

# ☰ Zur Entwicklung elektronischer Transportdokumente

## Vom papiergestützten Dokument zur digitalen Anwendung



Von Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Bremen

Der internationale Handel ist daran gewöhnt, Geschäftsabschlüsse digital zu tätigen. Dies ist in den meisten Fällen auch unproblematisch, weil digitale Abschlüsse von Kaufverträgen im Regelfall keinen besonderen rechtlichen Vorausgaben genügen müssen. Schwieriger kann es aber werden, wenn zur Abwicklung des Handelsgeschäfts Dokumente benötigt werden, die über einfache Dokumente wie etwa Rechnungen oder Packlisten hinausgehen, und wenn beispielsweise die Ausstellung von Transportdokumenten erforderlich wird. So haben einige Transportpapiere aufgrund ihrer rechtlichen Funktionen besondere Anforderungen an ihre Ausgestaltung, die ursprünglich eine elektronische Ausstellung sogar unmöglich machte. Seit einiger Zeit gibt es internationale Bestrebungen ganz unterschiedlicher Art (z.B. durch die UNCITRAL, BOLERO, ICC), hier für Vereinfachungen zu sorgen, um für wichtige Transportdokumente des internationalen Handels identische rechtliche Regelungen und Einsatzmöglichkeiten zu erreichen.

### INHALT

- **Rolle der Exportdokumente**
  - Beweisfunktion
  - Dispositionsfunktion
  - Legitimationsfunktion
- **Initiativen zur Digitalisierung von Dokumenten**
  - Bolero-Projekt
  - Reform des Seehandelsrechts
  - Ansatz von UNCITRAL
- **Neue Initiative der Internationalen Handelskammer**

### Rolle der Exportdokumente

Exportdokumente erfüllen verschiedene Funktionen im Export und dienen als Transportdokumente, Lagerdokumente, Transportversicherungsdokumente und sonstige (Warenbegleit-)Dokumente unterschiedlichen Aufgabenstellungen.

#### Beweisfunktion

Alle Exportdokumente haben eine grundlegende *Beweisfunktion unterschiedlicher Reichweite* (wie etwa der Unterschied zwischen einer einfachen Packliste und einem Konnossement zeigt).

#### Dispositionsfunktion

Nur einige Exportdokumente wie etwa die Transportpapiere haben generell auch eine *Dispositionsfunktion* und eröffnen damit dem jeweils berechtigten Inhaber des Dokuments das Recht, Weisungen an einen Frachtführer zu erteilen, sodass beispielsweise unter Vorlage einer Originalausfertigung eines Versand-

dokuments der Frachtführer nachträglich angewiesen werden kann, Waren auf dem Transportweg anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Dokument ausgewiesenen Empfänger auszuliefern. Ein solches Recht der (Um-)Disposition des Absenders verbrieft alle Transportdokumente sowie grundsätzlich die Frachtbriefe und bei entsprechender Vereinbarung auch die Spediteur-Übernahmebescheinigung.

#### Legitimationsfunktion

Die komplexeste Funktion, die Legitimationsfunktion, findet sich nur bei den Dokumenten mit Wertpapiereigenschaften, bei den *Transportdokumenten* (beim Konnossement in diversen Arten und beim Ladeschein), beim *Lagerschein* sowie bei der *Transportversicherungspolice*.

Zur Ausübung der im Dokument verbrieften Rechte, vor allem aber zur Ausübung des Herausgabeanspruchs auf die Ware beziehungsweise zur Geltendmachung des Versicherungsanspruchs, ist grundsätzlich nur derjenige legitimiert, der im jeweiligen Dokument als Berechtigter ausgewiesen ist und der das Dokument im Original vorlegt (oder, bei Verlust des Dokuments, seine Berechtigung auch auf andere Weise nachweisen kann). Unterschieden wird nach

- *Inhaberpapieren*, die auf einen Inhaber des Dokuments lauten und einfach durch Einigung und Übergabe der Urkunde (also ohne Indossament) übertragen werden können, und

- *Orderwertpapieren*, bei denen der Herausgabeanspruch auf die Ware nur durch den im Dokument Ausgewiesenen geltend gemacht werden kann, wobei sich die Berechtigung durch unmittelbare Eintragung (z.B. als Warenempfänger oder Versicherungsnehmer) oder – bei Orderwertpapieren – durch eine lückenlose Indossamentenkette ergibt und damit den Begünstigten als Indossatar (der die Rechte an dem Orderpapier *vom Inhaber übertragen* erhält) ausweist.

Erfüllt derjenige, gegen den sich der im Dokument verbrieft Rechtsanspruch (z.B. auf Herausgabe der Warenlieferung) richtet, diesen Anspruch gegenüber dem Berechtigten, geschieht dies mit schuldbefreiender Wirkung (und bei Dokumenten mit Wertpapiereigenschaft auch nur gegen Rückgabe des Dokuments).

### Initiativen zur Digitalisierung von Dokumenten

Es liegt angesichts der für den Rechtsverkehr überaus wichtigen Funktionen einiger Exportdokumente (also insbesondere der Transportpapiere und des Lagerscheins) auf der Hand, dass es im Handelsverkehr bei Digitalisierung der Dokumente zu Schwierigkeiten kommen muss, wenn die *Dispositions- und die Legitimationsfunktion auf elektronischem Wege rechtssicher* dargestellt werden sollen.

Schon lange hat die internationale Wirtschaft nach Wegen gesucht, Dokumentationsanforderungen von Handelsgeschäft-

ten auf elektronischem Wege zu erfüllen und dadurch Kosten und Zeit einzusparen, die sonst beim Ausstellen und Versand von Exportdokumenten in oft beträchtlicher Höhe anfallen. Da im Außenhandel nach wie vor die Banken das Geschäft der Handelsbeteiligten begleiten und Im- wie Exporteuren mit Dienstleistungen in (auch dokumentärem) Zahlungsverkehr, Finanzierungen und Währungsicherung zur Seite stehen, kann es nicht weiter erstaunen, dass eine erste wichtige Initiative zur Digitalisierung der Exportdokumentation von der Bankenwelt ausging. Banken sind im „Auslandsgeschäft“ ihrer Unternehmenskunden im Wege des „trade finance“ aktiv und wickeln (mit hohem Zeit- und Kostenaufwand) dokumentären Zahlungsverkehr (z.B. im Wege von Dokumentenakkreditiven und Dokumenteninkassi) ab; hierzu wird das bankenseitige und seit 1973 bestehende bankeneigene SWIFT-Nachrichtennetz genutzt. So lag es auf der Hand, dass *Banken* schon seit den späten 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts Versuche unternahmen, die besonders komplexen Transportdokumente rechtssicher auf elektronische Weise zu nutzen und die Rechtssicherheit durch Abwicklung aller Vorgänge über das SWIFT-System sicherzustellen.

### Bolero-Projekt

Schon 1989 arbeitete man an ersten Versuchen, papiergestützte Dokumente durch *elektronische Nachrichtenstandards* zu ersetzen. In London wurde das Seadocs-Experiment gestartet, bei dem man vor allem das Konnossement (Bill of Lading) im Handel unter dem Namen „Bolero“ startete. Parallel dazu erkannte die UNO in einer Studie, dass etwa 7 % aller Kosten im weltweiten Handel auf Einsatz von Papier-Dokumenten zurückzuführen seien, was schon zum damaligen Zeitpunkt jährlich etwa 240 Mrd. US\$ an Kosten verursachte. Im Jahre 1997 wurde das Unternehmen bolero.net in London als ein Joint Venture von SWIFT und dem TT-Club gegründet. Gerade die Einbindung von SWIFT, dem ursprünglich ausschließlich für Banken mit höchsten Sicherheitsstandards gegründeten Unternehmen zum Versenden von Banknachrichten, sollte dabei für die schnelle und fehlerfreie Nachrichtenübertragung standardisierter elektronischer Daten für Bolero besonders vorteilhaft sein. Im Frühjahr 2000 begann der Echtbetrieb des Bolero-Stan-

dards in Asien, bald darauf gefolgt von den USA. In Deutschland begann man mit der Projektbetreuung im September 2000 (der Autor des vorliegenden AW-Prax-Beitrags war an dieser Entwicklung aktiv beteiligt). Von Anfang an arbeitete Bolero mit dem damals neuen Internet Standard (xml).

XML steht für *standardisierte Grundstrukturen von Dokumenten*, die darüber hinaus weitergehende Inhaltsmerkmale (Worte, Bilder usw.) haben können. Eine technologieunabhängige Sprache erlaubt unter XML den Datenaustausch zwischen ungleichartigen Systemen, den Datenfluss zwischen unterschiedlichen Formaten und das Anhängen von Dateien, sodass unterschiedliche Anwendungen dasselbe Datenmaterial in unterschiedlicher Weise verarbeiten können. Der Grundgedanke der von Bolero damals neu geschaffenen elektronischen Muster war, die besten Bestandteile aller bereits existierenden Standards in einer Neuentwicklung zu vereinen. Die elektronischen „Dokumente“ umfassten neben den herkömmlichen Dokumenten des Seehandels (Konnossement, Packliste, Handelsrechnung, Spediteur-Übernahmebescheinigung, Verschiffungsanweisung usw.) auch Versicherungspolice und -zertifikat, Ex- und Importerklärungen, Ex- und Importlizenzen, Ursprungszeugnis, Inspektionzertifikate und einige Zollpapiere.

In der Abwicklung unter Bolero werden das Absenden und der Empfang von Nachrichten protokolliert, sodass die jeweilige Mitteilung oder Sendung gesichert nachweisbar ist. Der gesamte Ablauf ist unter Bolero dokumentenseitig wie auch technisch und rechtlich nachvollziehbar und nachprüfbar. Ein unbeberechtigter Netzzugang ist nicht möglich. Dies wird von vornherein schon dadurch vermieden, dass das Aufnahmeverfahren jedes einzelnen neuen Bolero-Mitglieds und Nutzers sehr streng gehandhabt wird und aufwendig ist. Zudem werden Nachrichten dem Sicherungsverfahren/Schlüsselungsverfahren unterzogen. Auch eine Datenverfälschung ist unmöglich, da Nachrichten immer eine „digitale“ Unterschrift erhalten. Die Verschlüsselung gewährleistet, dass vertrauliche Informationen nicht in falsche Hände gelangen können. Der Empfang der Nachricht ist nachweisbar und eine fehlerhafte Zustellung (etwa, weil die Nachricht fehlerhaft adressiert wurde oder das Empfängergerät nicht in Betrieb ist) wird entdeckt und kann korrigiert werden.

Schließlich stellt das von allen Bolero-Nutzern anzuerkennende *Rulebook* klare Regeln auf, wonach alle Nachrichten dem Verursacher zugerechnet werden. Danach ist jeder rechtlich an seine Nachricht gebunden. Die digitale Signatur einer Nachricht stellt im Übrigen sicher, dass der „Absender“ klar erkennbar ist. Auf der Empfangsseite gibt es umgekehrt die bestätigte Empfangsbescheinigung.

Die besonderen Vorteile des Bolero Bill of Lading (BBL) gegenüber dem papiergestützten Konnossement lagen bereits vor drei Jahrzehnten darin, dass es besonders schnell [elektronisch] übermittelt werden konnte und dass wegen dieser Übermittlung die sonst üblichen Übermittlungs-/Transportkosten eines papiergestützten Dokuments vermeidbar waren und schließlich alles in einer zentralen Datenbasis verwaltet werden konnte. Diese zentrale Datenbasis wird von Anfang an von einer vertrauenswürdigen „dritten Partei“ (trustworthy third party) mit besonders hohem Sicherheitsstandard verwaltet und betreut. Das elektronische Konnossement nutzte die Vorteile der elektronischen Übermittlung, ohne dass dies zu Lasten der Rechtswirksamkeit und der rechtlichen Durchsetzbarkeit des (elektronischen) Konnossemments geht. Hinzu kommt, dass das BBL trotz seiner elektronischen Form dieselben Funktionen erfüllt, die das papiergestützte Konnossement als „document of title“ hat. Dies ist insbesondere bei der Frage der „Übertragbarkeit“ zu beachten.

Das Bolero-Projekt kam allerdings nie so richtig in Schwung. Zum einen war die Digitalisierung des Handels zum damaligen Zeitpunkt noch nicht weit genug fortgeschritten; zum anderen waren die Kosten (für die Teilnahme am Bolero-Projekt sowie für die Installation der notwendigen Abwicklungsprogramme) damals viel zu hoch, sodass sich nur wenige Banken und große Konzerne weltweit beteiligten.

### Reform des Seehandelsrechts

Eine deutliche Neuerung im Transportrecht erfolgte in Deutschland erst durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20.4.2013, in dem das Seehandelsrecht neu strukturiert, modernisiert und an internationale Regeln (vor allem an die UN-Rotterdam Rules vom 23.9.2009) angepasst wurde. *Vor* der Reform des Seehandelsrechts war der Ein-

satz digitaler/elektronischer Transportpapiere wegen des numerus clausus des Wertpapierrechts ausgeschlossen.

Mit der nachstehend beschriebenen Reform gehört Deutschland zurzeit zu einem der ganz wenigen Länder weltweit, das einen Einsatz digitaler Transportpapiere (aner-)kennt. Hier ist also Vorsicht in der Praxis des Außenhandels geboten: Weltweit werden elektronische Konnossemente sehr unterschiedlich gehandhabt und *in den meisten Staaten weltweit ist der Einsatz elektronischer Konnossemente nach wie vor eingeschränkt oder gar nicht zulässig.*

Handelsrechtliche Orderpapiere wurden also nur im deutschen Seehandelsrecht neu geregelt und Order- und Transportpapiere des Transportrechts (Ladeschein, Lagerschein, Konnossement) wurden durch Einfügung neuer HGB-Vorschriften einer digitalisierten Form der Dokumente gleichgestellt, die seither dieselbe Funktion erfüllt wie das bisher vorhandene papiergestützte Dokument. Zugleich wurde das Bundesministerium der Justiz (BMJ) ermächtigt, durch Rechtsverordnungen die Einzelheiten zur Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung der nunmehr zulässigen digitalisierten Transportdokumente zu regeln; dies ist bislang jedoch noch nicht erfolgt.

Dokument	Öffnungsklausel	Neue Normierung der BMJ-VO-Ermächtigung
Frachtbrief	§ 408 Abs. 3 Satz 1 HGB	§ 408 Abs. 3 Satz 2 2 HGB
Ladeschein	§ 443 Abs. 3 Satz 1 HGB	§ 443 Abs. 3 Satz 2 HGB
Lagerschein	§ 475c Abs. 4 Satz 1 HGB	§ 475c Abs. 4 Satz 2 HGB
Konnossement	§ 516 Abs. 2 HGB	§ 516 Abs. 3 HGB
Seefrachtbrief	§ 526 Abs. 4 Satz 1 HGB	§ 526 Abs. 4 Satz 2 HGB

### Ansatz von UNCITRAL

Das UN-Komitee für internationales Handelsrecht (UNCITRAL – UN Committee on International Trade Law) bemüht sich sehr um Vorgaben für den digitalen Einsatz von Dokumenten. So stammt das am 13.7.2017 vorgelegte *Model Law on Electronic Transferable Records* (MLETR) von UNCITRAL und soll als „Modellgesetz“ allen nation-

alen Gesetzgebern als Mustertext dafür dienen, künftig eigene nationale Regelwerke/Gesetze zum Einsatz digitaler Wertpapiere aufzusetzen.

Das Mustergesetz für elektronische übertragbare Aufzeichnungen (MLETR) zielt darauf ab, die rechtliche Nutzung elektronischer übertragbarer Aufzeichnungen sowohl im Inland als auch grenzüberschreitend zu ermöglichen. Das MLETR gilt für elektronische übertragbare Aufzeichnungen, die übertragbaren Dokumenten oder Urkunden funktional gleichwertig sind. Übertragbare Dokumente oder Urkunden sind Dokumente oder Urkunden in Papierform, die den Inhaber berechtigen, die Erfüllung der darin angegebenen Verpflichtung zu verlangen, und die die Übertragung des Anspruchs auf diese Erfüllung durch Übertragung des Besitzes an dem Dokument oder der Urkunde ermöglichen. Zu den übertragbaren Dokumenten oder Instrumenten gehören nach dem Verständnis von UNCITRAL Konnossemente, Wechsel, Solawechsel und Lagerscheine.

UNCITRAL begründet die Vorlage des Modellgesetzes damit, dass übertragbare Dokumente und Urkunden wesentliche Instrumente des Handels sind. Ihre Verfügbarkeit in elektronischer Form kann für die Erleichterung des elektronischen Geschäftsverkehrs von großem Nutzen sein, indem sie beispielsweise die Geschwindigkeit und Sicherheit der Übermittlung verbessert, die Wiederverwendung von Daten ermöglicht und bestimmte Transaktionen durch „intelligente Verträge“ automatisiert. Darüber hinaus sind elektronische übertragbare Aufzeichnungen ein grundlegender Bestandteil eines papierlosen Handelsumfelds, das einen wichtigen Beitrag zur Handelserleichterung leisten kann.

Nach dem MLETR ist *eine elektronische übertragbare Aufzeichnung* einem übertragbaren Dokument oder einer übertragbaren Urkunde *funktional gleichwertig*, wenn diese Aufzeichnung die Informationen enthält, die in einem übertragbaren Dokument oder einer übertragbaren Urkunde enthalten sein müssen, und eine zuverlässige Methode verwendet wird, um: (a) diese elektronische Aufzeichnung als übertragbare elektronische Aufzeichnung zu identifizieren; (b) diese elektronische Aufzeichnung in die Lage zu versetzen, von ihrer Erstellung bis zu dem Zeitpunkt, an dem sie

ihre Wirkung oder Gültigkeit verliert, einer Kontrolle zu unterliegen; und (c) die Integrität dieser elektronischen Aufzeichnung zu bewahren.

*Kontrolle* ist ein grundlegender Begriff des Modellgesetzes, da sie *das funktionale Äquivalent zum Besitz eines übertragbaren Dokuments oder einer Urkunde* darstellt. Insbesondere ist das Erfordernis des Besitzes in Bezug auf eine elektronische übertragbare Aufzeichnung erfüllt, wenn eine zuverlässige Methode verwendet wird, um: (a) die ausschließliche Kontrolle über diese elektronische übertragbare Aufzeichnung durch eine Person festzustellen und b) diese Person als die Person, die die Kontrolle ausübt, zu identifizieren.

Darüber hinaus ermöglicht das MLETR die Aufnahme von Informationen, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht in ein übertragbares Dokument oder eine übertragbare Urkunde in Papierform aufgenommen werden können, in eine elektronische übertragbare Aufzeichnung. Das MLETR enthält auch Leitlinien für die Bewertung der Zuverlässigkeit der für die Verwaltung eines elektronischen übertragbaren Dokuments verwendeten Methode und für den Wechsel des Datenträgers (elektronisch zu Papier und umgekehrt), unter anderem. Schließlich zielt das MLETR darauf ab, die grenzüberschreitende Nutzung elektronischer übertragbarer Aufzeichnungen zu erleichtern, indem es den Grundsatz der Nichtdiskriminierung gegenüber dem ausländischen Ursprung oder der Nutzung einer elektronischen übertragbaren Aufzeichnung im Ausland unterstützt.

Das MLETR berührt *nicht das* auf übertragbare Dokumente oder Urkunden *anwendbare Recht*, das als „materielles Recht“ bezeichnet wird und Regeln des internationalen Privatrechts umfasst.

Bis Ende 2022 haben erst sieben Staaten weltweit das MLETR zur Grundlage ihrer eigenen nationalen Gesetzgebung gemacht, darunter jedoch kein EU-Land.

### Neue Initiative der Internationalen Handelskammer

Eine nationale Einheit der Internationalen Handelskammer (ICC), und zwar die deutsche ICC Germany e.V. in Berlin, hat gemeinsam mit zehn weiteren deutschen Wirtschaftsverbänden (u.a. BDI, BGA, HDE) einen *Vorschlag für den Rechtsrahmen und die Ausgestal-*



*tung elektronischer Fracht-, Lager- und Versicherungsdokumente* (als Verordnungsentwurf) ausgearbeitet und zur Unterstützung der Digitalstrategie der deutschen Bundesregierung im Oktober 2022 an das Bundesministerium der Justiz geleitet. Dieser Vorschlag, der in voller Übereinstimmung zum UNCITRAL-MLETR steht, *zeigt mögliche Regelungen der Einzelheiten* elektronischer Fracht- und Lagerdokumente entsprechend den Verordnungsermächtigungen (siehe Tabelle). So soll erreicht werden, dass in Deutschland künftig langwierige papierunterlegte Dokumentationen vermieden und vermeidbare Kosten erspart werden können; dazu bedarf es aber der durch die ICC-Initiative geforderten Verordnungstexte, die noch durch das BMJ zu erstellen sind.

**Quellen und weiterführende Hinweise:**

ICC Germany Verordnungsentwurf:  
[www.reguvis.de/quellen/aw-prax/](http://www.reguvis.de/quellen/aw-prax/)

UNCITRAL-MLETR: [www.reguvis.de/quellen/aw-prax/](http://www.reguvis.de/quellen/aw-prax/)