Witterungseinflüsse geschützt ist, weil sie sorgfältig verpackt wurde), und vor allem auch, ob – entsprechend DPU B 6 – der Käufer in der Lage ist, die Ware mit einem Transportdokument ordnungsgemäß zu übernehmen.

Letztlich entscheiden also die Beschaffenheit der Ware und die Übung der Vertragsparteien, ob das Abladen „vor dem Schuppen" oder „in dem Schuppen" erfolgen muss, wenn nicht eine eindeutige Parteiabsprache getroffen wurde. Hierauf weist auch der „Erläuternde Kommentar für die Nutzung von DPU" in Ziffer 3 hin „Den Parteien wird aus verschiedenen Gründen empfohlen, Lieferort oder Lieferstelle sowie Bestimmungsort möglichst präzise zu bezeichnen. Zunächst ist festzustellen, dass die Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung der Ware an dieser Lieferstelle oder am jeweiligen Bestimmungsort auf den Käufer übergeht; sowohl für den Verkäufer als auch den Käufer ist es daher unabdingbar, sich über die konkrete Stelle im Klaren zu sein, an der sich dieser kritische Gefahrenübergang vollzieht. Zweitens gilt, dass die Kosten bis zu diesem Liefer-/Bestimmungsort bzw. bis zur Lieferstelle zu Lasten des Verkäufers gehen und die ab dieser Stelle bzw. ab diesem Ort entstehenden Kosten dem Käufer zugerechnet werden. Drittens muss der Verkäufer den Transport der Ware bis zum benannten Liefer-/Bestimmungsort oder zur benannten Lieferstelle vertraglich beauftragen oder organisieren. Anderenfalls würde der Verkäufer gegen seine Verpflichtungen aus dieser Klausel verstoßen und wäre gegenüber dem Käufer für die hieraus entstehenden Verluste haftbar. Somit müsste beispielsweise der Verkäufer alle zusätzlichen Kosten übernehmen, die der Frachtführer dem Käufer ggf. für den zusätzlichen Weitertransport der Ware berechnen würde."

Autor

Prof. Dr. Graf von Bernstorff lehrt Internationales Wirtschaftsrecht an der Hochschule Bremen. Seine langjährige Tätigkeit als Rechtsanwalt in einer großen Wirtschaftskanzlei mit Sitz in Bremen und Hamburg sowie die Geschäftsführertätigkeit in einem Unternehmen der Import-, Export- und Zollabwicklung haben zu großer Beratungserfahrung im internationalen Unternehmensgeschäft geführt. Zudem ist er vielfacher Buchautor zu Themen des Auslandsgeschäfts und der Finanzierung von Unternehmen. Als Mitglied der ICC-Kommission Commercial Law and Practice hat er aktiv an der Ausarbeitung der Incoterms 2020 mitgearbeitet. Für die Internationale Handelskammer führt er regelmäßig Schulungen zu den Incoterms 2020 durch.

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Advokát und JUDr. Adam Kotyza, LL.M., Advokát

Der elektronische CMR-Frachtbrief im Lichte des tschechischen Rechts

Im Jahr 2008 wurde das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR-Zusatzprotokoll) angenommen, das die Ausstellung eines elektronischen CMR-Frachtbriefs ermöglicht. Dieser Artikel befasst sich mit der aktuellen Praxis der Verwendung des elektronischen CMR-Frachtbriefs in der Tschechischen Republik und mit den damit verbundenen rechtlichen Aspekten.

I. Einleitung

Die Problematik der korrekten Verwendung eines CMR-Frachtbriefs in der Praxis ist bei tschechischen Spediteuren und Versendern seit einiger Zeit ein Thema. Im Allgemeinen ist die unklare Verwendung des CMR-Frachtbriefs seit langem Gegenstand von Streitigkeiten über die Pflicht oder nicht bestehende Pflicht zur Ausstellung des solchen Frachtbriefs, über die gegebenenfalls für eine Ausstellung verantwortliche Partei, über die den Frachtbrief unterzeichnenden Personen usw. Auf diese Fragen soll in diesem Artikel jedoch nicht eingegangen werden.

Gegenstand dieses Artikels ist die Problematik der rechtlichen Zusammenhänge und der Praxis der Verwendung eines elektronischen CMR-Frachtbriefs („*eCMR*") im Rahmen privatrechtlicher Geschäftsbeziehungen im (innerstaatlichen tschechischen und im internationalen) Straßengüterverkehr nach dem tschechischen Recht. Der vorliegende Artikel gliedert sich in zwei Teile:

Im ersten Teil stellen wir dem Leser zunächst die derzeitige tschechische Praxis der Verwendung des eCMR vor und geben einen Ausblick auf die weitere Entwicklung. Erfüllt die

in der Tschechischen Republik verwendete technische Lösung des eCMR jedoch alle Anforderungen der tschechischen Rechtsordnung, um sie als eCMR im innerstaatlichen und im internationalen Straßengüterverkehr zu qualifizieren (d.h. als einen dem CMR-Frachtbrief in Papierform gleichwertigen Frachtbrief)? Eine zentrale Anforderung in diesem Zusammenhang ist die elektronische Signatur, mit der die Beteiligten den eCMR unterzeichnen.

Im zweiten Teil unseres Artikels definieren wir daher allgemein die verschiedenen Niveaus elektronischer Signaturen in der tschechischen Rechtsordnung. Nachfolgend analysieren wir die Anforderungen an einen eCMR (insbesondere bezüglich der elektronischen Signatur) im innerstaatlichen (tschechischen) bzw. im internationalen Straßengüterverkehr im Rahmen der tschechischen Rechtsordnung. Abschließend bewerten wir, ob die in der Tschechischen Republik verwendete technische Lösung für den eCMR den Anforderungen der tschechischen Rechtsordnung für einen eCMR im innerstaatlichen bzw. internationalen Straßengüterverkehr entspricht.

II. Praxis des eCMR in der Tschechischen Republik

1. Ratifizierung des eCMR-Zusatzprotokolls durch den tschechischen Staat

Obwohl die Tschechische Republik das Zusatzprotokoll bereits 2011 ratifizierte, gab es anfangs kaum Bemühungen zur Verbreitung des eCMR in der Praxis. Dies lag vor allem daran, dass Deutschland als größter Handelspartner der Tschechischen Republik das Zusatzprotokoll zu diesem Zeitpunkt noch nicht ratifiziert hatte. Erst mit den ersten Berichten über die bevorstehende Ratifizierung des Zusatzprotokolls durch die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2017 wurden Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass auf dem tschechischen Markt eine technische Lösung existiert, die die Verwendung des eCMR in der Praxis ermöglichen würde. Diese Arbeiten wurden mit dem Näherrücken der Ratifizierung des Zusatzprotokolls durch Deutschland intensiviert, was schließlich am 17.9.2021 erfolgte.

2. Aktivitäten des Verbandes ČESMAD BOHEMIA

Bei der Bereitstellung von eCMR-Technologielösungen auf dem tschechischen Markt führend ist der Verband der Kraftverkehrsunternehmen ČESMAD BOHEMIA, z.s. („*ČESMAD BOHEMIA*"), ein eingetragener Verein und der größte Verband von Transportunternehmen in der Tschechischen Republik, die im nationalen und internationalen Güter- und Personenverkehr tätig sind. Ihm gehören derzeit fast 2.200 Unternehmen mit fast 25.000 Fahrzeugen an. Dank seiner Stärke und langjährigen Erfahrung ist der Verband bei der Schaffung und Änderung von Rechtsnormen zum Straßenverkehr in der Tschechischen Republik sowie bei zwischenstaatlichen Vereinbarungen und Abkommen diesbezüglich unersetzlich.

3. TransFollow – die in Tschechien gängigste technische Lösung eines eCMR

Die am weitesten verbreitete technische Lösung für den eCMR in der Tschechischen Republik ist TransFollow, entwickelt von der Schweizer Gesellschaft Viaservice SA, während ČESMAD BOHEMIA der lokale Partner von TransFollow in der Tschechischen Republik ist. TransFollow hat in Europa lokale Vertretungen in den Niederlanden, in Frankreich, Rumänien, Spanien, Italien und Bulgarien, und die mobile TransFollow-App ist in zehn Sprachen (einschließlich Englisch und Deutsch) verfügbar.

4. Varianten der Verwendung von TransFollow

TransFollow kann in zwei Basisvarianten verwendet werden:

i. Ein Webportal in Verbindung mit einer mobilen Anwendung – die Nutzung erfordert eine Online-Registrierung aller an der Beförderung Beteiligten (Versender, Frachtführer, Empfänger); jeder der am Transport Beteiligten muss sich selbst registrieren. Nach der Registrierung kann dann jeder der an der Beförderung Beteiligten seine Mitarbeiter oder andere von ihm bevollmächtigte Personen in sein Profil aufnehmen und ihnen im System Berechtigungen zur Vertretung bei einzelnen Beförderungen erteilen. So kann z.B. der Frachtführer nach Abschluss des Beförderungsvertrages an seinen konkreten Mitarbeiter die Berechtigung zur Übernahme der Ware vom Versender erteilen, dieser Mitarbeiter kann dann den eCMR elektronisch signieren und den Transport ausführen. Ohne diese Berechtigung könnte der Mitarbeiter des Frachtführers den eCMR nicht signieren.

ii. Eine Integration in die Unternehmenssoftware in Verbindung mit einer mobilen Anwendung – der Prozess dauert ca. sechs Monate. Erfolgt keine Integration in die Unternehmenssoftware aller Beteiligten des Warentransports (z.B. nicht in die Unternehmenssoftware des Empfängers der Ware), muss sich der jeweilige an der Beförderung Beteiligte in einem Webportal registrieren (siehe hierzu die Variante i oben).

5. Verlauf der Beförderung unter Verwendung von eCMR TransFollow

Der Verlauf der Beförderung unter Nutzung eines eCMR im System TransFollow kann vereinfacht wie folgt beschrieben werden:

i. Abschluss des Beförderungsvertrages.

ii. Wenn ein Beteiligter noch nicht im Webportal von TransFollow registriert ist (oder noch keine Integration in die Unternehmenssoftware erfolgte), muss er sich registrieren und kann nachfolgend die mobile App herunterladen und sich anmelden.

iii. Ausstellung eines eCMR durch den Versender oder den Frachtführer[1] in TransFollow. Der eCMR kann nachfolgend jederzeit über die Webschnittstelle/mobile App (oder in der Software des Unternehmens, wenn eine Integration erfolgt ist) von jedem an der Beförderung Beteiligten eingesehen werden, wobei gleichzeitig ersichtlich ist, ob der eCMR bereits unterzeichnet wurde (oder von wem); auch sämtliche Begleitdokumente, die in TransFollow hochgeladen wurden, können eingesehen werden (z.B. die Fotodokumentation zum Zustand der Ware – siehe Punkt v. unten).

iv. Zuordnung einzelner Personen durch alle an der Beförderung beteiligten Parteien (diese Personen sind befugt, den eCMR im Namen der jeweiligen an der Beförderung beteiligten Partei zu unterzeichnen).

v. Übernahme der Ware durch den Frachtführer zur Realisierung der Beförderung und Unterzeichnung des eCMR durch den Frachtführer und den Absender. Die Unterzeichnung des eCMR ist in mehreren Varianten möglich, wobei die am häufigsten verwendete das Scannen eines QR-Codes ist. Jede Person hat ihren eigenen individuellen QR-Code, den sie über die mobile App generieren kann. Mit dem Einscannen des QR-Codes wird der eCMR unterzeichnet, wobei im eCMR der Namen der jeweiligen Person (die die betreffende Partei der Beförderung vertritt), das Datum und die Uhrzeit der Unterzeichnung sowie die GPS-Koordinaten des Ortes, an dem die Unterzeichnung erfolgte, automatisch eingetragen werden. Die mobile App ermöglicht es dem Frachtführer auch, im eCMR den Zustand der zur Beförderung übernommenen Ware zu beschreiben (ähnlich wie bei einem klassischen ausgedruckten CMR-Frachtbrief) und eine entsprechende Fotodokumentation in TransFollow (über die mobile App) hochzuladen (in dieser Dokumentation wird angeführt, wann und wo sie in das System hochgeladen wurde).

vi. Übergabe der Ware an den Empfänger, wobei nur eine vom Empfänger konkret benannte Person die Ware im Namen des Empfängers übernehmen und den eCMR unterzeichnen kann (siehe Punkt iv. oben). Der Empfänger der Ware kann den Zustand der ihm vom Frachtführer übergebenen Ware beschreiben und eine entsprechende Fotodokumentation in TransFollow hochladen (analog zu Punkt v. oben).

6. Verwendung eines eCMR im Binnenverkehr in der Tschechischen Republik und Prognose der weiteren Entwicklung

Obwohl der eCMR im innerstaatlichen Straßengüterverkehr in der Tschechischen Republik derzeit noch keinen nennenswerten Anteil an den erfolgten Beförderungen ausmacht (es handelt um einige tausend Transporte pro Jahr), ist in naher Zukunft mit einer deutlichen Zunahme seiner Nutzung zu rechnen. Aktuell wird nämlich TransFollow in die Unternehmenssoftware einiger großer, auf dem tschechischen Markt tätiger Konzerne integriert, die im Rahmen dieser Digitalisierung auch von ihren Vertragspartnern (Spediteuren, Versendern/Empfängern von Waren) die Verwendung von TransFollow verlangen. Nach unserer Auffassung ist es daher nur eine Frage der Zeit, bis der eCMR die vorherrschende Form des Frachtbriefs im innerstaatlichen Straßengüterverkehr in der Tschechischen Republik wird.

III. Einklang der technischen Lösung von TransFollow mit den Anforderungen des tschechischen Rechts an einen eCMR in der innerstaatlichen und der internationalen Beförderung

1. Formen elektronischer Signaturen nach tschechischem Recht

Die tschechischen Rechtsvorschriften zur Regelung elektronischer Signaturen basieren derzeit auf EU-Recht, und zwar der Verordnung Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG („*eIDAS-Verordnung*"). Zur Umsetzung dieser Verordnung auf nationaler Ebene wurde in der Tschechischen Republik das Gesetz Nr. 297/2016 Slg. über Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen, in der Fassung der späteren Vorschriften, angenommen (nachfolgend nur „*Gesetz Nr. 297/2016 Slg.*").

In der eIDAS-Verordnung und dem tschechischen Gesetz Nr. 297/2016 Slg. werden folgende Formen (Niveaus) elektronischer Signaturen unterschieden (aufsteigend nach dem Niveau):

- Einfache elektronische Signatur
  - Dies ist die grundlegendste, einfachste und auch am weitesten verbreitete Art der elektronischen Signatur. In diese Kategorie lassen sich viele Methoden der technischen Umsetzung elektronischer Signaturen einordnen. Sie kann durch Einfügen eines Bildes mit einem Scan der handschriftlichen Unterschrift, eines Unterschriftsstempels oder durch „Zeichnen" einer Unterschrift mit der Maus, einer mit einem elektronischen Stift erstellten Unterschrift usw. erfolgen.
- Fortgeschrittene („garantierte") elektronische Signatur
  - Nach Art. 26 der eIDAS-Verordnung muss eine fortgeschrittene elektronische Signatur (in der tschechischen Terminologie als „garantierte" elektronische Signatur bezeichnet) einige Bedingungen erfüllen: (i) sie ist eindeutig dem Unterzeichner zugeordnet; (ii) sie ermöglicht die Identifizierung des Unterzeichners; (iii) sie wird unter Verwendung elektronischer Signaturerstellungsdaten erstellt, die der Unterzeichner mit einem hohen Maß an Vertrauen unter seiner alleinigen Kontrolle verwenden kann; (iv) sie ist so mit den auf diese Weise unterzeichneten Daten verbunden, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann. Diese Signatur garantiert zwar, dass jede nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann, und ermöglicht auch die Identifizierung des Unterzeichners, aber sie garantiert nicht, wer der Autor derselben ist.
- Sog. anerkannte elektronische Signatur
  - Das Gesetz Nr. 297/2016 Slg. der Tschechischen Republik definiert eine fortgeschrittene (in der tschechischen juristischen Terminologie eine „garantierte") elektronische Signatur nicht und regelt stattdessen eine sog. anerkannte elektronische Signatur. Es handelt sich um eine fortgeschrittene elektronische Signatur, die allerdings auf einem qualifizierten Zertifikat beruht. Dies bedeutet, dass die gegenständliche Signatur durch einen Erbringer von Zertifizierungsleistungen bestätigt wird – in der Tschechischen Republik die staatliche Tschechische Post (Ceská pošta, s. p.) sowie die Gesellschaften eIdentity a.s. und První certifikacní autorita, a.s., die bei der Ausgabe der jeweiligen Signatur die Identität des Unterzeichners überprüfen. Gemäß der eIDAS-Verordnung ist eine solche Signatur eindeutig mit dem Unterzeichner verbunden, ermöglicht seine Identifizierung, wird unter Verwendung von Daten zur Erstellung elektronischer Signaturen mit einem hohen Maß an Vertrauen erstellt (d.h. ein qualifiziertes Zertifikat) und ist mit den signierten Daten so verbunden, dass jede spätere Veränderung der Daten erkannt werden kann.
- Qualifizierte elektronische Signatur
  - Die höchste Form der elektronischen Signatur ist die qualifizierte elektronische Signatur. Sie ist die sicherste Art des elektronischen Signierens, da eine solche Signatur nur mittels eines qualifizierten Mittels auf einem separaten, nicht übertragbaren Träger, z.B. speziellen USB-Tokens, erstellt werden kann (auch in diesem Fall wird die Identität des Unterzeichners bei der Ausstellung der Signatur vom Erbringer der Zertifizierungsleistungen überprüft).

2. Anforderungen an einen eCMR (insbesondere an das Niveau der elektronischen Signatur) im innerstaatlichen Straßengüterverkehr nach tschechischem Recht

Im Zusammenhang mit der Novelle Nr. 304/2017 Slg. wurde in der Tschechischen Republik in das Gesetz Nr. 111/1994 Slg. über den Straßenverkehr („*Gesetz Nr. 111/1994 Slg.*") der neue § 9a eingefügt, wodurch seit dem 1.1.2019 einige Bestimmungen des CMR auch im tschechischen innerstaatlichen Straßengüterverkehr anwendbar sind. § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. besagt nun, dass die gegenständlichen Bestimmungen „analog", d.h. in gleicher Weise wie bei internationalen Beförderungen zur Anwendung kommen. Die Konstruktion des § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. wirft jedoch die Frage auf, ob die Bestimmungen des CMR im innerstaatlichen tschechischen Straßengüterverkehr zwingend gelten sollen oder ob sie – bis auf Ausnahmen – dispositiver Natur sind, da Kapitel VII des CMR mit seinem Artikel 41, der den zwingenden Charakter der Bestimmungen des CMR festlegt, nicht in nationales tschechisches Recht übernommen wurde.[2]

Die Frage, inwieweit die Regelung des § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. oder einiger seiner Teile dispositiven oder zwingenden Charakter hat, wird wohl erst durch die Rechtsprechung abschließend beantwortet werden können, die noch nicht vorliegt.[3] Wir neigen jedoch zu dem (in der Rechtslehre vorherrschenden) Schluss, dass *§ 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. dispositiv ist* und gehen im Folgenden auch von dieser Prämisse aus.

Die Bestimmung des § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. hat ihrem Wortlaut nach die Regelungen des Zusatzprotokolls zudem offenkundig nicht übernommen.

Wenn also § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. zwingend wäre, wäre es nicht möglich einen eCMR (als einem CMR-Frachtbrief in Papierform gleichwertigen Frachtbrief) im innerstaatlichen Straßengüterverkehr nach der tschechischen Rechtsordnung überhaupt auszugeben. Der bloße Wortlaut des CMR ohne Zusatzprotokoll lässt nämlich die Ausgabe eines eCMR überhaupt nicht zu.

In Bezug auf eCMR werden somit im innerstaatlichen tschechischen Straßengüterverkehr die allgemeinen Bestimmungen des tschechischen Bürgerlichen Gesetzbuches (nachfolgend nur „*BGB-CZ*") zur allgemeinen Regelung des elektronischen Rechtsverkehrs Anwendung finden.[4] Anders als z.B. § 408 Abs. 3 des deutschen HGB enthält das BGB-CZ keine speziellen Regelungen für elektronische Frachtbriefe oder elektronische Beförderungsdokumente. Elektronische Rechtsgeschäfte nach BGB-CZ (§ 562 Abs. 1) genügen dem Schriftformerfordernis, wenn sie es ermöglichen, den Inhalt des Rechtsgeschäfts mit elektronischen oder anderen technischen Mitteln zu erfassen und die handelnde Person zu identifizieren. § 561 Abs. 1 BGB-

1 Das tschechische Recht behandelt nicht die Frage, wer einen CMR-Frachtbrief ausstellen soll. Daher ist angezeigt, dass die Vertragsparteien dies im Vertrag verankern.

2 *Lojda*, Úmluva o prepravní smlouve v mezinárodní silnicní doprave (CMR), 1. Aufl. 2017, S. 2.

3 Detailliert zur Frage der Auslegung des § 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. der Tschechischen Republik siehe auch *Kubová Bártková/Lojda*, epravo.cz v. 1.11.2018, https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicni ho-dopravce-se-blizi-108315.html („Zmeny v odpovednosti silnicního dopravce se blíží").

4 Dies selbstverständlich unter Berücksichtigung dessen, dass auch nach dem tschechischen Recht ein Frachtbrief kein Rechtsgeschäft darstellt. Siehe auch *Ramming*, RdTW 2/2022, 5, und *Koller*, Transportrecht, 11. Auflage 2023, Komm. Zu Art 5 CMR, Rn. 1.

CZ legt fest, dass für die Gültigkeit eines schriftlichen Rechtsgeschäftes die Unterschrift der handelnden Person erforderlich ist. Wird das Rechtsgeschäft elektronisch vorgenommen, kann es auch elektronisch signiert werden.

Die Fachliteratur leitet folgerichtig ab, dass aus Sicht des *§ 562 Abs. 1 BGB-CZ* für die Gültigkeit eines elektronischen Rechtsgeschäftes *eine einfache elektronische Signatur* ausreicht, sofern nicht eine besondere Regelung etwas Abweichendes vorsieht. Bedingung ist allerdings, dass der Inhalt des Rechtsgeschäftes in einer solchen Form erfasst werden kann und auch die handelnde Person identifizierbar ist. Hinsichtlich der *Identifizierbarkeit der handelnden Person* reicht es aus, wenn die Person potentiell identifizierbar ist (sie nicht zu 100% identifizierbar ist), dass also durch Beweismittel festgestellt werden kann, welche Person handelte.[5]

Leider entspricht die Rechtsprechung der tschechischen Gerichte der unteren Instanzen dieser logischen Auslegung oft nicht. Die Gerichte kommen häufig zu dem Schluss, dass die Schriftform eines Rechtsgeschäftes aufgrund des Fehlens einer Signatur bzw. Unterschrift nicht eingehalten wurde, weil als Signatur bzw. Unterschrift erst eine höherwertige elektronische Signatur gilt (mindestens eine sog. anerkannte elektronische Signatur, manchmal aber auch nur eine qualifizierte elektronische Signatur).[6] Die Gerichte leiten somit direkt oder indirekt ab, dass einer einfachen elektronischen Signatur keine rechtlichen Wirkungen zuerkannt werden können. Es gibt jedoch auch Entscheidungen tschechischer Gerichte unterer Instanzen mit gegenteiligen Schlussfolgerungen.

Die verwendeten Argumentationslinien sind jedoch unhaltbar und stellen nach der herrschenden Meinung in der Fachliteratur eine Auslegung contra legem dar. Rechtsprechung der tschechischen Gerichte höherer Instanzen steht jedoch noch nicht zur Verfügung.[7] Mit Blick auf das oben Angeführte gehen wir davon aus, dass die derzeit vorherrschende Rechtsprechung der tschechischen Gerichte der unteren Instanzen in naher Zukunft überwunden werden wird.

Wenn also die oben erwähnte Änderung der Rechtsprechung eintritt und alle an der Beförderung beteiligten Parteien (d.h. der Versender, der Empfänger und der Frachtführer) damit einverstanden sind, steht im innerstaatlichen Verkehr nichts der Tatsache im Wege, dass ein eCMR nur mit einer **einfachen elektronischen Signatur** unterzeichnet wird.

3. Anforderung an einen eCMR (insbesondere an das Niveau der elektronischen Signatur) im internationalen Straßengüterverkehr nach tschechischem Recht

Wenn der eCMR im Rahmen des internationalen Straßengüterverkehrs zur Anwendung kommt, müssen insbesondere die Anforderungen der Art. 3 und 5.2 des Zusatzprotokolls und damit auch die Anforderungen an eine sogenannte vertrauenswürdige elektronische Signatur erfüllt sein. Nach Artikel 3 Abs. 1 des Zusatzprotokolls ist eine elektronische Signatur glaubwürdig, wenn sie kumulativ folgende Anforderungen erfüllt: (i) wenn sie ausschließlich dem Unterzeichner zugeordnet ist, (ii) wenn sie die Identifizierung des Unterzeichners ermöglicht, (iii) wenn sie mit Mitteln erstellt wird, die der Unterzeichner unter seiner alleinigen Kontrolle halten kann, und (iv) wenn sie mit Daten, auf die sie sich bezieht, so verknüpft ist, dass jede nachträgliche Veränderung dieser Daten erkannt werden kann.

Die vorherrschende Auffassung in der Fachliteratur leitet zudem ab, dass als eine solche glaubwürdige Signatur eine fortgeschrittene (in der tschechischen juristischen Terminologie eine „garantierte") elektronische Signatur angesehen werden kann, da der Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 des Zusatzprotokolls mit dem Wortlaut von Art. 26 der eIDAS-Verordnung identisch ist, der die fortgeschrittene elektronische Signatur regelt.[8] Die Definition der fortgeschrittenen elektronischen Signatur in der eIDAS-Verordnung ist jedoch mit vielen Unklarheiten behaftet. Es ist daher schwierig, mit Sicherheit zu sagen, ob eine bestimmte elektronische Signatur eine fortgeschrittene elektronische Signatur im Sinne der eIDAS-Verordnung ist. Diese Unsicherheiten können dann im Falle eines Rechtsstreits zu Schwierigkeiten führen.

Auch aus diesem Grund wurde die Verordnung (EU) 2024/1183 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. April 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 im Hinblick auf die Schaffung des europäischen Rahmens für eine digitale Identität („*eIDAS 2.0-Verordnung*") verabschiedet, die vorsieht, dass die Europäische Kommission bis zum 21.5.2026 bewertet, ob es notwendig sein wird, Durchführungsvorschriften anzunehmen, mit denen ein Verzeichnis von Referenznormen und gegebenenfalls Spezifikationen und Verfahren für fortgeschrittene elektronische Signaturen festgelegt werden. Auf der Grundlage dieser Bewertung kann die Europäische Kommission anschließend solche Durchführungsvorschriften erlassen. Wenn eine fortgeschrittene elektronische Signatur den entsprechenden Normen, Spezifikationen und Verfahren entspricht, kann davon ausgegangen werden, dass sie die Anforderungen an fortgeschrittene elektronische Signaturen im Sinne der eIDAS-2.0 erfüllt.

Diese neue Definition einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur könnte enger gefasst sein als die Definition einer vertrauenswürdigen elektronischen Signatur nach Art. 3 Abs. 1 des Zusatzprotokolls. Wenn jedoch die fortgeschrittene elektronische Signatur den Anforderungen der eIDAS-2.0 (einschließlich etwaiger Durchführungsvorschriften) entspricht, sollte zumindest schon sicher sein, dass es sich um eine vertrauenswürdige elektronische Signatur im Sinne des Art. 3 des Zusatzprotokolls handelt.

Wenn also der Verweis in Art. 3 Abs. 2 des Zusatzprotokolls auf die Anwendung des tschechischen Rechts hinausläuft, gehen wir davon aus, dass es zulässig sein wird, einen eCMR im internationalen Straßengüterverkehr mit einer *fortgeschrittenen („garantierten") elektronischen Signatur* im Sinne der eIDAS-Verordnung zu unterzeichnen. Dieses Niveau der elektronischen Signatur erfüllt offenkundig die Bedingungen des Art. 3 Abs. 1 des Zusatzprotokolls.

IV. Abschluss

Aus dem oben Angeführten folgt, dass es im innerstaatlichen tschechischen Straßengüterverkehr nach tschechischem Recht grundsätzlich zulässig ist, ein eCMR nur mit dem niedrigsten Niveau einer elektronischen Signatur (d.h. einer einfachen elektronischen Signatur) zu signieren. Im internationalen Straßengüterverkehr sind nach tschechischem Recht die Anforderungen an das Niveau der elektronischen Signatur höher, da mindestens eine fortgeschrittene elektronische Signatur erforderlich ist. Der Unterschied bei den Mindestanforderungen an die elektronische Signatur ist darauf zurückzuführen, dass die Regelung des Zusatzprotokolls, in der die Anforderung einer vertrauenswürdigen elektronischen Signatur festgelegt ist, für den innerstaatlichen tschechischen Verkehr nicht in die tschechische Rechtsordnung übernommen wurde. Daher gelten im inländischen Verkehr die allgemeinen Bestimmungen des BGB-CZ, die im Prinzip nur eine einfache elektronische Signatur verlangen.

Mit einer sog. anerkannten oder qualifizierten elektronischen Signatur kann ein eCMR im System TransFollow nach unseren Informationen nicht signiert werden, da die Anforderungen an eine sog. anerkannte oder qualifizierte elektronische Signatur in der Praxis des Straßengüterverkehrs im Grunde nicht umsetzbar wären, weshalb die technische Lösung für den eCMR im System TransFollow diese auch nicht vorsieht. Vereinfacht ausgedrückt würden diese Niveaus der elektronischen Signatur erfordern, dass die Identität des Unterzeichners von einem Erbringer von Zertifizierungsdienstleistungen in der Tschechischen Republik überprüft würde, dass dem Unterzeichner von diesem Anbieter ein qualifiziertes Zertifikat (im Falle einer sog. anerkannten elektronischen Signatur) oder ein qualifiziertes Mittel auf einem separaten, nicht übertragbaren Datenträger (im Falle einer qualifizierten elektronischen Signatur) ausgegeben wird und dass die elektronische Signatur unter Verwendung eines solchen qualifizierten Zertifikats oder qualifizierten Mittels erfolgt. Da das tschechische Recht jedoch eine sog. anerkannte oder qualifizierte elektronische Signatur für einen eCMR im innerstaatlichen oder internationalen Straßengüterverkehr nicht vorsieht, ist diese Schlussfolgerung (dass ein eCMR im System TransFollow nicht mit einer sog. anerkannten oder qualifizierten elektronischen Signatur unterzeichnet werden kann) nicht problematisch.

Für die Zwecke dieses Artikels bleibt zu beurteilen, ob es sich bei der elektronischen Signatur (Scannen eines QR-Codes), die von den Nutzern von TransFollow bei der Unterzeichnung eines eCMR am häufigsten verwendet wird, um eine einfache oder eine fortgeschrittene elektronische Signatur handelt. Wenn es sich um eine einfache elektronische Signatur handeln sollte, wäre der eCMR im System TransFollow im Falle des internationalen Straßengüterverkehrs nach unserer Auffassung kein eCMR im Sinne des tschechischen Rechts (wenn diese Art von Signatur verwendet wird). Im Falle eines innerstaatlichen tschechischen Straßengüterverkehrs wäre ein eCMR im System TransFollow unserer Meinung nach jedoch ein eCMR im Sinne des tschechischen Rechts.

Obwohl wir keine detaillierten technischen Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems TransFollow haben, gehen wir aufgrund der uns vorliegenden Informationen davon aus, dass die elektronische Signatur (Scannen eines QR-Codes), die von den Nutzern von TransFollow für einen eCMR am häufigsten verwendet wird, eine fortgeschrittene elektronische Signatur ist, da sie die Bedingungen von Art. 26 der eIDAS-Verordnung erfüllt. Die Definition einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur in der eIDAS-Verordnung wirft jedoch an sich bereits viele Unklarheiten auf. Ebenso ist es nicht möglich, eine eindeutige Schlussfolgerung über die Art des eCMR oder der verwendeten elektronischen Signatur im Zusammenhang mit TransFollow zu ziehen, ohne detaillierte technische Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems und gegebenenfalls ein entsprechendes Sachverständigengutachten zur Verfügung zu haben. Die endgültige Antwort auf diese Frage wird daher nur die Entscheidungspraxis der tschechischen Gerichte oder möglicherweise eine Präzisierung der Definition einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur gemäß der eIDAS 2.0-Verordnung (einschließlich etwaiger

5 Sie auch *Korbe/Kovář,/Amler*, Právní prostor v. 4.11.2020, https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/interpretace-elektronickeho-podpisu-souvisejici-identifikace-v-soukromem-pravu („ Interpretace elektronického podpisu a související identifikace v soukromém právu").

6 Diese Schlussfolgerung wird insbesondere daraus abgeleitet, dass die eIDAS die Wirkungen einer eigenhändigen Unterschrift nur diesen Formen einer elektronischen Signatur zuerkennt. In der Praxis wird daher (mit Blick auf die Widersprüchlichkeit der Rechtsprechung) empfohlen, gerade diese höheren Formen einer elektronischen Signatur dort zu verwenden, wo das Gesetz für das Handeln die Schriftform vorschreibt.

7 Siehe z.B. Donát/Tomíšek/Fencl, e-pravo.cz v. 30.3.2023, https://www.epravo.cz/top/clanky/je-publikovana-judikatura-k-elektronickym-podpisum-skutecne-relevantni-116077.html („Je publikovaná judikatura k elektronickým podpisum skutecne relevantní?").

8 Z.B. *Saive*, RdTW 2021, 187; gegebenenfalls CMR Art. 3e Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs, oder *Koller* (Fn. 4), Rn. 1: Es wird vermutet, daß eine fortgeschrittene elektronische Signatur iSd VO (EU) 910/2014 den Anforderungen an eine zuverlässige elektronische Signatur iSd Art. 3 I 1 eCMR genügt.

von der Europäischen Kommission erlassener Durchführungsvorschriften) bieten.

Zu den Autor: innen

Beide Autoren arbeiten als kooperierende Rechtsanwälte der Anwaltskanzlei Rödl & Partner, advokáti, s.r.o. mit Sitz in Prag und Brünn, die aktives Mitglied der Tschechischen Gesellschaft für Transportrecht (Ceská spolecnost pro dopravní právo, CSDP) ist. Die CSDP wurde vor mehr als einem Vierteljahrhundert von Experten und Enthusiasten auf diesem Gebiet gegründet, um das tschechische Rechtssystem auf dem Gebiet des Transportrechts zu verbessern, um die aktuellen Vorschriften für den Bereich des Transportrechts bekannt zu machen und mit ähnlichen internationalen Organisationen im Ausland zusammenzuarbeiten. Frau JUDr. Alice Kubová Bártková wurde mit Herrn Mgr. Martin Laipold und Frau Ing. Jitka Hradilová in den Vorstand gewählt. Im Rahmen der CSDP aktivierte der neue Vorstand den „Klub der Freunde des Transportrechts", der informelle Diskussionsrunden für Personen organisiert, die an aktuellen Fragen und Problemen aus den Bereichen Transportrecht, Speditionswesen und Logistik interessiert sind. Ziele des Klubs sind vor allem die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch. Darüber hinaus werden im Rahmen des CSDP und des Klubs rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Transport und Logistik in der Tschechischen Republik, einschließlich der Transportversicherung, erörtert und behandelt.

Die Autoren danken für ihre wertvollen praktischen Ratschläge, Informationen, Kommentare und fachliche Unterstützung Herrn Ing Jan Medved, dem Stellvertretenden Generalsekretär und Leiter der Abteilung für Gesetzgebung und internationale Beziehungen, und Herrn Martin Cihelka, dem Direktor der Abteilung Dienstleistungen, beide vom Verband der Kraftverkehrsunternehmen ČESMAD BOHEMIA z.s.

Autor: innen

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Advokát (tschechische Rechtsanwältin), tätig für Rödl & Partner, advokáti, s.r.o. Vorstandsvorsitzende der Tschechischen Gesellschaft für Transportrecht (Ceská spolecnost pro dopravní právo)

JUDr. Adam Kotyza, LL.M., Advokát (tschechischer Rechtsanwalt), tätig für Rödl & Partner, advokáti, s.r.o.

Maryna Loza

Aligning Dutch Law with the MLETR: Enhancing Trade Digitalization through Legislative Reform

The article highlights the importance of the Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) in modernizing global trade, particularly in Dutch law. MLETR supports digital trade by legally recognizing electronic transferable documents. While Dutch law, specifically Boók 8 of the Dutch Civil Code, mostly aligns with MLETR, it still has legal gaps in electronic record regulation. The article recommends a new Act of Parliament for full MLETR integration, enhancing trade efficiency and legal certainty.

1. The Importance of MLETR in Modern Trade

In the dynamic landscape of global trade, digitalization has become a transformative force, leveraging Information and Communication Technologies (ICTs) and digital solutions to revolutionize traditional trade processes.[1] To remain competitive, nations must support trade digitalization through appropriate legislation.[2] The MLETR, developed by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) in 2017, plays a critical role in this transformation.[3] MLETR provides a legal framework for using electronic transferable records (ETRs), the digital equivalents of traditional transferable documents including but not limited to bills of lading, promissory notes, and warehouse receipts.

Integrating MLETR into national legislation represents more than a technical adjustment; it is a fundamental shift toward modernizing legal frameworks to support digital trade. This transition is especially relevant for the Netherlands, known for its robust legal infrastructure and pivotal role in international trade. The Dutch Civil Code (DCC), particularly Book 8, governs transferable records.[4] On the surface, many articles in Book 8 DCC seem aligned with MLETR principles due to the permissive nature of Dutch law, allowing parties flexibility within the boundaries of mandatory law.[5] However, these provisions were initially drafted to regulate paper documents, potentially leading to interpretative issues and legislative gaps concerning ETRs.[6] This article explores the critical importance of incorporating MLETR into Dutch law, reviews the current state of Dutch legislation, and offers comprehensive recommendations for legislative alignment.

2. Current State of Dutch Law: Book 8 of the DCC

Book 8 DCC comprehensively covers laws related to the carriage of goods, including the use of transferable documents, which are vital for facilitating international trade, particularly in a country with a strong maritime and logistics sector like the Netherlands.[7] The articles outline requirements for various transportation modes – maritime, inland, road, air, and rail – and establish legal standards for the documents used in these sectors.

A notable feature of Book 8 is its flexibility, allowing for various document formats, including electronic ones, under certain conditions. As it was acknowledged in the Book 8 DCC legal commentary discussing trade documents: "*dat zij tastbaar zijn is daarbij niet steeds een vereiste*", meaning "it is not always necessary for them to be tangible", taking into account the progressive trade industry.[8] This adaptability aligns most of the Book 8 articles with MLETR principles, as they recognize the legal validity of ETRs. Specific articles explicitly permit electronic signatures,[9] a core requirement of MLETR, and address the preservation of a document's evidential value, ensuring reliability and enforceability regardless of format.[10]

For instance, Article 49 addresses Combined Transport (CT) documents, which can include bills of lading and consignment notes, among others.[11] Dutch law permits these CT documents to be issued electronically if specific conditions are met, showcasing the DCC's potential to embrace new technologies. However, these provisions were not explicitly designed for ETRs. For example, Article 49 requires possession for transferring CT documents, rather than control, leading to ambiguities and potential legal uncertainties.[12]

While the DCC's flexibility allows parties some autonomy in choosing methods of performance, it also necessitates adherence to mandatory legal standards. This flexibility is beneficial in the evolving digital landscape, enabling innovative approaches within the existing legal framework. However, clear guidelines and definitions are essential to ensure the legal recognition and enforceability of ETRs. The primary issues in Dutch law, particularly in Book 8 DCC, affecting MLETR transposition include:

1. The concept of possession, applicable solely to paper transferable records.
2. The use of the term "hand over," implying physical documents.
3. The establishment of a rank order among holders based on the sequence of physical endorsements and transfers.

Addressing these aspects is crucial to prevent challenges in validating electronic transferable documents, which could lead to disputes and inefficiencies.

3. Analyzing Dutch Law's Compatibility with MLETR: Key Findings and Challenges

A detailed report on Dutch law's alignment with MLETR reveals significant areas of compatibility. For instance, the DCC already recognizes electronic signatures, essential for validating electronic documents by stating that "*the signature may be printed or may be replaced by a stamp or any other characteristic of the origin*" in the legislation[13] and following eIDAS Regulation. The legal framework is adaptable to MLETR principles, allowing for electronic formats for transferable records without strictly defining them. Furthermore, the DCC's references to international instruments indicate a commitment to harmonizing national laws with global practices.[14]

1 *Duval/Prince/Utoktham, UNCTAD*, 29 December 2023, https://unctad.org/news/advancing-digital-transformation-global-insights-digitalization-trade-procedures ('Advancing Digital Transformation: Global Insights into the Digitalization of Trade Procedure').

2 *Christou/Taylor*, Centre for Applied Sustainable Transition Law, *Digital Trade, and the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, Blueprint Paper, 2023, https://www.ebrd.com/documents/legal-reform/blueprint-paper-on-digital-trade.pdf.

3 UNCITRAL, Model Law on Electronic Transferable Records' (13 July 2017).

4 Dutch Civil Code 1991, Book 8.

5 Dutch Civil Code 1991, Book 6.

6 *Kruit*, in: Tekst & Commentaar Burgerlijk Wetboek, 15 edition 2023, commentaar op titel 5 afd 2 Boek 8 BW.

7 Dutch Civil Code 1991, Book 8.

8 Explanatory Memorandum, Parliamentary Documents II 1975/76, 14 049, nos 3–4, p 26–27.

9 Explanatory Memorandum, Parliamentary Documents II 1975/76, 14 049, nos 3–4, p 26–27.

10 *Smeele*, in: Tekst & Commentaar Burgerlijk Wetboek (Fn. 6), commentaar op 8:48 BW.

11 Dutch Civil Code 1991, Book 8, art 49.

12 *Smeele*, in: Tekst & Commentaar Burgerlijk Wetboek (Fn. 6), commentaar op 8:49 BW.

13 Dutch Civil Code 1991, Book 8, art 44.

14 *Visser*, in: Lexplicatie, commentaar op art 8:1369 BW.