, dass Empfänger jedenfalls als an der Ausführung des Frachtvertrags interessierte Dritte angesehen werden können.

Die Vertragsparteien können sich bei der Ausstellung auch externer technischer Unterstützung bedienen. Dies ist für die Anwendung in der Praxis bedeutsam, denn Art. 4 des Zusatzprotokolls stellt für die Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs Anforderungen auf, zu deren Erfüllung großer Sachverstand und technischer Aufwand erforderlich ist (RefE eCMR, S. 12).

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. Beim elektronischen Frachtbrief handelt es sich somit nicht zwingend um ein einzelnes Dokument. Er kann auch aus verschiedenen, miteinander verbundenen Informationen bestehen. Auch hier wurde ein technologieoffener Ansatz gewählt, der keine spezifischen Anforderungen an die Art und Weise der Verknüpfung vorgibt. Es müssen allerdings zumindest die Anforderungen an eine elektronische Mitteilung erfüllt werden.

Die Verknüpfung der weiteren Informationen mit der elektronischen Mitteilung kann gleichzeitig mit der Ausstellung oder im Anschluss daran geschehen. Dahingegen sind nach der Authentifizierung durch beide Vertragsparteien (Art. 3 Abs. 1 Zusatzprotokoll) nur noch ausdrücklich vorgesehene Ergänzungen oder Änderungen des elektronischen Frachtbriefs zulässig (vgl. Art. 4 Abs. 2 und 3).

Die Ausstellung und Verwendung des elektronischen Frachtbriefs nach dem Zusatzprotokoll orientiert sich an dem Konzept der elektronischen Signatur, das in der Richtlinie 1999/93/EG über gemeinschaftliche Rahmenbedingungen für elektronische Signaturen, ABl. Nr. L 13 vom 19.01.2000 S. 12 (im Folgenden: Signatur-RL), beschrieben wird. Die Definition des Begriffs „elektronische Signatur“ in Art. 1 des Zusatzprotokolls entspricht folglich jener in Art. 2 Nr. 1 der Signatur-RL bzw. weitgehend auch jener in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt, ABl. Nr. L 257 vom 28.08.2014 S. 73) (im Folgenden: eIDAS-VO), mit der später die Signatur-RL aufgehoben wurde.

Zu Art. 2:

Zu Abs. 1:

Abs. 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 Beförderungsvertrags als elektronische Mitteilung auszustellen*. Durch das Zusatzprotokoll sind die angeführten Informationen unter der CMR auch in elektronischer Form rechtswirksam.

Die Rechtswirksamkeit ist jedoch nur bei Beachtung der Bestimmungen des Zusatzprotokolls gegeben. Zu beachten sind insbesondere die Vorgaben zum Frachtbrief in Art. 3 und 4 des Zusatzprotokolls. Darüber hinaus haben sich die Beteiligten nach Art. 5 des Zusatzprotokolls über Verfahrensregelungen mit Bezug auf den elektronischen Frachtbrief zu einigen.

Zu Abs. 2:

Von erheblicher Bedeutung ist Abs. 2. Halbsatz 1 ordnet an, dass der elektronische Frachtbrief, der den Anforderungen des Zusatzprotokolls entspricht, dem Frachtbrief nach der CMR gleichsteht. Halbsatz 2 nennt ausdrücklich die Gleichartigkeit bei Beweiskraft und Wirkungen. Eine an das Vorliegen eines Frachtbriefs oder eines Frachtbriefeintrags geknüpfte erhöhte Beweiskraft enthalten beispielsweise die Art. 7 Abs. 2 und Art. 9 CMR. Wirkungen, die an das Vorliegen eines Frachtbriefs anknüpfen, sind das Verfügungsrecht des Absenders (Art. 12 Abs. 5 CMR), die Angabe einer Wertdeklaration (Art. 24 CMR) sowie die Festlegung eines Lieferinteresses (Art. 26 CMR). Auch diese Beweiskraft bzw. Wirkungen können folglich gleichermaßen mit einem elektronischen Frachtbrief erreicht werden.

Während die CMR zwischen drei Originalausfertigungen unterscheidet, denen unterschiedliche Funktionen zukommen, nennt das Zusatzprotokoll in Abs. 2 Halbsatz 1 nur „den“ elektronischen Frachtbrief, ohne das Konzept mehrerer Ausfertigungen zu übernehmen. Im Rahmen der CMR erhält der Absender die erste Ausfertigung, die zweite Ausfertigung begleitet das Gut und die dritte Ausfertigung behält der Frachtführer (Art. 5 Abs. 1 Satz 3 CMR). 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 (vgl. Art. 6 bis 8 CMR). Auch legitimiert die erste Ausfertigung den Absender zu nachträglichen Weisungen (vgl. Art. 12 Abs. 5 lit. a CMR). Nach Ankunft des Gutes kann der Empfänger gegen Ausstellung einer Empfangsbestätigung die Ablieferung des Gutes sowie die Übergabe der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefs verlangen (vgl. Art. 13 CMR). Mit Übergabe der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefs erlischt das Verfügungsrecht des Absenders am Gut und geht auf den Empfänger über (vgl. Art. 12 CMR). Darüber hinaus informiert die zweite Ausfertigung den Empfänger über aus dem Frachtbrief hervorgehende Kosten (vgl. Art. 13 Abs. 2 und Art. 21 CMR). Aufgrund der faktischen Unterschiede zwischen papiergebundenen Ausfertigungen und einem elektronischen Frachtbrief lässt sich das Konzept der CMR nicht ohne Weiteres auf das Zusatzprotokoll übertragen. Unklar erscheint beispielsweise, wie ein elektronischer Frachtbrief das Gut „begleiten“ soll.

Der Umstand, dass Art. 5 Abs. 1 des Zusatzprotokolls eine Einigung der Parteien ua. über „die Art und Weise, auf welche die Partei, der die Rechte zustehen, die sich aus dem elektronischen Frachtbrief ergeben, diese Berechtigung nachweisen kann“ (lit. c), vorsieht, zeigt, dass das Zusatzprotokoll die Lösung derartiger Divergenzen zwischen CMR und Zusatzprotokoll den Parteien, die an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessiert sind, überlässt.

Zu Art. 3:

Art. 3 regelt die Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs. Während der papiergebundene Frachtbrief nach der CMR durch Absender und Frachtführer unterzeichnet wird (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 CMR), erfolgt nach dem Zusatzprotokoll eine Authentifizierung mit Hilfe einer zuverlässigen elektronischen Signatur (Art. 3 Abs. 1 Zusatzprotokoll).

Zu Abs. 1:

Nach Abs. 1 Satz 1 erfolgt die Authentifizierung mit Hilfe einer zuverlässigen elektronischen Signatur, die die Verknüpfung mit dem elektronischen Frachtbrief gewährleistet. Dafür ist auf die allgemein gehaltene Definition des Begriffs „elektronische Signatur“ in Art. 1 zurückzugreifen. Auch hier wird zugunsten der Technologieoffenheit auf nähere Spezifikationen verzichtet. Es erfolgt somit keine Einschränkung auf die Art der Erzeugung der elektronischen Signatur. Generelle Anforderungen lassen sich jedoch aus Art. 3 Abs. 1 Satz 1 ableiten:

- Das Verfahren der Signierung muss sicherstellen, dass die Signatur mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist. Es muss sich ermitteln lassen, welche konkrete Version des elektronischen Frachtbriefs signiert wurde.
- Die elektronische Signatur muss zuverlässig sein. Damit ist gemeint, dass die elektronische Signatur den Schluss erlauben muss, dass der damit ausgewiesene Unterzeichner sie tatsächlich abgegeben hat (RefE eCMR, S. 13).

Abs. 1 Satz 2 enthält eine Beweisregel. Bei Vorliegen der in den lit. a bis d angeführten Kriterien wird die Zuverlässigkeit der Methode zur Erstellung der elektronischen Signatur *bis zum Beweis des Gegenteils* vermutet. Für den Eintritt der Zuverlässigkeitsvermutung ist das kumulative Vorliegen aller aufgezählten Kriterien erforderlich. Die Beweisregel ändert aber nichts daran, dass die Zuverlässigkeit auch ohne Vorliegen sämtlicher genannter Kriterien nachgewiesen werden kann. Selbst bei Vorliegen aller Kriterien bleibt der Beweis des Gegenteils zulässig, dass also trotzdem keine Zuverlässigkeit gegeben ist.

Nach allgemeinen Grundsätzen im Zivilprozessrecht trifft jede Partei die Beweislast für die ihr günstigen Tatsachen. Deshalb obliegt es jener Partei, die das Vorliegen der Voraussetzungen der lit. a bis d behauptet, dies darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen.

Die Kriterien in den lit. a bis d wurden der Definition der „fortgeschrittenen elektronischen Signatur“ in Art. 2 Nr. 2 der Signatur-RL entnommen. Art. 3 Nr. 11 iVm Art. 26 der eIDAS-VO, die die Signatur-RL ersetzt hat, definiert die fortgeschrittene elektronische Signatur abweichend davon. Dadurch besteht kein Gleichklang der Kriterien zwischen dem Zusatzprotokoll und dem geltenden Unionsrecht mehr. Da die Anforderungen an eine fortgeschrittene elektronische Signatur nach der eIDAS-VO im Wesentlichen aber den früheren Anforderungen nach der Signatur-RL entsprechen, ist davon auszugehen, dass eine fortgeschrittene elektronische Signatur nach der eIDAS-VO die Anforderungen nach Art. 3 Abs. 1 Satz 2 des Zusatzprotokolls erfüllt und dadurch die darin normierte Beweisvermutung eintritt.

Generell stellt die eIDAS-VO die qualifizierte elektronische Signatur der handschriftlichen Unterschrift gleich (Art. 25 Abs. 2 eIDAS-VO). Für eine qualifizierte elektronische Signatur sind neben den Anforderungen an eine fortgeschrittene elektronische Signatur zusätzliche Anforderungen nach Art. 3 Nr. 12 der eIDAS-VO zu erfüllen. Für das Zusatzprotokoll genügt allerdings eine fortgeschrittene elektronische Signatur.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 enthält eine Öffnungsklausel und ermöglicht eine wirksame Authentifizierung auch durch eine andere Methode der elektronischen Authentifizierung als die der zuverlässigen elektronischen Signatur nach Abs. 1, sofern die angewandte Methode nach dem Recht des Staates, in dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt wurde, zulässig ist. Die Beweislastumkehr nach Art. 3 Abs. 1 Satz 2 findet auf Abs. 2 keine Anwendung, da dieser nicht an die Zuverlässigkeit dieser alternativen Methode anknüpft.

Zu Abs. 3:

Nach Abs. 3 müssen die Angaben im elektronischen Frachtbrief jeder Person zugänglich sein, die berechtigt ist, sie zu kennen. Eine Berechtigung ist für jene Personen anzunehmen, die Angaben aus dem elektronischen Frachtbrief benötigen, um Rechte aus der CMR geltend zu machen. Dies ist anhand der CMR zu beurteilen.

Zu Art. 4:

Art. 4 regelt die Anforderungen an die Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs.

Zu Abs. 1:

Abs. 1 stellt klar, dass der elektronische Frachtbrief dieselben Angaben enthält wie der Frachtbrief nach der CMR. Art. 6 CMR nennt die dafür einschlägigen Elemente.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 stellt die Anforderung, 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. Vergleichsmaßstab sind nach Satz 1 die Angaben in der „erstmalig endgültigen“ Form des elektronischen Frachtbriefs. Darunter ist jene Fassung des elektronischen Frachtbriefs zu verstehen, die die Vertragsparteien erstmals nach Art. 3 authentifiziert und so zu einem rechtsgültigen Dokument gemacht haben (RefE eCMR, S. 15). Die Frage, ob die Integrität gegeben ist, ist rein anhand von informationstechnischen Erwägungen zu beurteilen. (Saive, RdTW 5/2021, S. 188).

Bei der Beurteilung, ob die Angaben unverändert geblieben sind, bleiben nach Satz 2 Zusätze oder Änderungen, die sich im normalen Verlauf der Übermittlung, Speicherung und Anzeige ergeben, außer Betracht. Das sind vor allem 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 diese Ausnahme eng ausgestaltet. Die Zusätze müssen sich „im normalen Verlauf“ ergeben, das heißt sie müssen quasi in der Natur der Sache liegen (vgl. dazu auch RefE eCMR, S. 15).

Zu Abs. 3:

Abs. 3 Satz 1 stellt klar, dass auch der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann, soweit dies nach der CMR zulässig ist. Vorgesehen ist dies beispielsweise für Vorbehalte nach Art. 8 Abs. 2 CMR oder Weisungen nach Art. 12 CMR.

Nach Satz 2 dürfen solche Ergänzungen oder Änderungen nicht zum Überschreiben der ursprünglichen Angaben führen. Neben Ergänzungen und Änderungen müssen auch die ursprünglichen Angaben bewahrt werden.

Zu Art. 5:

Während das Zusatzprotokoll grundlegende Anforderungen an die Authentifizierung, den Inhalt und die Gewährleistung der Integrität des elektronischen Frachtbriefs normiert, überlässt sie weitere Fragen zu

Verfahren, die zur Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs erforderlich sind, den an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien. Ein solches Interesse kann nicht nur bei den Parteien des Frachtvertrags vorliegen, sondern beispielsweise auch beim Empfänger.

Zu Abs. 1:

Nach Abs. 1 einigen sich die interessierten Parteien über Verfahren und Umsetzung zur Erfüllung von Anforderungen des Zusatzprotokolls und der CMR. In der demonstrativen Aufzählung in lit. a bis f werden beispielhaft einige Bereiche aufgezählt.

Die angeführten ergänzenden Regelungen lassen sich in zwei Themenfelder aufteilen (RefE eCMR, S. 15):

- Einerseits geht es um die Konkretisierung technisch ausgerichteter Anforderungen, etwa für die Authentifizierung (Art. 3), die Wahrung der Integrität (Art. 4 Abs. 2) und die Kenntlichmachung späterer Änderungen (Art. 4 Abs. 3). Dies ist in den lit. a, b und e angesprochen.
- Andererseits geht es darum, Äquivalente für diejenigen Regelungen der CMR zu finden, die auf die verschiedenen Ausfertigungen des Frachtbriefs abstellen und Rechtsfolgen zB davon abhängig machen, dass eine dieser Ausfertigungen „vorgewiesen“ oder „übergeben“ wird (zB Art. 12 CMR); dies wird auch in lit. a sowie in lit. c angesprochen. Das Gleiche gilt für sonstige Mitteilungen, die einer der Beteiligten übermittelt; lit. d nennt hier beispielhaft die Bestätigung der Ablieferung beim Empfänger.

Lit. 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 unerheblichen Aufwand verursachen. Zudem besteht ein Bedürfnis nach Standardisierung der Abläufe und Interoperabilität der eingesetzten IT-Systeme. Auch wenn sich die Verpflichtung nach Abs. 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 Zusatzprotokoll-konformen Abwicklung von Frachtverträgen übernommen wird. Diese Verfahrensregeln können die Parteien eines individuellen Vertrags dann durch Bezeichnung im elektronischen Frachtbrief einbeziehen (RefE eCMR, S. 16).

Zu Abs. 2:

Abs. 2 sieht vor, dass die Parteien die Verfahren, über die sie sich nach Abs. 1 geeinigt haben, zu dokumentieren haben. Dies ermöglicht den interessierten Parteien sowie im Streitfall auch Gerichten, die vereinbarten Anforderungen zu ermitteln.

Zu Art. 6:

Art. 6 enthält ergänzende Regelungen und bezieht sich im Gegensatz zu den vorstehenden Bestimmungen nicht primär auf den elektronischen Frachtbrief selbst.

Zu Abs. 1:

Abs. 1 ist an Art. 4 Abs. 2 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens (MÜ) angelehnt. Die Empfangsbestätigung hat die Rolle einer Quittung, die nach der CMR dem Frachtbrief zukommt; sie wird nur auf Verlangen des Absenders ausgestellt. Das Gleiche gilt für Auskünfte über die Informationen (zB Zugangscodes und Kennwörter), um Zugang zum elektronischen Frachtbrief zu erhalten (RefE eCMR, S. 16).

Zu Abs. 2:

Nach Abs. 2 kann der Absender dem Frachtführer ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden (Art. 6 Abs. 2 lit. g CMR) und Urkunden, die für die Behandlung durch den Zoll oder sonstige amtliche Stellen notwendig sind (Art. 11 CMR), in Form einer elektronischen Mitteilung übermitteln. Die Regelung ergänzt Art. 4 Abs. 1 des Zusatzprotokolls und soll sicherstellen, dass eine elektronische Übermittlung aller relevanten Unterlagen möglich ist (RefE eCMR, S. 17).

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.

Art. 6 Abs. 2 des Zusatzprotokolls schafft nur die Grundlage und die Anforderungen, nach denen die Parteien jene Unterlagen, die aus verwaltungsrechtlichen Gründen vorzuweisen sind, untereinander austauschen können. Die Einhaltung der Bestimmungen des Art. 6 Abs. 2 garantiert allerdings nicht ohne

Weiteres, dass die Behörden die Dokumente in der vorliegenden Form akzeptieren. Ob und in welcher Form Dokumente vorzulegen sind, richtet sich nach dem einschlägigen Fachrecht. Hervorzuheben ist dabei die für den Straßengütertransport maßgebliche Bestimmung des § 17 GütbefG, die das Mitführen von Belegen in elektronischer Form zulässt und fordert, dass diese auf Verlangen den Aufsichtsorganen auszuhändigen sind und ohne Zutun des Aufsichtsorgans lesbar sein müssen. Behörden werden schließlich ab voraussichtlich August 2026 durch die eFTI-VO (Art. 5 Abs. 1 eFTI-VO) dazu verpflichtet, über zertifizierte Plattformen übermittelte Frachtdokumente in elektronischer Form zu akzeptieren. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung nur für jene gesetzlichen Informationsanforderungen gilt, auf die in Art. 2 Abs. 1 der Verordnung verwiesen wird.

Zu Art. 7–16:

Diese Artikel enthalten Schlussbestimmungen, die an jene der CMR (Art. 42 ff CMR) angelehnt sind.

Art. 7 enthält Regelungen über Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt. Unterzeichnen und ratifizieren bzw. beitreten können Staaten, die Vertragsstaaten der CMR und Mitgliedstaaten der UNECE sind oder an deren Arbeiten teilnehmen. Österreich hat das Zusatzprotokoll nicht unterzeichnet, kann aber nach Art. 7 Abs. 3 als Vertragsstaat der CMR und Mitglied der UNECE ohne Weiteres beitreten.

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

Die Art. 11 und 12 entsprechen den Art. 47 und 48 CMR und sehen vor, dass Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung des Zusatzprotokolls vom Internationalen Gerichtshof geklärt werden, sofern ratifizierende oder beitretende Staaten dies nicht mittels eines Vorbehalts ausschließen. Österreich unterstützt die Beilegung von Streitigkeiten durch den Internationalen Gerichtshof und plant daher – wie bereits bei der CMR – nicht, von der Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch zu machen.

Als Alternative zu einer Revisionskonferenz nach Art. 14 sieht Art. 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. Änderungen, die als angenommen gelten, treten sechs Monate nach Notifizierung der Annahme durch den Generalsekretär in Kraft.

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

