

# ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN (AGB)

für die Erbringung von Leistungen auf Dienstvertragsbasis

Version 16.05.2026

**Diese AGB sind Bestandteil des Angebots und aller auf ihrer Grundlage geschlossenen Verträge. Individuelle Vereinbarungen der Vertragsparteien haben Vorrang. Änderungen und Ergänzungen bedürfen mindestens der Textform (z. B. E-Mail). Irrtümer vorbehalten.**

(1) Der Auftragnehmer erbringt sämtliche Leistungen ausschließlich unter Zugrundelegung dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).

(2) Der Auftragnehmer erbringt die Dienstleistung nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Berufsausübung und guter Seemannschaft.

(3) Der Auftragnehmer erbringt die vereinbarte Leistung durch qualifiziertes Personal, das für die Durchführung der jeweiligen Überführung fachlich geeignet ist.

## § 2 Hauptpflichten der Parteien

(1) Der Auftragnehmer überführt die im Angebot bezeichnete Yacht vom Start- zum Zielhafen. Der vom Auftragnehmer eingesetzte Schiffsführer verfügt über die hierfür erforderlichen Lizenzen und Patente.

(2) Der Auftraggeber stellt die Yacht zur Verfügung und zahlt die vereinbarte Vergütung für den abrechnungsrelevanten Zeitraum (§ 11 Abs. 1 und 2).

(3) Die Kosten für den Unterhalt der Yacht (Bordkasse - insbesondere Treib- und Schmierstoffe, notwendige Ersatzteile und Reparaturen, Hafententgelte, Ein- und Ausklarierungsgebühren) trägt der Auftraggeber.

(4) Der Auftraggeber übernimmt die Kosten der Unterbringung der Crew, falls eine Übernachtung an Bord der zu überführenden Yacht nicht möglich ist. Ist eine Verpflegung der Crew an Bord nicht möglich (z. B. keine Kochmöglichkeit, fehlende Küchenutensilien), berechnet der Auftragnehmer die jeweils geltenden Verpflegungspauschalen des Bundesfinanzministeriums für das jeweilige Land.

## § 3 Zeitrahmen der Überführung / Erbringung der Dienstleistung

(1) Allein aus der Länge der Seestrecke lässt sich die Dauer einer Überführung nicht exakt vorhersagen. Ein vor Durchführung des Auftrags angegebener oder kalkulierter Zeitrahmen beruht auf Erfahrungswerten und ist unverbindlich.

(2) Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass für die Erbringung der vereinbarten Dienstleistung der im Angebot genannte voraussichtliche Zeitaufwand erforderlich sein wird. Stellt sich im Laufe der Auftragsdurchführung heraus, dass dieser Zeitaufwand nicht eingehalten werden kann, informiert der Auftragnehmer den Auftraggeber hierüber unverzüglich.

(3) Die Leistung orientiert sich an dem den Vertragsparteien bei Vertragsschluss bekannten Leistungsumfang. Ergibt sich im Zuge der Auftragsdurchführung, dass der Leistungsumfang an die tatsächlichen Verhältnisse angepasst werden muss, werden die Vertragsparteien hierüber eine angemessene Einigung treffen.

(4) Erfordern seemännische Sorgfaltspflichten oder die Sicherheit der Yacht und ihrer Besatzung eine zeitliche Abweichung, oder ergeben sich Verzögerungen durch notwendige Reparaturen oder durch das Verhalten Dritter (z. B. Hafenbehörden, Fachbetriebe, Administrationen, Hand-gegen-Koje-Crew), kann sich die Dauer der Überführung verlängern. Die hieraus entstehenden, nachweisbaren Folgekosten trägt der Auftraggeber, soweit die Ursache nicht vom Auftragnehmer zu vertreten ist.

## § 4 Die Crew

(1) Die Crew kann vom Auftragnehmer oder vom Auftraggeber gestellt werden. Crewmitglieder, die der Auftraggeber stellt, werden vom Auftragnehmer nur akzeptiert, wenn sie über ausreichende seemännische Kenntnisse verfügen. Die vom Auftraggeber benannte Crew ist zur Mitwirkung verpflichtet und den Anweisungen des verantwortlichen Skippers zu folgen.

(2) Der Auftraggeber kann den Auftragnehmer auch mit der Anwerbung von Hand-gegen-Koje-Crew (HgK) beauftragen. Dies kann zu einer Kostenreduzierung führen, erhöht jedoch das Risiko möglicher Verzögerungen oder Ausfälle.

(3) Besteht die beauftragte Crew ausschließlich aus Skipper oder Skipper/Co-Skipper, hat diese Crew Anspruch auf freie Verpflegung und eine eigene Kabine an Bord.

(4) Die Überführung darf erst begonnen oder fortgesetzt werden, wenn eine der Reise angemessene Crewstärke vorhanden ist. Die Angemessenheit beurteilt abschließend der verantwortliche Schiffsführer.

(5) Der Schiffsführer ist befugt, Mitglieder der Crew auszuwechseln, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor bei fehlenden seemännischen Fähigkeiten, Missachtung von Anweisungen, grobem Fehlverhalten oder bei vom Crewmitglied verursachten Gefahren für Leib, Leben oder die Yacht.

(6) Liegt ein zur Auswechslung berechtigender Grund in der Person des Auftraggebers und ist dieser selbst Teil der Crew, berechtigt dies den Auftragnehmer zur Kündigung des Vertrags, nicht jedoch zur Auswechslung des Auftraggebers. Der Zielhafen wird in diesem

Fall durch den Ort der Kündigung ersetzt.

(7) Wurde die Crew vom Auftragnehmer gestellt (HgK ausgenommen), entstehen dem Auftraggeber durch eine notwendige Auswechslung von Crewmitgliedern keine zusätzlichen Personalkosten, sofern die Auswechslung nicht durch Umstände veranlasst ist, die der Auftraggeber oder die von ihm gestellte Crew zu vertreten haben.

(8) Entscheidungen an Bord werden unter Berücksichtigung guter Seemannschaft möglichst gemeinsam getroffen. Die verbindliche Letztentscheidung obliegt jedoch stets dem verantwortlichen Schiffsführer.

## **§ 5 Ausfall eines Crewmitglieds**

(1) Der für die Überführung vorgesehene Schiffsführer kann bei Krankheit, Unfall oder sonstiger Verhinderung durch einen entsprechend qualifizierten Schiffsführer ersetzt werden. Dem Auftraggeber entstehen hierdurch keine zusätzlichen Personalkosten.

(2) Fällt Hand-gegen-Koje-Crew aus, trägt der Auftraggeber die hierdurch verursachten, nachweisbaren Folgekosten, soweit diese für die Durchführung des Auftrags erforderlich werden.

(3) Fällt eine vom Auftragnehmer gestellte bezahlte Crew aus, wird der Auftragnehmer - soweit rechtlich und tatsächlich möglich - umgehend gleichwertigen Ersatz stellen. Dem Auftraggeber entstehen hierdurch keine zusätzlichen Personalkosten, es sei denn, der Ausfall beruht auf Umständen höherer Gewalt oder sonstigen vom Auftragnehmer nicht zu vertretenden Umständen.

## **§ 6 An- und Abreise der Crew**

(1) Der Auftraggeber trägt die erforderlichen Reisekosten des Auftragnehmers und der von ihm gestellten, für die Durchführung des Auftrags eingeplanten Crew zum Ausgangshafen sowie die Kosten der schnellstmöglichen und zumutbaren Rückreise vom Zielhafen. Der Auftraggeber ist insoweit vorleistungspflichtig.

(2) Nach Auftrags Erfüllung gilt als Zielort der Rückreise grundsätzlich der ursprüngliche Abreiseort der Crew. Die Kosten für Hand-gegen-Koje-Crew trägt diese grundsätzlich selbst, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

(3) Reist der Auftragnehmer vom Zielhafen einer Überführung unmittelbar zum Starthafen einer weiteren Überführung, berechnet der Auftragnehmer dem Auftraggeber die hypothetischen

Reisekosten zum ursprünglichen Abreiseort. Maßgeblich sind die durchschnittlichen Kosten, die für diese Reise am Abreisedatum entstanden wären.

## **§ 7 Sicherheit der Yacht**

(1) Der Auftraggeber versichert, dass sich die im Vertrag bezeichnete Yacht in einem dem geplanten Törn angemessenen Zustand befindet. Dies betrifft insbesondere den seetechnischen Zustand, die Navigations- und Sicherheitsausrüstung sowie die erforderlichen Rettungsmittel an Bord.

(2) Der Auftraggeber ist verpflichtet, die Yacht in seetüchtigem Zustand zu übergeben. Hierzu gehört auch die sichere Verwahrung beweglicher Gegenstände an Bord.

## **§ 8 Routenplanung**

(1) Gestaltung, Planung und zeitlicher Ablauf der Route vom Startpunkt bis zur vereinbarten Destination obliegen ausschließlich dem verantwortlichen Schiffsführer. Dieser entscheidet unter Berücksichtigung guter Seemannschaft, aktueller Wetter-, Sicherheits- und Revierverhältnisse.

## **§ 9 Unterbrechung, Verzögerung oder Abbruch der Überführung**

(1) Bei einer notwendigen Unterbrechung oder Verzögerung der Überführung aus wichtigem Grund (§ 3 Abs. 4, § 5, § 7) wird der Auftraggeber schnellstmöglich informiert.

(2) Bei Unterbrechungen oder Verzögerungen, die allein auf den Ausfall bezahlter Crew des Auftragnehmers zurückzuführen sind, entstehen dem Auftraggeber hierdurch keine zusätzlichen Personalkosten.

(3) Bei Unterbrechungen, Verzögerungen oder einem Abbruch aufgrund von Unzulänglichkeiten der Yacht (§ 7), notwendigen Reparaturen, einem Abbruch durch den Auftraggeber, Zahlungsverzug (§ 15 Abs. 2) oder Ausfällen nach § 5 und § 6 trägt der Auftraggeber die hierdurch entstehenden, nachweisbaren Folgekosten.

(4) Bei einem notwendigen Abbruch oder einer notwendigen Unterbrechung der Überführung trägt der Auftraggeber die Folgekosten der gesamten Crew, soweit sich hierdurch ein anderer Abreiseort als der ursprünglich vereinbarte ergibt.

(5) Unwahre Angaben des Auftraggebers über anmeldepflichtige oder gesetzwidrige Gegenstände an Bord (insbesondere Waffen, Drogen oder unverzollte verbotene Waren) berechtigen den Auftragnehmer zum sofortigen Abbruch der Überführung. Der Auftraggeber trägt die hierdurch entstehenden Kosten.

(6) Unterbrechungen oder Verzögerungen, die mehr als 20 % der kalkulierten Überführungsdauer überschreiten, können zum Abbruch der Überführung oder zu einem Crewwechsel führen. Die dadurch zusätzlich entstehenden, erforderlichen Reisekosten trägt der Auftraggeber, soweit der Grund nicht vom Auftragnehmer zu vertreten ist. Im Fall eines Abbruchs wird die ursprüngliche Destination durch den Ort des Abbruchs ersetzt.

(7) Ein im Angebot gewährter Nachlass auf das Crewentgelt (Tagespauschale) bezieht sich auf die kalkulierte Dauer der Überführung. Wird diese aus nachvollziehbarem Grund (§ 3 Abs. 4, § 5, § 7) überschritten, kann der Auftragnehmer die Tagespauschale für zusätzlich anfallende Überführungstage ohne den gewährten Nachlass berechnen.

## § 10 Haftung

(1) Der Auftragnehmer versichert, dass die von ihm eingesetzte bezahlte Crew Hand-gegen-Koje-Crew ausgenommen - über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um die Yacht unter Segel und Motor sicher zu führen.

(2) Der Auftragnehmer haftet nicht für Schäden oder Verluste, die durch unvermeidbare äußere Ereignisse verursacht werden, insbesondere durch Sturm, Blitzeinschlag, Kollisionen, Krieg,

Piraterie, Behördenmaßnahmen oder vergleichbare Umstände, soweit diese nicht vom Auftragnehmer zu vertreten sind.

(3) Der Auftragnehmer haftet ferner nicht für Schäden, die auf einem bereits bei Übergabe bestehenden nicht seetüchtigen Zustand der Yacht oder auf Ausfällen von Antrieb, Instrumenten, Elektrik oder des Schwimmkörpers beruhen, soweit der Auftragnehmer diese Mängel nicht verursacht hat.

(4) Für Schäden aus der Teilnahme von Hand-gegen-Koje-Crew übernimmt der Auftragnehmer keine Haftung, soweit gesetzlich zulässig. Gesetzliche Haftungsansprüche wegen Vorsatz, grober Fahrlässigkeit sowie wegen Schäden an Leben, Körper oder Gesundheit bleiben unberührt.

(5) Der Haftungsausschluss und die Haftungsbeschränkungen dieser AGB gelten nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Auftragnehmers oder seiner Erfüllungsgehilfen sowie nicht bei Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.

(6) Bei einfacher Fahrlässigkeit haftet der Auftragnehmer - soweit gesetzlich zulässig - nur bei Verletzung wesentlicher Vertragspflichten und beschränkt auf den vertragstypischen, vorhersehbaren Schaden.

## § 11 Entgelt des Auftragnehmers

(1) Das Entgelt des Auftragnehmers bemisst sich nach dem tatsächlichen Zeitaufwand in Tagen. Die voraussichtliche Höhe des Entgelts ergibt sich aus dem Angebot des Auftragnehmers.

(2) Der abrechnungsrelevante Zeitraum beginnt mit der Abreise der Crew zum Starthafen (Schiffsort) und endet mit dem Erreichen des Heimat- oder vereinbarten Rückkehrortes der Crew vom Zielhafen (Destination).

(3) Mit dem Entgelt wird der Zeitaufwand der Crew vergütet. Hand-gegen-Koje-Crew ist grundsätzlich kostenlos, soweit nichts anderes in Textform vereinbart wurde.

(4) Kommt es durch Nichterscheinen, Unfähigkeit, Streitigkeiten oder fehlende Mitwirkung der vom Auftraggeber vermittelten oder bereits an Bord befindlichen Crew, durch unsichere Wetterbedingungen, behördliche Maßnahmen oder erforderliche Reparaturen der Yacht zu Verzögerungen, kann sich die Dauer der Überführung kostenpflichtig verlängern oder ein Abbruch erforderlich werden. Der Auftragnehmer ist in diesem Fall berechtigt, eine Nachforderung auf Grundlage der veränderten voraussichtlichen Dauer der Überführung geltend zu machen. Im Fall eines notwendigen Abbruchs trägt der Auftraggeber die Folgekosten.

## § 12 Aufwendungen und Pauschalen

Aufwendungen, die auf Wunsch des Auftraggebers oder zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Seetüchtigkeit der Yacht erforderlich werden, werden wie folgt berechnet:

(1) Telefonate:

- innerhalb Deutschlands: kostenlos
- innerhalb Europas: kostenlos
- außereuropäisches Ausland: pauschal 2,25 EUR pro Minute

Der hierfür entstehende Zeitaufwand wird nicht gesondert berechnet.

(2) PKW-Kilometerpauschale:

0,82 EUR pro gefahrenem Kilometer, insbesondere für persönliche Treffen mit dem Auftraggeber, Besichtigung der Yacht oder Crew sowie Anfahrt mit dem eigenen PKW zum Flughafen.

(3) Leihwagen:

Die tatsächlich angefallenen Kosten, insbesondere Mietwagengebühr und Treibstoff, z. B. für die Organisation von Ersatzteilen, Rettungsmitteln oder Reparaturen.

(4) Reisekosten:

Es werden die tatsächlich angefallenen Reisekosten berechnet. Im Angebot kalkulierte Reisekosten beruhen auf Erfahrungswerten und sind unverbindlich.

## § 13 Angebot, Belege, Rechnungslegung und Fälligkeit

(1) Der Auftragnehmer erstellt vor Beginn der Überführung ein Angebot bzw. eine vorläufige Rechnung. Darin enthaltene Nachlässe gelten für die kalkulierte bzw. voraussichtliche Dauer der Überführung. Sämtliche Posten sind kalkulatorisch und beruhen auf Erfahrungswerten. Die für die Überführung notwendige Crewanzahl bestimmt der überführende Schiffsführer.

(2) Vorläufige Rechnungen werden wie folgt fällig:

- 35 % der kalkulierten Kosten als Anzahlung bei Angebotsannahme
- Restbetrag der Angebotssumme bis 14 Tage vor dem vereinbarten Auslauftermin

(3) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Nachweise (Belege) über die berechneten Reise- und Bordkassenkosten zu erbringen. Diese Nachweise sind Bestandteil der abschließenden Rechnung. Der Auftragnehmer stellt sie dem Auftraggeber nach Beendigung des Auftrags und vollständiger Zahlung zur Verfügung. Eine Einsichtnahme während der Durchführung des Auftrags ist aus organisatorischen Gründen nicht geschuldet.

(4) Nach Erreichen des Zielhafens erhält der Auftraggeber eine Abrechnung auf Grundlage des tatsächlichen Aufwands der Überführung. Zuviel geleistete Beträge werden an den Auftraggeber zurückgezahlt.

(5) Forderungen sind mit Geltendmachung fällig, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart wurde.

## § 14 Bordkasse

(1) Der Auftragnehmer oder ein von ihm bestimmtes Crewmitglied verwaltet eine Bordkasse für den laufenden Unterhalt der Crew und der Yacht. Die Höhe der Bordkasse ist abhängig von Yachtgröße, Dauer der Überführung und Revier. Der Auftraggeber ist insoweit vorleistungspflichtig.

(2) Aus der Bordkasse werden insbesondere folgende Leistungen bezahlt:

- Hafengelder und Benutzungsgebühren
- Ein- und Ausklarierungskosten
- Treibstoffe und Schmierstoffe
- Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten
- Kost und Logis der Crew, soweit dies an Bord nicht möglich ist

(3) Der Auftraggeber zahlt vor Überführungsbeginn einen Betrag in die Bordkasse ein, der voraussichtlich die in § 14 Abs. 2 genannten Kosten deckt. Dies ist entbehrlich, solange der Auftraggeber selbst Teil der Crew ist und die Bordkasse eigenständig verwaltet.

(4) Die Bordkasse kann mit noch offenen Nachforderungen des Auftragnehmers verrechnet werden.

(5) Der Auftraggeber ist verpflichtet, die Bordkasse laufend so aufzustocken, dass die vom Auftragnehmer benannten voraussichtlichen Kosten im Sinne des § 14 Abs. 2 daraus beglichen werden können.

## § 15 Folgen überfälliger Forderungen während oder nach der Überführung

(1) Der Schiffsführer und seine Crew treten für vom Auftraggeber zu leistende Beträge grundsätzlich nicht in Vorlage. Geschieht dies ausnahmsweise doch, findet § 670 BGB Anwendung.

(2) Werden Zahlungen nicht oder nicht rechtzeitig geleistet, kann der Auftragnehmer die Überführung kostenpflichtig unterbrechen. Bei anhaltendem Zahlungsverzug kann der Auftragnehmer die Überführung abbrechen. Im Falle des Abbruchs gilt § 9 Abs. 3.

(3) Wird die Überführung aufgrund von Zahlungsverzug abgebrochen, wird der Zielhafen durch den Ort des Abbruchs ersetzt. Die hierdurch entstehenden Folgekosten, insbesondere Kost und Logis sowie veränderte Rückreisekosten der Crew, trägt der Auftraggeber.

(4) Gesetzliche Sicherungsrechte des Auftragnehmers bleiben unberührt.

## § 16 Höhere Gewalt

(1) Ereignisse höherer Gewalt, insbesondere Naturkatastrophen, Unwetter, Pandemien, Unfälle, Krieg, Terrorismus, Embargos, behördliche Sperren oder vergleichbare sicherheitsrelevante Umstände, können zur Unterbrechung, Änderung der Route oder Destination oder zum Abbruch der Überführung führen, wenn dadurch Gefahren für Crew oder Yacht gemildert oder abgewendet werden können.

(2) In Fällen höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Schadensersatz oder Erfüllung, soweit das jeweilige Leistungshindernis vom Auftragnehmer nicht zu vertreten ist.

## § 17 Abrechnung

(1) Bordkasse und Reisekosten werden auf Basis der vorhandenen Belege abgerechnet. Der Auftraggeber erhält eine abschließende Endabrechnung über den angefallenen Zeitaufwand sowie die belegbaren Kosten.

(2) Die tagesgenaue Dauer des Zeitaufwands der Crew wird abgerechnet. Überschüsse werden dem Auftraggeber innerhalb von drei Bankarbeitstagen nach Erstellung der Endabrechnung erstattet.

## **§ 18 Stornierung / freie Kündigung durch den Auftraggeber vor Reisebeginn**

- (1) Der Auftraggeber kann den Auftrag vor Reisebeginn jederzeit in Textform stornieren oder frei kündigen.
- (2) Maßgeblich für die Berechnung der Stornierungskosten ist der Zeitpunkt des Zugangs der Stornierungserklärung beim Auftragnehmer.
- (3) Erfolgt die Stornierung innerhalb von 20 Kalendertagen nach Auftragsannahme, schuldet der Auftraggeber eine Ausfallentschädigung in Höhe von 25 % der im Angebot kalkulierten Crewkosten, Die pauschale Stornogebühr (Vorarbeiten, Beratung, Disposition) beträgt 300,00 EUR.
- (4) Zusätzlich zur Ausfallentschädigung hat der Auftraggeber alle bis zum Zugang der Stornierung bereits tatsächlich entstandenen, auftragsbezogenen und nicht mehr kostenfrei stornierbaren oder rückerstattbaren Reise- und Drittaufwendungen zu erstatten. Hierzu zählen insbesondere Reisekosten des Skippers, der vom Auftragnehmer eingeplanten oder gebuchten erforderlichen Crew sowie bereits gebuchte Flüge, Bahnfahrten, Fährpässen, Hotels, Transfers, Mietwagen, Visa- oder vergleichbare Vorbereitungskosten.
- (5) Soweit der Auftrag nach Art und Umfang nur mit einer bestimmten Mindestcrew oder mit einer vom Auftragnehmer eingeplanten Crew durchführbar ist, gelten auch die für diese Crew bereits ausgelösten, nicht mehr kostenfrei stornierbaren Reisekosten als auftragsbezogene Kosten im Sinne dieses Vertrags.
- (6) Erfolgt die Stornierung später als 60 Kalendertage vor dem geplanten Reiseantritt der Crew oder befindet sich die gebuchte Crew bereits an Bord der Yacht, am Abreiseort oder auf dem Weg dorthin, kann der Auftragnehmer statt der Pauschale den konkret entstandenen Schaden einschließlich bereits ausgelöster, nicht mehr vermeidbarer Reise-, Dispositions-, Unterbringungs-, Rückführungs- und Vorbereitungskosten abrechnen. Bereits ersparte Aufwendungen sowie anderweitige Erwerbsmöglichkeiten werden hierbei berücksichtigt.
- (7) Kann der Auftragnehmer für den gebuchten Zeitraum einen wirtschaftlich gleichwertigen Ersatzauftrag durchführen, werden ersparte Aufwendungen und ersetzte Erlöse auf die Stornokosten angerechnet.
- (8) Dem Auftraggeber bleibt der Nachweis vorbehalten, dass dem Auftragnehmer kein oder ein wesentlich geringerer Schaden entstanden ist.
- (9) Nicht verbrauchte Bordkasse sowie auf noch nicht erbrachte Leistungen entfallende, bereits geleistete Zahlungen werden nach Abzug der nach diesem § 18 geschuldeten Beträge erstattet.

## **§ 19 Salvatorische Klausel**

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung tritt die gesetzliche Regelung. Entsprechendes gilt im Fall einer Regelungslücke.

## **§ 20 Rechtswahl und Gerichtsstand**

- (1) Es gilt das Recht der Republik Portugal unter Ausschluss des UN-Kaufrechts.
- (2) Gegenüber Verbrauchern gilt diese Rechtswahl nur insoweit, als hierdurch keine zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Staates eingeschränkt werden, in dem der Verbraucher seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.
- (3) Ist der Auftraggeber Kaufmann, juristische Person des öffentlichen Rechts oder öffentlich-rechtliches Sondervermögen, ist ausschließlicher Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag Portimão, Portugal.
- (4) Gegenüber Verbrauchern gelten die gesetzlichen Gerichtsstände.