

## Verbändeabfrage zur Herabstufung der Form des Frachtbriefs und der anderen fracht- und lagerrechtlichen Dokumente zur Textform

-

### Antworten zu den einzelnen Fragen/Im Einzelnen

#### 1. Praktische Bedeutung der im HGB definierten Logistikkumente

- **In welchem Umfang nutzen Sie bzw. Ihre Mitgliedsunternehmen die im HGB definierten Logistikkumente?**

*Das Transport- und Logistikwesen ist noch immer sehr papiergetrieben. In der Landfracht dominiert der CMR-Frachtbrief bzw. Frachtbriefe nach nationalem Recht für den innerdeutschen Verkehr.*

*In der Seefracht tritt das Konnossement immer weiter in den Hintergrund. Anstelle dessen werden sehr häufig Seefrachtbriefe eingesetzt, wobei in beiden nur selten das deutsche Recht durch Parteivereinbarung zur Anwendung gebracht wird.*

*Der Ladeschein spielt insbesondere bei Multimodaltransporten eine Rolle. Auch dort findet jedoch eher selten das deutsche Recht durch Parteivereinbarung Anwendung.*

*Lagerscheine spielen insbesondere in der Lagerhausfinanzierung noch eine Rolle. Deren Bedeutung geht jedoch immer weiter zurück.*

*Die Transportversicherungspolice an Order wird in der Praxis ausgestellt, wenn die Bedingungen der Außenhandelsfinanzierung, insb. des Dokumentenakkreditivs dies zum Nachweis einer Versicherung der beförderten Güter gegen die Gefahren der Beförderung und der damit verbundenen Lagerung verlangen. Das ist häufig der Fall.*

- **In welchem Umfang verwenden Sie andere Verfahren und Dokumente? Aus welchen Gründen?**

*Neben den o.g. Dokumenten hat sich im Landtransport insbesondere der Lieferschein als weiteres oder sogar als einziges Dokument für die Transportabwicklung durchgesetzt. Ebenso wie der Frachtbrief gibt der Lieferschein Auskunft über Absender und Empfänger des Transportgutes. Ebenso enthalten beide Angaben über Art, Qualität und Menge der Ladung. Diese unterscheiden sich jedoch in der Detailtiefe. Frachtbriefe geben meist nur Aufschluss über die Anzahl der Packstücke. Lieferscheine hingegen beziehen sich auf die einzelnen Artikel in einem Packstück. Darüber hinaus sind auch in beiden Informationen über den Frachtführer enthalten. Allerdings wird der CMR-Frachtbrief in der Regel von Absender und Frachtführer unterschrieben, während der Lieferschein oft keine Unterschrift des Absenders trägt. Beide Dokumente werden jedoch während der Fahrt vom Fahrpersonal mitgeführt und können*

*grundsätzlich als Warenbegleitpapier eingesetzt werden. Im Wareneingang des Empfängers wird dann der Wareneingang direkt auf dem Lieferschein oder auf einem gesonderten Wareneingangsbeleg quittiert.*

*Zu beachten ist hier allerdings, dass mit Ausstellung eines Frachtbriefes dem Absender bis zur Aushändigung der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes an den Empfänger das Verfügungsrecht über die Ware zu (Art. 12 CMR-Ü) zusteht. Ein entsprechendes Direktionsrecht gibt es beim Lieferschein nicht.*

## **2. Nutzeffekt der Änderung der Form für die Ausstellung der Logistikkdokumente**

- **Würde Ihnen der Verzicht auf das Erfordernis, die eigenhändige Unterschrift eines Mitarbeiters/einer Mitarbeiterin im Dokument nachzubilden oder per Stempel anzubringen, die Ausstellung der Logistikkdokumente erleichtern? Wenn ja, inwiefern?**

*Solange der Warenaus- und -eingang noch von Menschen durchgeführt wird, sind keine Erleichterungen ersichtlich. Die zuständigen Mitarbeiter:innen müssen die Warenströme und Verladevorgänge ohnehin persönlich dokumentieren, sodass es auf eine Unterschrift mehr oder weniger nicht ankommt. Um (zumindest) die Quittungsfunktion zu erfüllen, wird mit einer - wie auch immer gearteten – Unterschrift eine Erklärung dokumentiert werden müssen. Für die Erfüllung der Textform ist jedoch keine Unterschrift (auch keine Faksimile-Unterschrift) erforderlich. Ausreichend ist bereits eine bloße Namensnennung. Insoweit würde die Textform tatsächlich gewisse Erleichterungen mit sich bringen (jedoch verbunden mit den Nachteilen auf Ebene der Authentizität und Integrität).*

- **Setzen Sie zum Anbringen der nachgebildeten Unterschrift bereits heute digitale Mittel ein (z. B. Ausdruck eines Formulars, das die Unterschrift als Bild bereits enthält)?**

*Ja. Insbesondere die Empfangsbestätigung des Empfängers erfolgt heute gerade im B2C-Geschäft über sog. „sign on glass“-Lösungen.*

- **Würde der Verzicht auf das Erfordernis, ggf. zusammen mit weiteren Maßnahmen (dazu unten 4.), aus Ihrer Sicht die Digitalisierung der Prozesse in der Logistik erleichtern oder gar erst ermöglichen? Betrachten Sie die derzeit geltende Form, ggf. zusammen mit weiteren Umständen (siehe unten 4.), als Hindernis für eine verstärkte Digitalisierung? Die derzeit geltende Formvorschrift ist an die des Frachtbriefes für internationale Güterbeförderungen auf der Straße (Artikel 5 Absatz 1 des CMR-Übereinkommens) angelehnt. Die Form für den CMR-Frachtbrief bliebe von einer Änderung des deutschen Rechts unberührt. Für wie schwerwiegend halten Sie es, wenn sich die Formvorschriften für nationale Gütertransporte und für internationale Gütertransporte auf der Straße unterscheiden?**

*Auf den ersten Blick würde mit einem Verzicht auf das Erfordernis einer Faksimile-Unterschrift die Digitalisierung erleichtert. Bislang ist sowohl im analogen als auch digitalen Rechtsverkehr die ausschließliche Verfügungsbefugnis des Unterzeichners über seine Unterschrift bzw. seinen Stempel erforderlich. Dies setzt jedoch im digitalen eine eindeutige Identifikation und Authentifikation der unterzeichnenden Person voraus. Das erzeugt einen gewissen Aufwand, da die Mitarbeiter:innen zunächst alle mit einer digitalen Identität versehen werden müssen. Für*

*eigene Mitarbeiter:innen ist dies organisatorisch noch leicht umzusetzen. Deutlich erschwert wird dies allerdings bei Mitarbeiter:innen von (ausländischen) Fremdfirmen, insb.*

*Unter(unter)frachtführern, die häufig wechseln und erst unmittelbar vor Übernahme der Ladung erkennbar werden. Ohne eine sichere Identifikation liefe jedoch die Beweiswirkung der Dokumente ins Leere, da nicht mehr (sicher) zu erkennen ist, wer tatsächlich die Unterschriften geleistet hat.*

*Dieser Umstand wird jedoch nicht als Hindernis, sondern als Notwendigkeit der Digitalisierung betrachtet. Allerdings dürfen die Anforderungen an die Identifikation und Authentifizierung im Digitalen nicht überspannt werden. Der Einsatz von qualifizierten elektronischen Signaturen oder gar staatlichen Identitäten, wie sie z.B. in der Europäischen Briefftasche für Digitale Identitäten gem. Art. 2 Nr. 42 eIDAS-VO n.F. vorgesehen sind, sollte dringend verzichtet werden. Insofern begrüßen die Verbände, dass das BMJ bezogen auf den Frachtbrief und andere fracht- und lagerrechtliche Dokumente an einem Abbau von solchen Authentifizierungs- und Identifizierungsverfahren interessiert ist.*

*Ein Auseinanderfallen nationaler und internationaler Formvorschriften wäre äußerst schädlich und ein großes Hemmnis für die Digitalisierung. Gewünscht sind rechtlich und technisch interoperable Systeme, mit denen sich alle Dokumente des Logistik- und Transportwesens harmonisiert erzeugen und abwickeln lassen. Verschiedene rechtliche Anforderungen würden diesem Ziel diametral entgegenstehen und den Einsatz elektronischer Dokumente weiter verteuern und erschweren.*

*Beispielsweise würde ein Frachtdokument mit reiner Namensnennung aber ohne Unterschrift oder Unterschriftsäquivalent (wie etwa Faksimile-Unterschrift) das Textformerfordernis erfüllen, würde aber den Anforderungen der ERA 600 nicht genügen: Das Dokument wäre somit mangels Akkreditivkonformität nicht aufnahmefähig und die Zahlungsfunktion für die Unternehmen/Banken würde folglich verloren gehen.*

- **Wäre die Textform auch dann eine wesentliche Erleichterung, wenn die derzeit für die Übertragung der begebaren Logistikdokumente (Ladeschein, Konnossement, Lagerschein und Transportversicherungspolice) per Indossament geltende Schriftform unverändert bliebe? Sehen Sie auch für die Form des Indossaments die Notwendigkeit von Erleichterungen?**

*Nein. Wie oben schon gezeigt, wird die Beweisfunktion aller Transportdokumente nur durch eine solche Unterschrift/Signatur gewahrt, die eine sichere Identifikation und Authentifizierung des Ausstellers ermöglicht.*

### **3. Angemessenheit der Änderungen**

**Wir möchten auch diese Zielrichtung hinterfragen und Sie um Stellungnahme bitten, ob Sie die bisherige Begründung auch weiterhin für angemessen halten**

- **in Anbetracht der Funktionen der Logistikdokumente (erhöhte Beweiskraft für den Inhalt des Beförderungsvertrags und den Zustand des Gutes, bei den begebaren Dokumenten Verbriefung von Ansprüchen) und**
- **unter Berücksichtigung der betroffenen Interessen (z. B. Schutzbedürftigkeit des Transportunternehmers, Schutzbedürftigkeit des Rechtsverkehrs)?**

*In der heutigen Praxis wird die Traditionsfunktion der Dokumente immer weiter zurückgedrängt. Im Vordergrund steht vielmehr die Beweisfunktion. Dafür ist, wie bereits oben gezeigt, die sichere Identifikation und Authentifizierung des Ausstellers unerlässlich.*

*Zusätzlich fehlt es bei der Textform im Digitalen an einer sicheren (kryptografischen) Verbindung von Inhaltsdaten des jeweiligen Dokuments und der Signatur. Änderungen würden so nicht erkennbar und die Beweisfunktion ins Leere laufen.*

#### **4. Digitalisierungspotenzial für Papierdokumente**

- **Leiten Sie aus den gesetzlichen Regelungen ab, dass die Logistikkdokumente weiterhin aus Papier sein müssen, auch wenn für die Unterzeichnung die Textform eingeführt würde?**

*Nein. Der dauerhafte Datenträger i.S.d. § 126b S. 2 BGB ist medienneutral und meint gerade auch digitale Speichermedien. Insofern wäre die Möglichkeit, die Logistikkdokumente in Papier- oder elektronischer Form auszustellen, weiter erkennbar.*

*Würde die Textform eingeführt, wäre die digitale Form der Logistikkdokumente doppelt und widersprüchlich geregelt. Die Wiedergabe auf einem digitalen dauerhaften Datenträger gem. § 126b BGB träte dann neben die besondere elektronische Form aus § 516 Abs. 2 HGB und den Schwestervorschriften, die neben einer lesbaren Erklärung auch noch die Authentizität und Integrität der elektronischen Aufzeichnung als zusätzliche Formanforderung vorsieht. Dieser Widerspruch ließe sich zwar noch über den Spezialitätsgrundsatz auflösen und erzeugt jedenfalls Erklärungsbedarf.*

*Dies gilt auch und insbesondere im internationalen Kontext. Bisher ist die Papierform allgemein anerkannt und die elektronische Form im Sinne des § 408 Abs. 3 HGB (und den Schwestervorschriften) setzt sich international immer weiter durch. Die jetzt ins Auge gefasste „digitale Form“ als nationaler Sonderweg wird der Rechtssicherheit nicht zuträglich sein.*

- **Wenn ja: Würde aus Ihrer Sicht die Einführung der Textform es erleichtern, digitale Techniken zu nutzen, auch wenn weiterhin Papierdokumente verwendet werden müssen? Sollte das Konzept mehrerer Ausfertigungen – insbesondere beim Frachtbrief – aufgegeben werden?**

*Nein. Die Ausstellung mehrerer Ausfertigungen ist ohnehin nicht konstitutiv und eröffnet der Praxis insofern Spielraum, ob und wie viele Ausfertigungen tatsächlich verwendet werden.*

*In einer volldigitalen Welt kann das Konzept mehrerer Ausfertigungen aufgegeben werden. Digitale Dokumente lassen sich problemlos so erzeugen, dass sie für alle Beteiligten des Transports jederzeit abruf- und bearbeitbar sind. Dafür bedarf es keiner weiteren Ausfertigungen i.S.v. rechtswirksamen Kopien.*

- **Erfüllt aus Ihrer Sicht ein in Textform unterzeichnetes Logistikkdokument, wenn es in elektronischer Form vorliegt, die 2013 bzw. 2023 eingeführten Anforderungen für elektronische Varianten der Logistikkdokumente (Wahrung der Authentizität und Integrität, Erfüllung derselben Funktionen)?**

*Nein. Wie bereits oben ausgeführt fehlt es an der kryptografischen Verbindung von Signatur- und Inhaltsdaten, wie es bei einer (asymmetrische) Verschlüsselung der fortgeschrittenen elektronischen Signatur der Fall ist.*

## 5. Regelungen für elektronische Varianten der Logistikkdokumente

- **Halten Sie Änderungen der gesetzlichen Grundlagen für die elektronischen Varianten der Logistikkdokumente für erforderlich? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?**

*Nein. Allerdings wäre es wünschenswert, das elektronische Indossament ausdrücklich zu regeln. Dafür bietet es sich an, die entsprechenden Regelungen des Zweiten Abschnitts des Wechselgesetzes über das Indossament entsprechend anzupassen. Im selben Zuge sollte dann auch die Ausstellung von Wechseln im Gleichlauf mit den Traditionspapieren des Fracht- und Lagerrechts in elektronischer Form ermöglicht werden.*

*Hier ist zu beachten, dass im internationalen Handelsverkehr Indossamente unter Transport- und Versicherungsdokumenten weiterhin erforderlich und gebräuchlich sind.*

- **Sollte künftig bereits die Textform ausreichen oder sollte weiterhin die Wahrung von Authentizität und Integrität gefordert werden?**

*Eine hinreichende Wahrung von Authentizität und Integrität sollte weiterhin gefordert werden. Erstens sichert dies die für die Parteien praktisch wichtige Unveränderbarkeit und die Erkennbarkeit des Ausstellers.*

*Zweitens steht der Ansatz, über die Einführung der Textform bei Transportdokumenten eine Dematerialisierung im Transportwesen herbeizuführen, im Widerspruch zu der geltenden Gesetzeslage wie auch zu den Vorbildern in anderen Rechtsordnungen.*

1. *Nach § 516 Abs. 2 sowie den Schwestervorschriften ist dem Konnossement etc. gleichgestellt eine funktionsäquivalente Aufzeichnung, deren Authentizität und Integrität gewahrt sein muss. Diese Maßgabe - Funktionsäquivalenz - bedarf aber der Konkretisierung: An die Inhaberschaft einer Urkunde werden bestimmte Wirkungen gebunden. Wer die Urkunde erhält, kann auf den Erwerb des Rechts vertrauen. Wer an den Inhaber der Urkunde leistet, kann auf seine Befreiung vertrauen. Die Inhaberschaft des Wertpapiers schafft also Klarheit und hindert so, dass die Abwicklung des verbrieften Anspruchs stockt. Diesem Ziel ist aber nur gedient, wenn tatsächlich Klarheit herrscht, also das Legitimationsmittel wirklich nur bei einer Person liegen kann. Wenn also für elektronische Aufzeichnungen von Funktionsäquivalenz die Rede ist, geht es um die Verwirklichung dieses Zustandes. Über die elektronische Aufzeichnung muss in klar unterscheidbarer Weise exklusive Herrschaft ausgeübt werden können. Dass dies gemeint ist, ergibt sich auch aus der Verordnungsermächtigung in § 516 Abs. 3 HGB, die das Bundesministerium der Justiz zur Regelung von Einzelheiten hinsichtlich Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung ermächtigt. Innerhalb dieser Operationen ist nämlich einerseits die Errichtung einer hinreichenden Aufzeichnung und dann vor allem entscheidend, dass eine Person die Herrschaft an der Aufzeichnung zugunsten einer anderen Person aufgeben kann, damit das Recht hieran die genannten Wirkungen knüpfen kann.*
2. *Das kritische Problem im Recht der elektronischen Transportpapiere ist also die Bestimmung eines Verfahrens, das die exklusive Herrschaft über ein Dokument ermöglicht. Dies ist inzwischen weltweiter Konsens. Ein erster Ansatz ist der amerikanische Uniform Electronic Transactions Act von 1999, nach dem Solawechsel und Warenpapiere dem Kontrollgrundsatz folgend in elektronischer Form erlaubt wurden.*

*International wurde die Gleichstellung zwischen exklusiver Kontrolle und Besitz erstmals in Art. 8 b. der Rotterdam Rules festgelegt. Hierauf beruht auch die Einführung des § 516 Abs. 2 HGB sowie der Schwestervorschriften im HGB. Mit dem sog. Der Kontrollbegriff wurde in dem UNCITRAL Model Law for Electronic Transferable Records aufgegriffen (Art. 10 u. 11 MLETR) und ist dort wesentlicher Bestandteil der Gleichstellung zwischen einem Papier und einer elektronischen Aufzeichnung. Auch in den englischen Reformbestrebungen, die sich im Electronic Trade Documents Act v. 2023 niedergeschlagen haben, wurde die Herrschaftsfähigkeit einer elektronischen Aufzeichnung als Ausgangsproblem aufgefasst, dem nun abgeholfen ist.*

*Sofern sich Deutschland auf die Absenkung des Standards auf die Textform beschränkt, ohne die weiteren regelungsbedürftigen Aspekte anzugehen, wird das deutsche Recht international weiterhin nicht wettbewerbsfähig sein. Ziel muss deshalb die Schaffung eines Regelungsrahmens sein, der die internationalen Mindeststandards reflektiert. Neben der Berücksichtigung der maßgeblichen internationalen Übereinkommen und Standards (ERA etc.) sollte auch eine Orientierung an den UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (2017) sowie den jüngsten Rechtsentwicklungen im Vereinigten Königreich sowie in Frankreich und auch andern EU-Mitgliedsstaaten erwogen werden, denen Standards oberhalb der einfachen Textform zu Grunde liegen.*

- **Welche Fragen sollte eine Rechtsverordnung des BMJ unbedingt regeln, um Rechtssicherheit für die Unternehmen zu schaffen?**

*Wie bereits eingangs angesprochen halten wir eine Rechtsverordnung für dringend geboten. Zum möglichen Inhalt verweisen wir auf den – als Anlage beigefügten - gemeinsame Verbändevorschlag vom 12.09.2022.*