



Im 4. Newsletter der Kanzlei Niggel, Lamprecht & Kollegen zum Transport- und Speditionsrecht soll es diesmal um das Standgeld gehen. Das Amtsgericht Mannheim hat am **19.02.2015** eine interessante Entscheidung getroffen, die die Praxis der ganzen Transportbranche verändern könnte. Dazu auch unseren Background zum Thema Standgeld.



Außerdem in diesen Newsletter auch ein paar Hintergründe zur Auszeichnung von Rechtsanwalt Christopher Richter, LL.M. zur **Berater des Monats Juli** durch das durch das Netzwerk für Ladungssicherheit (www.lasiportal.de).

Neu in unserem Kompetenznetzwerk ist der auf das spanische Transport- und Speditionsrecht spezialisierte Rechtsanwalt Herr Sanchez-Gamborino, den wir Ihnen an dieser Stelle vorstellen möchten. Neu in unserem Kompetenzteam ist auch der junge Rechtsanwalt Bogdan-Eugen Cristea, LL.M. Eur, der ab jetzt unser neuer Premiumpartner für deutsch-rumänische Rechtsdienstleistungen ist.

Backgroundcheck Standgeld: Der Empfänger schuldet grundsätzlich zur Fracht ein Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit, wenn der Absender das Entladen schuldet und der Frachtführer von der Verzögerung Mitteilung gemacht hat. Oder wenn das Standgeld **vertraglich vereinbart wurde**. Der Standgeldanspruch entfällt, jedoch wenn die Zeitüberschreitung in den Verantwortungsbereich des Absenders fällt. Dies ist etwa nicht der Fall, wenn der Frachtführer die Verladung und Entladung übernommen hat und er sich deshalb Defekte seiner Ladehilfsmittel, den Krankenstand oder Streik seiner Arbeitnehmer zurechnen lassen muss. Beim Auftreten von neutralen Verzögerungen, wie etwa einer rechtswidrigen Beschlagnahme des LKWs an der Grenze, ist die Rechtslage in den verschiedenen CMR-Staaten unterschiedlich (siehe dazu Fall 2).

Die Angemessenheit der Vergütung bemisst sich dann grds. an den am Ort der Entladezeit üblichen Sätzen, wenn die angemessene Vergütung nicht aus dem Mittel von Fahrerlohn zuzüglich Spesen und Auslösungen sowie etwaigen betriebsabhängigen Kosten ermittelt wird. Von 33 Euro/Stunde (Amtsgericht Bonn) über 66 Euro/Stunde (Amtsgericht Villingen) bis 60 Euro/Stunde (Amtsgericht Mannheim) reichen die Sätze, die deutsche Gerichte pauschal als angemessen akzeptieren. Der österreichische OGH hat kürzlich sogar 200 Euro als Standgeld für angemessen erachtet.

Vorsicht bei der Ladungssicherung: Da dem Gesetz nach der Absender die beförderungssichere Verladung schuldet, fallen Verzögerungen in die Sphäre des Frachtführers, wenn mangels ausreichender Weisungen des Frachtführers betriebsunsicher verladen wird und nachträglich eine betriebssichere Ladung vorgenommen werden muss. Hier entfällt der Standgeldanspruch!

Was war im neuen **Fall des AG Mannheim** geschehen? Der Frachtführer führte für den Absender einen Transport innerhalb Deutschlands durch. Der Auftrag kann zunächst telefonisch zu Stande, danach übersandte die Absenderin per Mail ihren Transportauftrag, den der Frachtführer schriftlich bestätigte. In den gegenseitig übersandten AGBs befanden sich widersprechende Bedingungen zur Zahlung von Standgeld. Als Ladetermin wurde ein Zeitraum von 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr festgelegt. Gleichwohl wurde erst um 14:45 Uhr mit der Beladung begonnen und diese um 15:10 Uhr beendet worden, obwohl der Frachtführer bereits vor 12:00 Uhr zum Ladeort gekommen war und sich ladebereit gemeldet hatte.

Für die entstandene Verzögerung möchte der Frachtführer ein Standgeld von 30 Euro/halbe Stunde vom Empfänger haben. Zurecht, wie das Gericht unter Verweis auf die Standgeldvereinbarung und § 412 III HGB feststellte, weil der Frachtführer zu Beginn des Zeitintervalls ladebereit an der Verladestelle bereitstand. Auf diesen Zeitpunkt und nicht das Ende des Zeitintervalls sei abzustellen, um einen geordneten Ladebetrieb und Frachtumschlag sicherzustellen. Ansonsten müsste der Frachtführer ja auch bei großzügig bemessenen Ladeterminen – solche können mehrere Stunden erreichen oder auch nur den Tag angeben - erst nach stundenlangem Zuwarten mit der Verladung beginnen.

Praxishinweis: Vertraglich sollten die Voraussetzungen und die Höhe von Standgeldern vereinbart werden, denn das deutsche Recht trifft mit § 421 III HGB nur eine grundsätzliche Regelung. Zum Teil ging die Praxis bisher sogar davon aus, dass pauschal maximal zwei Stunden Wartezeit für die Beladung und maximal zwei Stunden für die Entladung bei Komplettladungen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 40 Tonnen ein angemessener Zeitraum seien und zu keinem Standgeldanspruch führen. Daher: Gestalten Sie die Rechtslage für sich um! Hierbei beraten wir Sie gerne!

Vorsicht: Im internationalen Straßengüterverkehr sieht die CMR zwar einen Kostenersatzanspruch für reine Verladekosten vor, nicht aber für das Standgeld (str.). Daher sollten Sie im internationalen Straßengüterverkehr immer eine Standgeldvereinbarung treffen, da in den CMR-Staaten **nur teilweise** ein Handelsbrauch dahingehend besteht, dass Standgeld gezahlt werden muss.

Dazu eine interessante **Entscheidung des OGH Wiens** vom 17.04.2013:

Der Empfänger hatte den Frachtführer mit dem Transport von 20.000 kg gebrauchten Stahlrohren von Panama über Kiew nach Österreich zu Frachtkosten von 1.350,00 Euro beauftragt. Frachtführer und Empfänger kannten sich, da diese vor über vier Jahren regelmäßig bei Rußlandtransporten zusammengearbeitet hatten (damals ca. 500 LKW-Ladungen/Jahr). Aus irgendwelchen Gründen endete die Zusammenarbeit. In den AGBs des Frachtführers war seinerzeit folgende Klausel enthalten:

„Die Frachtrate versteht sich zuzüglich der vereinbarten Kosten für Zusatzleistungen und zuzüglich der üblichen Nebenspesen. Standgeld in GUS, TR, Kaukasus-Republiken bzw. Orientländer: 24 Stunden frei für Be-/Entladung (inkl. Zollformalitäten) in Westeuropa, 48 Stunden frei für Be-/Entladung (inkl. Zollformalitäten) in GUS, TR, Kaukasus-Republiken bzw. Orientländern. Darüber hinaus verrechnen wir 420 Euro pro angefangene 24 Stunden.“

Über Frachtpreise und Bedingungen wurde zwischen Empfänger und Frachtführer nicht gesprochen. In seiner Auftragsbestätigung verwies der Frachtführer aber auf seine AGBs, denen der Empfänger nicht widersprach. Es kam dann zum erwarteten Chaos: An der ukrainischen Grenze wurde der Sattelschlepper mit den Stahlrohren vom Zoll fünf Monate lang zu Unrecht beschlagnahmt, weil die Grenzer die Ladung als Abfall eingestuft hatten. Erst auf den Beschluss eines ungarischen Verwaltungsgerichts gab die Staatsanwaltschaft die Ladung frei. Daraufhin forderte der Frachtführer von dem Empfänger ein Standgeld für 167 Tage in Höhe von 33.400 Euro und bekam von den österreichischen Gerichten Recht.

Warum? Nach österreichischer Rechtsauffassung gehen neutrale Ursachen, wie hier die rechtswidrige Beschlagnahme durch den Zoll, nicht zulasten des Frachtführers. In Deutschland steht zu dieser Frage eine höchstrichterliche Entscheidung noch aus. Anders als nach deutschem Verständnis kann hier auch ein Standgeldanspruch bei Verzögerungen während der Beförderung bis zum Zeitpunkt der Ablieferung entstehen, da es nach der bisherigen Rechtslage in der Alpenrepublik keine Sonderregelung im dortigen HGB, wie bei uns in Deutschland gibt.

Die vertragliche Standgeldvereinbarung schließlich sah der österreichische Gerichtshof dann durch den Verweis in der Auftragsbestätigung und die zwar zurückliegende, aber Jahre lang andauernde Geschäftsbeziehung zwischen Empfänger und Frachtführer als wirksam vereinbart an. Auch inhaltlich sah er die Klausel als voll wirksam an.

Praxistipp: Daher treffen Sie als Frachtführer Standgeldvereinbarungen. Lassen Sie sich dabei von einem Rechtsanwalt beraten, da Klauseln, wie „24 Stunden sind zur Be- bzw. Entladung standgeldfrei“ bereits von deutschen Gerichten als unwirksam erachtet worden sind. Auch die Abrede zwischen Absender und Frachtführer, dass die Ablieferung „frachtfrei“ zu erfolgen habe, führt nach Ansicht des AG Villingen-Schwennigen nicht dazu, dass der Standgeldanspruch gegen den Empfänger entfällt. Achten Sie darauf, dass Sie im Falle der Klage den Transportversicherer des Absenders mitverklagen, weil die DTV-Güter 2000/2011 hier eine volle Haftung für Mehrkosten der Weiterbeförderung infolge eines Versicherungsfalles vorsieht!



Auszeichnung: Christopher Richter, auf das Transport- und Speditionsrecht spezialisierter Rechtsanwalt der **Kanzlei Niggel, Lamprecht & Kollegen** aus Würzburg mit Zweigstelle in Schweinfurt ist als Berater des Monats Juli 2015 des Netzwerk für Ladungssicherung (www.lasiportal.de) der Firma Marotech für seine wertvolle Mitarbeit ausgezeichnet worden. „Die Logistik ist eine

Wachstumsbranche: Von Lebensmitteln über Schwertransporten der Industrie bis hin zu Exporten in alle Welt. Ich setze mich dafür ein, dass die Unternehmen mit ihren steigenden Umsätzen auch ihrer Verantwortung bezüglich Sicherheit von Fahrzeugen und Ladung nachkommen“, kommentiert der 35-jährige Jurist seine Auszeichnung zum Berater des Monats.



Ladungssicherheit beginne schon im Vorfeld von Trans-

portaufträgen mit einer bedachten Compliance, gehe über die Schulung von Mitarbeitern durch Vorträge bis hin über eine spätere strukturierte Schadensabwicklung.

Christopher Richter, Europajurist (univ.), ist Experte für das nationale und internationale Straßengüterverkehrsrecht sowie für Logistik inklusive der Vertragsgestaltung und Compliance für Speditionen bzw. Fuhrunternehmen. Der Europajurist mit baldigem akademischem Grad des Magisters des Europäischen Rechts (LLM.Eur) ist ehemaliger wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Europäisches Wirtschaftsrecht, Internationales Privat- und Prozessrecht sowie Rechtsvergleichung sowie Autor des Werkes „Verschulden in der CMR als Problem des europäischen Zivilrechtsraums.“ 2013/2014 war er Teilnehmer des Fachanwaltskurses für Transport- und Speditionsrecht. Regelmäßig hält er Vorträge über haftungsrechtliche Folgen von Beschädigungen und Verlusten von Ladung und veröffentlicht hierzu Beiträge. Der 35-Jährige arbeitet zusammen mit Rechtsanwälten aus Österreich, Spanien und Rumänien u.a. bei Problemen der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Urteilen sowie der Wahl und dem Finden des richtigen Gerichtsstandes. 2014 hat er das deutsch-afrikanische Rechtsberaternetzwerkes mitgegründet. Seit November 2014 ist er auch registrierter Berater im Lasiportal. Mehr Infos unter: www.anwaltskanzlei-wue.de oder www.trade-with-africa.net (Kontakt: 0931/47085337 oder richter@anwaltskanzlei-wue.de)

Um noch bessere grenzüberschreitende Rechtsdienstleistungen bieten zu können, haben die Rechtsanwälte Christopher Richter, LLM.Eur und **Francisco Jose Sanchez-Gamborino**, Direktor der Sanchez-Gamborino Law Firm ihre Zusammenarbeit ausgebaut. Herr Sanchez-Gamborino ist unter anderem Korrespondent für IDIT (Institute for International Transport Law) und für UNIDROIT, der Vizepräsident der Kommission Juristischer Sachen in der Internationalen Straßentransport Union (IRU) und der Präsident der Kommission für „Transportversicherung“ der spanischen Gliederung (SEAIDA) der internationalen Vereinigung für Versicherungsrecht. Er hat viele Konferenzen zum Transportrecht organisiert, ist ein international anerkannter Referent und wurde für seine wissenschaftlichen Leistungen schon mehrfach ausgezeichnet.



Auch nach Osten konnte unser Kompetenznetzwerk weiter ausgebaut werden. Mit Rechtsanwalt **Bogdan-Eugen Cristea, LLM.Eur**, von der Kanzlei Ludosan, Suleac & Asociatiikonnte aus Alba-Iulia (Karlsburg) ein junger Kollege gewonnen werden, der nicht nur fließend Deutsch spricht, sondern über hervorragende grenzüberschreitende deutsch-rumänische Rechtskenntnisse verfügt, weil er in Würzburg seinen Masterabschluss gemacht hat. Mit dieser Erweiterung unseres Kompetenzteams, das bereits auch österreichische Kollegen umfasst, erhoffen wir uns in einem immer weiter zusammenwachsenden europäischen Wirtschaftsraum gerade für Mittelständler, die den Weg zu den anonymen und immens teuren Großkanzleien in den Metropolen Frankfurt/Düsseldorf/München vermeiden wollen, noch attraktiver zu werden.