

Allgemeine Geschäftsbedingungen der JAGO GmbH
Erfurter Strasse 29, D-85386 Eching/Germany
(Stand: Oktober 2022)

Die folgenden AGB gelten ausschließlich. Die ausnahmsweise Geltung entgegenstehender oder von unseren AGB abweichender anderer Bedingungen des Auftraggebers setzt eine ausdrückliche schriftliche Bestätigung unsererseits voraus. Unsere AGB gelten damit auch dann ausschließlich, wenn wir in Kenntnis entgegenstehender oder von diesen AGB abweichender Bedingungen des Auftraggebers den Auftrag vorbehaltlos ausführen.

§ 1 Geltungsbereich

1. Diese Bedingungen gelten für Frachtverträge gemäß §§ 407 bis 449 und §§ 452 bis 452 d HGB (multimodaler Verkehr) im gewerblichen Straßengüterverkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich des nationalen kombinierten Ladungsverkehrs sowie für den Selbsteintritt des Spediteurs gemäß § 458 HGB. Für andere Speditionsverträge und für Lagerverträge sowie für Verträge über speditionsübliche logistische Dienstleistungen, die mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern im Zusammenhang stehen, gelten die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) in ihrer jeweils gültigen Fassung nach Maßgabe der unter § 10 aufgeführten abweichenden Regelungen zur Besorgung von Versicherungen. Diese Geschäftsbedingungen gelten auch für logistische Dienstleistungen, die mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen aber nicht speditionsüblich sind. Diese Bedingungen gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich
 - Verpackungsarbeiten
 - die Beförderung von Umzugsgut oder dessen Lagerung betreffen.
2. Die Bedingungen finden Anwendung auf Beförderungen im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr, soweit zwingende Regeln der CMR nicht entgegenstehen, sowie im Kabotageverkehr in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie des EWR, sofern nicht zwingende Regeln des Aufnahmemitgliedstaates diesen Bedingungen entgegenstehen.
3. Die Bedingungen gelten auch für den Lohnfuhrvertrag nach Maßgabe des § 12.
4. Die Bedingungen finden keine Anwendung auf Verträge mit Verbrauchern im Sinne von § 414 Abs. 3 HGB.
5. Sie gelten auch für gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen, die nicht dem Regelungsbereich des GüKG unterliegen.

§ 2 Informationspflichten des Auftraggebers und Fahrzeugstellung

1. Der Absender unterrichtet den Frachtführer rechtzeitig vor Durchführung der Beförderung über alle wesentlichen, die Durchführung des Vertrages beeinflussenden Faktoren. Hierzu zählen neben Art und Beschaffenheit, Gewicht, Menge sowie den einzuhaltenden Terminen auch technische Anforderungen an das Fahrzeug und eventuell erforderliches Zubehör. Der Absender informiert insbesondere über die für das Transportgut notwendige Ladungssicherung und die notwendigen Sicherungstechniken. Die Information hat dem Frachtführer so rechtzeitig zuzugehen, dass ihm die Bereitstellung der notwendigen Sicherungstechniken möglich ist. Bei Verletzung dieser Informationspflicht wird der Frachtführer hiermit von seinen Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Beförderungssicherheit der Ladung im Innenverhältnis freigestellt. Angaben zum Wert des Gutes macht der Absender dann, wenn dies für das zu stellende Fahrzeug/Zubehör von Bedeutung ist. Die Verpflichtung des Absenders nach §§ 5, 7 und 13 bleibt hiervon unberührt.
2. Der Frachtführer verpflichtet sich, entsprechend geeignete Fahrzeuge zu stellen. Soweit der Auftraggeber Anforderungen an das Fahrzeug stellt, welche sich nicht zwingend aus den Informationen über die Art, die Beschaffenheit, das Gewicht, die Menge oder die notwendige Sicherung des Transportgutes ergeben, muss der Frachtführer diesen Anforderungen nur folgen, wenn sie schriftlich bestätigt wurden.

§ 3 Übergabe des Gutes

1. Der Absender hat dem Frachtführer das Beförderungsgut in beförderungsfähigem Zustand gemäß § 411 HGB zu übergeben. Die erforderlichen und ordnungsgemäß ausgefüllten Begleitpapiere (§§ 410, 413 HGB) sind ebenfalls zu übergeben.

2. Führt der Frachtführer die Beförderung trotz Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Abs. 1 durch, nachdem er den Absender auf die Mängel hingewiesen hat, so ist der Absender zum Ersatz aller Schäden verpflichtet, die dem Frachtführer durch diese Mängel entstanden sind. In einem solchen Fall trägt der Frachtführer einen entsprechenden Vorbehalt in den Frachtbrief oder das andere Begleitpapier ein. Eine Überprüfung des äußerlichen Zustandes der Frachtstücke sowie deren Zeichen und Nummern erfolgt durch den Frachtführer, sofern ihm dies möglich und zumutbar ist.
3. Der Frachtführer ist zur Überprüfung von Stückzahl, Menge oder Gewicht des Beförderungsgutes nicht verpflichtet, außer dies ist gegen Leistung eines vorab gesondert festzusetzenden Aufwendersatzes vereinbart. Ebenso wenig ist der Frachtführer verpflichtet, die Ladungssicherheit des Beförderungsgutes zu überprüfen. Dies gilt nicht im Falle offensichtlich erkennbarer Sicherungsmängel. Sollte der Fahrer bei der Beladung nicht anwesend sein dürfen obliegt es einzig dem Versender/Verlader die Stückzahlmäßige Verladung zu gewährleisten, selbst wenn der Fahrer dies auf dem CMR bestätigt.
4. Wird vom Frachtführer eine schriftliche Bestätigung dieser Angaben gemäß Abs. 3 verlangt, muss dieser eine Überprüfung aber nicht vornehmen, erfolgt die Bestätigung durch den Frachtführer unter Vorbehalt.
5. Nimmt der Frachtführer ein Gut zur Beförderung an, dass äußerlich erkennbare Beschädigungen aufweist, so kann er verlangen, dass der Absender den Zustand des Gutes im Frachtbrief oder in einem anderen Begleitpapier besonders bescheinigt.

§ 4 Frachtbrief/Begleitpapier

1. Der Frachtvertrag wird in einem Frachtbrief festgehalten, der beidseitig unterzeichnet ist. Der Frachtbrief soll die Angaben des § 408 HGB enthalten und kann darüber hinaus weitere Regelungen enthalten. Ist aus Gründen der Transportabwicklung die Ausstellung eines Frachtbriefes nicht angezeigt, so kann ein anderes Begleitpapier (wie z. B. Lieferschein) verwendet werden.
2. Füllt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders den Frachtbrief aus, so haftet der Absender für die Schäden, die aus den unrichtigen oder unvollständigen Angaben des Absenders entstehen, sofern nicht die Fehlerhaftigkeit der Angaben für den Frachtführer erkennbar war bzw. diesem nicht grobes Verschulden vorgeworfen werden kann.
3. Als Frachtbrief nach Abs. 1 gilt auch ein elektronischer Frachtbrief, sofern die Unterzeichnung mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz erfolgt.

§ 5 Verladen und Entladen

1. Der Absender hat beförderungssicher nach den einschlägigen Rechtsvorschriften und dem Stand der Technik zu beladen, der Empfänger entsprechend zu entladen, nachdem er die Auslieferung an sich verlangt hat. Handlungen oder Unterlassungen der Personen, die für den Absender oder Empfänger tätig werden, werden diesen zugerechnet. Der Frachtführer ist grundsätzlich verpflichtet, die Betriebssicherheit der Verladung sicherzustellen, soweit ihn die vom Absender oder Auftraggeber diesbezüglich erhaltenen Informationen dazu befähigen. Eine beförderungssichere Verladung durch den Frachtführer ist ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Entladung durch den Frachtführer. Das Anbringen von Zurgurten wird nur nach Weisung des Verladers gesetzt. Die Zurgurtpunkte werden ausschließlich vom Verlader angegeben. Eine Haftung durch Zurgurtbeschädigung an der Ware ist ausgeschlossen.
2. Für das Beladen und das Entladen steht eine dem jeweiligen Vorgang angemessene Zeit (Ladezeit, Entladezeit) zur Verfügung. Für Komplettladungen (nicht jedoch bei schüttbaren Massengütern) eines Auftraggebers mit Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht beträgt die Be- und Entladezeit vorbehaltlich anderweitiger vertraglicher Absprachen pauschal jeweils maximal 2 Stunden für die Beladung und maximal 2 Stunden für die Entladung. Bei Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten. Für diese Zeit kann keine besondere Vergütung verlangt werden. Für darüber hinausgehende Zeiten fällt Standgeld an.
3. Die Beladezeit beginnt mit dem Zeitpunkt der vereinbarten Bereitstellung des Fahrzeugs. Erfolgt die Bereitstellung des Fahrzeugs später als zum vereinbarten Zeitpunkt und ist der Auftraggeber mit der verspäteten Bereitstellung einverstanden, so beginnt die Beladezeit ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung.

Handelt es sich um keinen Fixtermin (dieser muss separat mit dem Frachtführer vereinbart werden), kann das Fahrzeug auch in angemessener Zeit vorher, insbesondere während der üblichen Geschäftszeiten, zur Beladung gestellt werden.

4. Die Entladezeit beginnt in dem Moment, in dem der Empfänger die Verfügungsgewalt über das Gut erhält. Im Zweifel ist dies der Zeitpunkt, zu dem eine Person, die zur Verfügung über das Gut befugt ist, die für sie bestimmte Ausfertigung des Frachtbriefs oder eines anderen Begleitpapiers erhält bzw. der Fahrer das Fahrzeug als zur Entladung bereit meldet. Nr. 3 Sätze 2, 3 gelten entsprechend.
5. Die Be-/Entladung unterliegt ausschließlich dem Verlade bzw. Entladepersonal. Die Fahrer sind nicht verpflichtet Hilfe bei der Be- und Entladung zu leisten.
6. Ist der Fahrer bei der Be-/Entladung nicht anwesend und ist dies nicht auf das Verschulden des Fahrers zurückzuführen kann eine Haftung für die Stückzahlmäßige Übernahme nicht gewährleistet werden.
7. Wartet der Frachtführer aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Be- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld). Dieser Anspruch kann nur aufgrund Individualvereinbarung ausgeschlossen werden. Die Höhe des Standgeldes beträgt für die übliche Be-/Entladezeit (Nr. 2) hinausgehende Zeit € 150,00 netto pro Stunde; dies gilt von der 1. bis zur 4. Stunde Wartezeit, ab der 4. Stunde gilt: Tagessatz von € 850,00 netto/LKW Etwaige Folgesendungen werden vom Frachtführer in der Regel zeitlich ausreichend im Anschluss vereinbart. Sofern wegen Verzögerungen die Ausführung derselben trotz rechtzeitiger Nachricht an den Auftraggeber nicht mehr aufgenommen kann, ist der Frachtführer berechtigt, einen Betrag in Höhe von pauschal € 450,00 netto bei Planen LKW und € 550,00 netto/Kühl-LKW geltend zu machen. Die Geltendmachung eines höheren Schadens bleibt vorbehalten. Dem Auftraggeber bleibt der Nachweis gestattet, dass kein oder nur ein wesentlich geringerer Schaden entstanden ist.

§ 6 Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung

1. Ist mit der Beladung nicht begonnen worden, obwohl die Beladefrist bereits abgelaufen ist, so kann der Frachtführer gemäß § 417 HGB eine angemessene Frist mit der Erklärung setzen, dass er nach Ablauf der Frist den Vertrag kündigen und seine Rechte gemäß § 415 Abs. 2 HGB geltend machen wird. Ist nach Ablauf der Nachfrist nicht die gesamte Ladung verladen und verstaut, so wird nach Ablauf der Nachfrist die Teilbeförderung nach § 416 HGB durchgeführt. Nach erfolglosem Ablauf der gesetzten Frist treten im Weiteren die gesetzlichen Folgen ein. Hinsichtlich des Standgeldes gelten § 5 Nr. 5 und Nr. 6 entsprechend.
2. Falls der Frachtführer das Fahrzeug nicht oder nicht rechtzeitig zu dem vereinbarten Zeitpunkt bereitstellen kann, so setzt er darüber den Absender unverzüglich in Kenntnis. Der Absender teilt dem Frachtführer daraufhin unverzüglich mit, ob er mit einer späteren Gestellung einverstanden ist oder ob er den Frachtvertrag kündigen will.
3. Ist mit der Entladung nicht begonnen worden, obwohl die Entladezeit bereits abgelaufen ist, so kann der Frachtführer dies als Verweigerung der Annahme des Gutes betrachten. In diesem Fall hat er die Weisung des Absenders einzuholen und zu befolgen. § 419 Abs. 3 und 4 HGB finden entsprechende Anwendung.
4. Generell gilt das Termine sowohl für die Be- als auch Entladung nur als Vorgabe gelten. Eine fixe Terminzusage oder eine Terminzusage zu einer bestimmten Uhrzeit kann nur als Richtwert gesehen werden. Es berechtigt den Auftraggeber bei Nichteinhaltung, die der Frachtführer nicht zu verschulden hat, nicht etwaige Schadensansprüche geltend zu machen.

§ 7 Gefährliches Gut

Der Absender hat bei Vertragsschluss schriftlich oder in Textform alle Angaben über die Gefährlichkeit des Gutes und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu übermitteln. Handelt es sich um Gefahrgut im Sinne des ADR/GGVS, so sind die Klasse und die UN-Nummern des Gefahrgutes nach dem ADR/GGVS in der jeweils gültigen Fassung und die dafür erforderliche Schutzausrüstung anzugeben; eine Mitteilungsmöglichkeit bei Abruf besteht für den Absender nur, wenn ihm eine vorherige Mitteilung nicht möglich ist.

§ 8 Quittung

Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer die Ablieferung des Gutes gegen die Erteilung eines schriftlichen Empfangsbekennnisses (Quittung) sowie gegen die Erfüllung der sonstigen Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag zu verlangen. Die Quittung ist mit der Unterschrift des Empfängers sowie dem Stempel zu versehen (wenn vorhanden); ersatzweise ist neben der Unterschrift die Firma und der Vor und Nachname des Empfängers in Druckschrift anzugeben. Eine Verpflichtung Originalpapier zu versenden ist generell nicht vereinbart.

§ 9 Fälligkeit, Verzug, Aufrechnung, Forderungsabtretung

1. Die Seitens des Frachtführers gestellten Rechnungen sind sofort zur Zahlung fällig. Verzug tritt nach Erhalt einer Mahnung, spätestens nach Vorliegen der Voraussetzungen des § 286 Abs. 3 BGB ein. Im Gutschriftenverfahren tritt Zahlungsverzug erst nach Erhalt einer Mahnung ein. Ansprüche auf Standgeld, auf weitere Vergütung und auf Ersatz sonstiger Aufwendungen, die bei Durchführung des Frachtvertrages entstanden sind, werden vom Frachtführer schriftlich geltend gemacht. Für die Fälligkeit und den Verzug dieser Ansprüche gilt Absatz 1 entsprechend.
2. Gegenüber Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag und damit zusammenhängenden außervertraglichen Ansprüchen ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur mit fälligen Gegenansprüchen zulässig, denen ein Einwand nicht entgegensteht.
3. Forderungsabtretungen ohne unsere ausdrückliche Genehmigung sind ausgeschlossen.
4. Im Falle eines Schadens ist es seitens des Auftraggebers nicht gestattet etwaige Schadensansprüche mit noch offenstehenden Rechnungen zu verrechnen, sofern dies nicht anderweitig vereinbart wurde. Im Falle eines Rückbehalts wird der Frachtführer den offenen Betrag ab dem Tag der Fälligkeit mit 5% über Basiszins an den Schuldner abrechnen.

§ 10 Haftung und Versicherung

I. Haftung aus Frachtverträgen

1. Der Frachtführer und der Spediteur, der die Beförderung des Gutes im Selbsteintritt ausführt, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Die Entschädigung ist auf einen Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechten für jedes Kilogramm des Rohgewichts begrenzt. Dies gilt bei Vorliegen eines durchgängigen Frachtvertrages mit Frachtführern und selbsteintretenden Speditoren auch für den Schaden, der während einer transportbedingten Zwischenlagerung entsteht.
2. Wird der Frachtführer vom Ersatzberechtigten als ausführender Frachtführer in Anspruch genommen, so haftet er nach Maßgabe von § 437 HGB. Eine weitergehende Haftung, gleich aus welchem Rechtsgrund, ist ausgeschlossen.

II. Grundsätze der Haftung aus Speditionsverträgen

1. Für die Haftung aus Speditionsgeschäften im Sinne der §§ 453, 459 f. HGB, aus Lagergeschäften sowie aus speditionsüblichen Logistikgeschäften, die mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern im Zusammenhang stehen, gelten die Bestimmungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) im Sinne der Ziffern 22.1 – 22.3 ADSp. Soweit die §§ 425 ff. und 461 Abs. 1 HGB nicht gelten, haftet der Auftraggeber für Schäden, die entstanden sind aus
 - ungenügender Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes durch dessen Auftraggeber oder Dritte,
 - vereinbarter oder der Übung entsprechender Aufbewahrung im Freien,
 - falsche Beladung,
 - falsche Angaben über Warenart, Gut, Gewicht bzw. Beschaffenheit des Gutes (z.B. Kühlgut).Dies nur insoweit, als ihm eine schuldhafte Verursachung des Schadens nachgewiesen werden kann. Konnte ein Schaden aus einem der vorstehend aufgeführten Umstände entstehen, so wird vermutet, dass sei aus diesem entstanden ist. Hat der Spediteur aus einem Schadensfall Ansprüche gegen einen Dritten, für den er nicht haftet, so hat er diese Ansprüche dem Auftraggeber auf dessen Verlangen abzutreten, es sei denn, dass der Spediteur auf Grund besonderer Abmachung die Verfolgung der Ansprüche auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers übernimmt.
2. Für logistische Dienstleistungen, die mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern im Zusammenhang stehen, aber nicht speditionsüblich sind (z.B. Aufbügeln von Konfektion, Montage von Teilen,

Veränderungen des Gutes), gelten die gesetzlichen Bestimmungen des Werk- und Dienstvertragsrechts mit der Maßgabe, dass Schadensersatzansprüche nur geltend gemacht werden können, wenn der Schadensfall vom Auftragnehmer oder seinen Leuten vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist. Die gesetzliche Haftung für fahrlässig verursachte Schäden ist beschränkt auf einen Betrag von (siehe VS-Schein jeweils gültige Fassung) je Schadensfall. Diese Begrenzung gilt nicht für Fälle der groben Fahrlässigkeit.

III. Versicherung

1. Haftpflichtversicherung und Versicherungsbesorgung

1.1. Der Frachtführer und der Spediteur im Sinne von § 1 haben sich gegen alle Schäden, für die sie nach diesen Bedingungen und nach dem 4. Abschnitt des HGB im Rahmen der Regelhaftungssummen haften, im marktüblichen Umfang zu versichern.

1.2. Der Spediteur besorgt die Versicherung des Gutes gemäß §§ 454 Abs. 2 und 472 Abs. 1 HGB bei einem Versicherer seiner Wahl nur auf Grund einer schriftlichen oder in Textform gefassten Vereinbarung. Der Spediteur hat nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden und sie zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen, es sei denn, der Auftraggeber erteilt schriftliche oder in Textform gehaltene Weisungen über Art und Umfang unter Angabe der Versicherungssumme und der zu deckenden Gefahren. Kann der Spediteur den verlangten Versicherungsschutz nicht eindecken, so hat er dies dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen.

2. Haftungsbeschränkung

2.1. Die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschaden) ist mit Ausnahme der verfügten Lagerung der Höhe nach begrenzt

1. bei einem Speditionsvertrag nach diesen Bedingungen, der die Beförderung mit Kraftfahrzeugen einschließt, durchgängig auf 8,33 SZR für jedes Kilogramm;

2. bei einem Vertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung abweichend von Nummer 1. auf 2 SZR für jedes Kilogramm; in jedem Schadensfall auf höchstens (siehe VS-Schein neueste Fassung). Sind nur einzelne Packstücke oder Teile der Sendung verloren oder beschädigt worden, so rechnet sich die Haftungshöchstsumme nach dem Rohgewicht

- der gesamten Sendung, wenn die gesamte Sendung entwertet ist,

- des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.

2.2. Eine Haftung bei Verspätungsschäden ist der Höhe nach begrenzt auf den zweifachen Betrag des Spediteursentgeltes je Schadensfall. § 431 Abs. 3 HGB bleibt unberührt. Für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut haftet der Spediteur der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, höchstens auf einen Betrag von 50.000,- Euro je Schadensfall.

Eine Haftung bei Verspätungsschäden festgesetzte Uhrzeit ist generell nicht möglich.

2.3. Die Haftung des Spediteurs ist in jedem Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, begrenzt auf 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis oder 2 SZR für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

§ 11 Lohnfuhrvertrag

Auf den Lohnfuhrvertrag finden diese Beförderungsbedingungen entsprechende Anwendung mit der Maßgabe, dass der Unternehmer nicht für Schäden haftet, die durch den Auftraggeber verursacht worden sind. Statt des Frachtbriefes wird beim Lohnfuhrvertrag ein anderer Nachweis verwendet, der insbesondere die Einsatzzeit beinhaltet.

§ 13 Paletten

1. Die Verpflichtung des Frachtführers aus dem Beförderungsvertrag umfasst keine Gestellung von La-dehilfsmitteln und Packmitteln, insbesondere keine Gestellung von Paletten.

2. Soll Palettentausch erfolgen, so ist diese Vereinbarung bei Vertragsschluss oder bei Abruf des Fahrzeuges schriftlich zu treffen oder im Frachtbrief oder in einem anderen Begleitpapier zu vermerken oder in einem gesonderten Palettenbegleitschein festzuhalten. Der Palettentausch ist eine gesonderte

Dienstleistung des Frachtführers, die mit dem Frachttgelt nicht abgegolten und besonders zu vergüten ist. Dies gilt auch für Zug-um-Zug-Palettentauschregelungen nach Abs. 3.

3. Der Vertrag über die Beförderung von palettiertem Gut ist mit der Auslieferung beim Empfänger erfüllt. Die Rückführung leerer Paletten ist nur geschuldet, wenn darüber ein gesonderter Beförderungsvertrag abgeschlossen wird. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Zug-um-Zug-Palettentauschregelungen. Für Griechenland gilt generell kein Palettentausch.
4. Für andere Ladehilfsmittel gelten die Absätze 2 und 3 entsprechend.
5. Ein Palettentausch nach Griechenland/Zypern sowie Inseln ist generell nicht möglich.

§ 14 Erfüllungsort

Erfüllungsort ist der Sitz der JAGO GmbH, D-85386 Eching.

§ 15 Gerichtsstand

Gerichtsstand für alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag ist der Sitz der JAGO GmbH, D-85386 Eching.

§ 16 Anwendbares Recht

Für alle Beförderungsverträge nach diesen Bedingungen gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

§ 17 Schlussbestimmungen

1. Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenabreden zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch soweit das hier festgehaltene Schriftformerfordernis nicht mehr gelten soll. Soweit gesetzlich ein strengeres Formerfordernis vorgeschrieben ist, gilt dieses. Die elektronische Form mit qualifizierter elektronischer Signierung (§ 126a BGB) steht der Schriftform gleich. Jede andere elektronische Form (§ 127 Abs. 3 BGB) ersetzt die Schriftform nicht.
2. Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder die Vereinbarung eine an sich notwendige Regelung nicht enthalten, so wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke gilt diejenige rechtlich zulässige Bestimmung als vereinbart, die soweit wie möglich dem entspricht, was die Vertragsparteien gewollt haben oder nach Sinn und Zweck dieser Vereinbarung gewollt haben würden, wenn sie die Unwirksamkeit der betreffenden Bestimmung bzw. die Regelungslücke erkannt hätten.