

FAIRCharter ugovor 08

Opći uvjeti

I. Obveze charter tvrtke – davatelja usluge smještaja na plovilo (skraćeno davatelj)

Davatelj se obvezuje prema primatelju usluge smještaja na plovilu (skraćeno primatelj):

1. predati ugovoreno plovilo u ugovorenom roku, a nakon cjelovite isplate cijene chartera. Plovilo mora biti sposobno za plovidbu i barem u prosječnom stanju za taj tip (pritom uvažavati sljedeće: podatke o servisiranju, posebice splav za spašavanje, sigurnosna oprema).
2. Uručiti dokumentaciju plovila (važno: ažurirane pomorske karte) koja precizira dozvoljeno i od strane osiguratelja pokriveno područje plovidbe i termina plovidbe.
3. Nadoknaditi vrijeme kašnjenja, ako primatelj zbog nekog nedostatka više ne može (čak ni djelomično) koristiti jahtu. Povrat se ne vrši ako je primatelj sam odgovoran za kašnjenje (npr. uslijed štete koju je sam prouzročio).
4. Tijekom trajanja chartera biti dostupan primatelju putem telefona ili radijske veze, makar za vrijeme radnog vremena. Uputstva za upotrebu moraju biti na engleskom ili na jeziku primatelja usluge.

II. Dozvole za upravljanje, dokazi osposobljenosti

Davatelj ima pravo, prije predaje plovila, provjeriti sposobnost zapovjednika plovila u upravljanju plovilom. U tu svrhu davatelj može već unaprijed prilikom sklapanja ugovora tražiti dokaze o dosadašnjem iskustvu u plovidbi, predočenje dozvola za upravljanje ili dokaze o osposobljenosti potrebnih za upravljanje plovilom ili izabranim područjem plovidbe. Ako postoje očigledne sumnje u sposobnost zapovjednika i posade za sigurno upravljanje plovilom, davatelj može primatelju na njegov trošak staviti na raspolaganje skipera ili posredovati kod unajmljivanja skipera. Ako to nije moguće ili ako primatelj s time nije suglasan, davatelj može uskratiti predaju plovila; plaćena cijena chartera u tom slučaju se vraća samo ako se plovilo uspješno dađe u charter nekom drugom primatelju po prvotno ugovorenoj cijeni chartera. Ako je daljnje charteriranje moguće samo po nižoj cijeni, davatelj ima pravo na odgovarajuću razliku.

III. Poremećaji izvršenja ugovora o charteru

1) Prava primatelja usluge

a) Ako davatelj plovilo ne stavi na raspolaganje najkasnije 4 sata nakon ugovorom utvrđenog termina, primatelj ima pravo na razmjerno umanjenje cijene chartera za vrijeme kašnjenja po započetom danu. To isto vrijedi za potrebne popravke, neovisno o krivnji davatelja.

Primatelj može uz punu naknadu izvršenih uplata raskinuti ugovor, ako od ugovorenog roka primopredaje prođe više od 24 sata; ovaj rok produljuje se kod trajanja chartera od najmanje 10 dana na 48 sati. Davatelj ima pravo staviti na raspolaganje prihvatljivo, objektivno jednako vrijedno zamjensko plovilo koja će udovoljiti potrebama primatelja. Ako je već prije početka chartera izvjesno da plovilo neće u dogovorenom roku biti na raspolaganju i da neće moći biti predano, primatelj ima pravo odstupiti od ugovora još prije početka chartera.

b) U slučaju odstupanja plovila, njegove opreme ili inventara od ugovorom utanačenog stanja (nedostaci), primatelj ima pravo na pravično umanjenje cijene najma. Na raskid ugovora ima pravo samo ako je plovilu smanjena sposobnost plovidbe ili je objektivno otežana navigacija uz primjenu uobičajenih navigacijskih metoda a

uslijed čega, u značajnoj mjeri, raste opasnost po sigurnost plovila i posade.

c) Ukoliko davatelj nije odgovoran za poremećaj izvršenja ugovora primatelj od njega nema pravo tražiti povrat dodatnih troškova kao ni posljedne troškove (dodatnih putovanja/prenočišta). Ukoliko, u takvom slučaju, davatelj ostvari eventualna prava na naknadu štete od trećih osoba, obvezuje se ustupiti ih primatelju.

Davatelj mora primatelja na prikladan način i bez odlaganja obavijestiti o takvim događajima i mogućim posljedicama.

Umanjenja i raskid primatelj usluge mora prema davatelju usluge istaknuti jednostranom izjavom i na odgovarajući način obrazložiti.

2) Odredbe o storniranju

Ako primatelj raskine ugovor o charteru, nastaju ugovoreni troškovi storniranja.

Ako primatelj ne može ispuniti ugovor o charteru, dužan je to davatelju, obvezatno i bez odlaganja, saopćiti pisanim putem ili putem telefaksa, pri čemu se računa datum kad primatelj zaprimi obavijest.

Uspije li se ugovoriti zamjenski charter pod istim uvjetima, primatelj će dobiti natrag svoje do tada izvršene uplate umanjene za naknadu obade u iznosu od 150,00 eura. Primatelj može samo uz pristanak i pisanu suglasnost davatelja pronaći zamjenskog primatelja koji će preuzeti ugovor.

Eventualna razlika u cijeni ide na teret primatelja uvećana za troškove obrade. Ukoliko su takvim zamjenskim ugovorom utanačene različite luke predaje i vraćanja plovila ili su ugovorene inozemne luke, odšteta se povećava za 20 %. Davatelj može u slučaju nepravodobnog podmirenja nastalih troškova raskinuti ugovor i zadržava pravo isticanja daljnjih prava na naknadu štete zbog neispunjenja ugovora. U svim ostalim slučajevima davatelj ima pravo na ugovorom utvrđenu cijenu charter.

Sklapanje osiguranja od otkaza putovanja se stoga izričito preporučuje.

3) Prava davatelja usluge

Ako vraćanje plovila ne bude izvršeno najkasnije 2 sata nakon ugovorom utvrđenog roka za predaju, davatelj može od primatelja tražiti nastavak plaćanja cijene chartera u razmjernom udjelu po započetom danu kao i troškove kašnjenja.

Primatelja je dužan osigurati točno vraćanje plovila. Pritom je dužan unaprijed uzeti u obzir sve lokalne vremenske prilike i situaciju u pogledu vjetera, u svoje planiranje uključiti teškoće uvjetovane vremenom i držati plovilo na dostatnoj udaljenosti od mjesta vraćanja. U slučaju neodgovarajućeg postupanja ili postupanja na svoju ruku davatelj može tražiti naknadu štete. To ne vrijedi ako zbog loših vremenskih prilika i uvjeta na moru (iznenadno pogoršanje) i ugrožene sigurnosti vraćanje plovila u roku u nije moguće. Ako primatelj ostavi plovilo na nekom drugom mjestu, a ne na ugovorenom mjestu vraćanja, snosit će troškove povratka, ukoliko snosi krivnju za takvo postupanje. Davatelja se mora u takvom slučaju bez odlaganja obavijestiti, a primatelj može pokušati dokazati da s tim nije nastupila nikakva šteta ili da je šteta tek neznatna.

IV. Preuzimanje plovila

Primatelj preuzima plovilo na vlastitu odgovornost.

Davatelj ili njegov povjerenik predaje primatelju plovilo spremno za isplavljenje u ispravnom stanju, očišćeno iznutra i izvana, s priključenom plinskom bocom (+ rezervna boca) i punim spremnikom goriva (+ puni kanistar rezervnog goriva). Stanje plovila, sve tehničke funkcije (posebice jedra, svjetla i motor), kompletnost

opreme i inventara iscrpno se provjeravaju i objašnjavaju uz pomoć popisa opreme i check-liste od strane obiju ugovornih strana za vrijeme primopredaje. Davatelj jamči da plovilo i oprema ispunjavaju zahtjeve zakona i propisa koji vrijede na ugovorenom području plovidbe. Sposobnost plovidbe i ispravnost opreme plovila se obvezatno potvrđuje u check-listi od strane obiju ugovornih strana. Nakon tog trenutka prigovori se više ne mogu uspješno isticati. To ne vrijedi ako i ukoliko su prije primopredaje postojali skriveni nedostaci, čak i ako davatelj za to ne snosi nikakvu krivnju. Preuzimanje jahte primatelj smije odbiti samo ako je sposobnost za plovidbu značajno smanjena, no ne u slučaju tek neznatnih odstupanja ili nedostataka. Charter tvrtka, tj. davatelj je dužan, prema članku X. ovih Uvjeta, predočiti dokaze o zaključenom osiguranju protiv trećih osoba, kao i plaćenju premiji.

V. Obveze primatelja

Primatelj ima prema davatelju sljedeće obveze:

1. imenovati sve članove posade najkasnije 4 tjedna prije početka chartera (sastavljanje popisa posade).
2. Plovilo dovesti na dogovoreno mjesto vraćanja 1-2 sata prije isteka ugovora radi check-out-a.
3. Ne produljivati na svoju ruku ugovoreno trajanje chartera bez usuglašavanja s davateljem.
4. Plovilo unutar zadnjih 24 sata prije prestanka chartera držati na dovoljnoj udaljenosti od luke povrata, kako bi u slučaju nepovoljnih okolnosti (loše vrijeme, nemogućnost isplavlivanja iz luke ili s veza zbog jakog vjetera itd.) bio zajamčen pravodoban dolazak. Vremenske prilike ne utječu na obvezu točnog vraćanja plovila, osim ako se radi o slučaju više sile. U slučaju da je kašnjenje s vraćanjem izgledno, odmah se mora obavijestiti davatelja.
5. Obavijestiti bez odlaganja davatelja, ukoliko se plovidba mora završiti na nekom drugom mjestu koje nije luka povrata. U tom slučaju primatelj je dužan pobrinuti se za plovilo ili brigu o istom povjeriti dostatno kvalificiranom osoblju, dok davatelj ne uzmogne preuzeti plovilo. Charter završava tek s preuzimanjem, a primatelj mora snositi nastale troškove.
6. S charteriranim plovilom i opremom postupati pažljivo i prema pravilima i običajima plovidbe.
7. Prije početka plovidbe upoznati se s tehničkim i svim drugim uređajima plovila, uvažavati upute za rukovanje koje se nalaze na plovilu i iscrpno se informirati o posebnostima područja plovidbe (struje, promijenjene razine vode pri jakom vjetru, silazni vjetrovi, Venturijevi efekti i slično).
8. Obavljati turnusne kontrole i održavanja, posebice svakodnevnu provjeru razine ulja i vode za hlađenje motora, svakodnevno kontrolirati kaljuže i po potrebi iste prazniti.
9. Voditi brodski dnevnik u koji će unositi evidenciju o vremenskim izvještajima, uočenim greškama i štetama na plovilu i opremi, doticanja morskog dna i ostale posebne događaje (uže u propeleru itd.).
10. Ako i ukoliko postoji, voditi knjigu „Radio služba“, carinsku knjigu kao i evidenciju kupljene robe.
11. Prijaviti svako doticanje dna te u slučaju sumnje na oštećenje plovila odmah uploviti u najbližu luku, i naručiti pregled od strane ronioca, a nakon konzultacija s davateljem i po njegovoj instrukciji eventualno naručiti dizanje dizalicom ili izvlačenje na kopno pomoću navoza.
12. Paziti na posebne uvjete glede vjetera i vremena, kod noćne plovidbe postupati s posebnim oprezom.
13. Kod jedrilica uplovljavati i isplavljavati iz luke isključivo s pogonskim strojem, a s pogonskim strojem ploviti samo ako i koliko je potrebno (nipošto kad je nagib 10 ili više stupnjeva!).
14. U plovilo ulaziti isključivo u prikladnim, čistim brodskim cipelama koje ne puštaju boju.
15. Pomoć u tegljenju drugima pružiti samo u slučaju nužde, plovilo dati tegliti samo u slučaju opravdane potrebe, koristiti vlastitu užad/konopce, privezivati isključivo za bitve, sidreno vitlo ili podnožje jarbola, ne sklupati nikakve sporazume od tegljenju i spašavanju, osim ako pomagatelj u protivnom ne odbija pružiti pomoć.

16. Poštivati zakonske odredbe zemalja boravka i tranzita ili zemalja domaćina, prethodno se raspitati o eventualno potrebnim licencama ili plovidbenim dozvolama.
17. Uredno obavljati formalnosti oko uplovljavanja i isplavljavanja te uredno podmirivati lučke pristojbe.
18. Krađu jahte ili njezine opreme bez odlaganja prijaviti najbližoj policijskoj postaji.
19. Charterirano plovilo ne ustupati ili davati u podnajam trećim osobama.
20. Ne ukrcavati više osoba nego što je dopušteno odnosno ugovoreno i ne ukrcavati životinje.
21. Ne vršiti nikakve preinake na plovilu i opremi.
22. Zabranjeno je bez pisane suglasnosti davatelja:
 - a) voziti nedeklariranu robu podložnu carini ili opasne robe tvari, b) sudjelovati na regatama, c) isplavljavati iz zaštićenih luka kod najavljenih jačina vjetera od 7 Bft, d) koristiti plovilo u svrhu obuke, prijevoza uz naknadu i slično.
23. Davatelj ima pravo u slučaju nesigurnih/neuobičajenih navigacijskih uvjeta ograničiti područje plovidbe ili izdati zabranu noćne plovidbe. Područje navedeno u točki IV. ugovora smije se napuštati samo uz izričitu suglasnost davatelja. Primatelj odnosno voditelj plovila i posada odgovorni su za upravljanje plovilom prema davatelju odnosno osiguratelju te odgovaraju za štete koje proisteknu iz nepoštivanja zadanih pravila ponašanja. Članovi posade se u okviru ovog ugovora smatraju pomoćnicima u izvršenju primatelja/zapovjednika plovila.

VI. Povrat plovila

Primatelj predaje davatelju ili njegovom povjereniku charterirano plovilo spremnu za isplavlavanje, u stanju utvrđenom check-listom, očišćeno iznutra i izvana, s priključenom plinskom bocom (+ rezervna boca) i punim spremnikom (+ puni kanistar rezervnog goriva). Davatelj ima pravo potrošeni materijal (npr. gorivo) koji nije nadopunjen nadoknaditi o trošku primatelja i paušalno utvrditi troškove te dati izvršiti čišćenje o trošku primatelja, ako je tako ugovoreno. Čišćenje se može uz nadoplatu unaprijed ugovoriti. Primatelj je dužan plovilo dovesti na vez pravodobno (najmanje 1-2 sata prije termina primopredaje), kako bi se omogućio iscrpan check-out i čišćenje. Obje će ugovorne strane zajednički provjeriti stanje plovila i kompletnost opreme. Već i u slučaju same sumnje na oštećenje plovila primatelj je dužan to saopćiti davatelju te prilikom povrata odmah prijaviti izgubljene, oštećene ili neispravne predmete opreme. Primatelj i davatelj će sastaviti popis nedostataka i izgubljenih stvari te će potom uz pomoć spomenutog popisa kao i ckeck-liste izraditi zapisnik koji nakon što ga potpišu obje ugovorne strane postaje obvezujući. Ukoliko davatelj odbije pristupiti izradi zapisnika o primopredaji, plovilo će se smatrati predanim bez nedostataka. Nakon tog trenutka prigovori se više ne mogu uspješno isticati; ali to ne vrijedi ukoliko su prilikom preuzimanja plovila postojali skriveni nedostaci za čije postojanje je odgovoran primatelj zbog namjernog ili grubo nemarnog postupanja. Davatelj nema pravo zadržati kauciju za naknadno utvrđene štete. Vrsta, opseg i visina šteta čije otklanjanje se može ili treba izvršiti tek u nekom kasnijem trenutku i eventualno nakon daljnjih korištenja dotičnog plovila, moraju se točno dokumentirati i obvezujući su za obje ugovorne strane.

VII. Štete na unajmljenom plovilu, posljedne štete, obveze u pogledu ponašanja, odgovornost

Štete, sudari, havarije, nesposobnost manevriranja, pogonske smetnje, zapljenu jahte ili ostale događaje primatelj je dužan bez odlaganja prijaviti davatelju. Primatelj i davatelj moraju biti stalno u situaciji da mogu komunicirati. Štete koje se temelje na normalnom trošenju ili zamoru materijala primatelj može dati otkloniti bez konzultiranja do iznosa od 150,- € te će od davatelja dobiti povrat za utrošene iznose uz predočenje priznanice. Kod troškova koji prelaze ovaj iznos primatelj će, osim u slučajevima nužde ili opasnosti uslijed odgađanja popravka, obavijestiti davatelja i u dogovoru s njim dati izvršiti popravke, iste će

dokumentirati i nadzirati, te će po potrebi iste financijski podmiriti umjesto davatelja. Zamijenjeni dijelovi se moraju sačuvati. Primatelj je dužan poduzeti sve što će umanjiti nastalu štetu i njezine posljedice.

Ukoliko se neka šteta ne može otkloniti na licu mjesta, primatelj može po pozivu od strane davatelja biti u obvezi prijevremeno se vratiti (najkasnije 24 sata prije predaje), ako je to prema okolnostima izvedivo i objektivno se može očekivati od primatelja. Ako je za štete odgovoran davatelj, cijena čartera se za svaki započeti dan nekorištenja plovila naknadjuje razmjerno broju dana. Ako davatelj nije odgovoran za kvar, isključeni su daljnji zahtjevi primatelja za naknadu štete. Troškove otklanjanja nedostataka ili popravka šteta na plovilu ili na predmetima opreme koje primatelj, zapovjednik ili posada prouzroče ili su nastale nemarom, snosit će primatelj do visine položene kaucije. Štete koje prelaze taj iznos kaucije pokriva kasko osiguravatelj, osim kad zapovjednik i/ili posada postupaju hotimično ili s grubom nepažnjom, krše odredbe ugovora o najmu, a koje su uzročno povezane s štetnim događajem. To ne vrijedi za štete uslijed trošenja (npr. popucali šavovi na jedrima) ili štete za koje nije kriv zapovjednik i njegova posada.

VIII. Odgovornost primatelja usluge u preostalom dijelu

Primatelj odgovara za svu štetu koju on ili njegova posada prouzroči trećim osobama te plovilu, njegovoj opremi ili priboru. Odgovoran je i za štete koje su povezane s pogrešnim rukovanjem ili manjkavim održavanjem (ako i ukoliko je to zadaća primatelja) agregata koji se nalaze na plovilu. Kasko osiguravatelj ima pravo tražiti regres za podmirenje troškova nastale štete ukoliko se dokaže primateljeva hotimična šteta ili gruba nepažnja. Ukoliko snosi krivnju, primatelj odgovara i za sve posljedične štete i štete uslijed nemogućnosti daljnjeg korištenja plovila zbog izmakle dobiti, prilikom zapljene od strane države, zbog kršenja njenih zakona. Kada davatelj stavi na raspolaganje profesionalnog skipera, on je odgovoran za upravljanje plovilom i odgovara za štete koje sam prouzroči, ali ne i za one štete koje su (zajedno s njim) prouzročili gosti. Za hotimično štete ili štete zbog grube nemarnosti primatelja ili njegove posade, a za koje davatelja pozivaju na odgovornost treće osobe, a da on sam pritom ne snosi nikakvu (su)krivnju, primatelj će davatelja osloboditi od svih privatnih i kaznenopravnih posljedica, od svih troškova i pravnih progona u zemlji i inozemstvu. Više primatelja odgovaraju solidarno. Primatelj odgovara u punom opsegu za štete koje su u kauzalnoj vezi s neistinitim navodima o osposobljenosti za upravljanje plovilom.

IX. Odgovornost davatelja usluge

Davatelj odgovara iz ugovora o charteru za gubitak ili štete na vlasništvu primatelja ili posade te kod nezgoda samo onda ako ga se tereti za namjeru ili nemar, ali ne za mjere državnih vlasti, prirodne katastrofe itd. Odgovara za one štete čiji uzrok leži u netočnostima, promjenama ili greškama nautičke opreme stavljene primatelju na raspolaganje, kao npr. pomorskih karata, priručnika, kompasa, radiogoniometra itd. i to samo onda ako primatelja ili odgovornog zapovjednika prilikom predaje jahte nije izričito upozorio na ovu mogućnost te obvezu primatelja na aktivno sudjelovanje u provjeri. Ničim ne može biti isključeno potraživanje za naknadu štete koja je nastala iz odgovornosti za štete povrede života, tijela ili zdravlja uzrokovane namjerom ili nemarnosti davatelja kao i ostale štete čiji uzrok je namjera ili gruba nepažnja davatelja.

X. Osiguranje unajmljenog plovila

Plovilo ima kasko osiguranje za materijalne štete na plovilu i predmetima opreme, osiguranje od odgovornosti prema trećim osobama, bez franšize, za štete nanese osobama i materijalne štete do visine pokriva naznačene u točki X. ugovora.

Štete na osobama uslijed nezgoda na plovilu, štete na predmetima koje skiper ili posada nose sa sobom, kao i štete izazvane namjernom ili grubim nemarom nisu pokrivene ovim osiguranjima, tako da za njih u slučaju odgovarajuće krivnje ne odgovara davatelj već sam

primatelj. Postojanje kasko osiguranja plovila ne isključuje odgovornost primatelja prema davatelju za počinjene štete. Ukoliko primatelj počinu štetu iz namjere, grube nemarnosti ili nepoštivanja odredaba ugovora o charteru (npr. prekoračenje ugovorenog područja plovidbe) kasko osiguravatelj ima pravo prema njemu pokrenuti regres. Charteriranje se vrši prema pravnim propisima koji su na snazi u području charter plovidbe.

XI. Kaucija (odredbe, posebnosti)

Primatelj u bazi, prilikom check-ina polaže kauciju u skladu s točkom X. ugovora, ukoliko drugačije nije ugovoreno. Kaucija se polaže u gotovini ili kreditnom karticom prilikom predaje plovila. U štetnom događaju primatelj odgovara maksimalno do visine položene kaucije isključivo za materijalne štete na plovilu i njegovoj opremi, za izgublenu ili pokradenu opremu i inventar, koje je skrivio on ili njegova posada, a izuzetak su umanjenja vrijednosti uslijed redovnog trošenja ili habanja. U slučaju više sile i krađe ovo vrijedi samo ako i ukoliko je rizik skrivljeno povećan (npr. isplavljanje unatoč upozorenju o nevremenu; krađa čamaca za spašavanje/izvanbrodskih motora uslijed nedostatnih mjera osiguranja).

Kaucija se plaća u gotovini ili putem kreditne kartice prilikom predaje jahte ili unaprijed bankovnom doznakom, a dospijeva na povrat odmah prilikom vraćanja plovila i u slučaju protoka chartera bez šteta. Ako se eventualni popravak može ili treba obaviti tek u nekom kasnijem trenutku te ako je prema procjeni visine štete predvidljivo da će troškovi iznositi manje od polovine deponiranog iznosa, najmanje polovina kaucije se odmah vraća.

XII. Ostali sporazumi, općenito, napomene

1) Cjenik, odstupanja, izmjene

U slučaju sumnje ili nejasnoća vrijedit će cijene prema aktualno važećem cjeniku davatelja. U slučaju da se povećaju ili smanje porezi, pristojbe ili davanja koja su po sili zakona sadržana u cijeni chartera, a da ugovorne strane na to nemaju utjecaja, davatelj i primatelj usluge izjavljuju da su suglasni s odgovarajućim usklađivanjem ugovora.

2) Ugovori o charteru koji odstupaju / drugi ugovori koji se potpisuju na licu mjesta.

Zbog propisa u zemlji davatelja može se dogoditi da primatelj mora na plovilu imati ugovor o najmu koji je sastavljen na jeziku zemlje domaćina.

3) Pravno uvrštavanje / odgovornost uključenih strana (posrednik/davatelj/organizator):

Ako se ugovor o charteru zaključuje preko posredničke (charter) agencije, ona nastupa kao posrednik između primatelja i davatelja. Odgovornost posredničke agencije proizlazi isključivo u okviru zadaća i odgovornosti posrednika iz ugovornog odnosa koji postoji s primateljem. Posrednik u ovom ugovoru, kao i kod eventualnih budućih izmjena ugovora i jednostranih izjava primatelja prema davatelju djeluje kao opunomoćenik u ime i za račun dotičnog davatelja i ovlašten je za naplatu.

XIII. Završne odredbe (primjena prava, salvatorna klauzula itd.)

Primatelj i davatelj izjavljuju u suglasnosti s posrednikom da daljnji ugovor potpisan između davatelja i primatelja neće imati nikakvih pravnih učinaka za i protiv posrednika, što se tiče njegove odgovornosti u odnosu na konkretno korištenje charteriranog plovila. Usmena obećanja ili sporedni dogovori za obje su ugovorne strane valjani samo nakon potvrde pisanim putem. Ako su neke odredbe ovog ugovora ništave, nevažeće ili pravno nevaljane, to neće imati utjecaja na važenje ugovora u preostalom dijelu.

General Terms of Business

FAIRCharter 09

I. Charter price

The charter price includes use of the yacht (plus accessories) by the Charteree, natural wear and tear (e.g. damage due to material fatigue), support and duties, fees and taxes at the permanent mooring (exception: transit log, permit) and liability insurance and hull insurance for the yacht.

II. Charterer's duties

The Charterer undertakes towards the Charteree

1. that it shall furnish the chartered yacht on the agreed date following full payment of the charter price in a seaworthy and adequate condition of the technics and maintenance (note: maintenance data, in particular, the inflatable life raft, emergency signals)
2. that it shall furnish the onboard documentation (important: updated sea charts) that detail the ocean territory and sailing times permitted and covered by the insurance policies
3. that it shall reimburse down time if the Charteree is no longer able to use the yacht due to a defect (in whole or in part). There shall be no reimbursement if the Charteree is himself responsible for the down time (e.g. due to damage caused by him).
4. that it shall be available for the Charteree during the charter period by telephone or radio at least during the usual office time. The manual for the charter-yacht has to be on board in English or in the language of the charteree.

III. Sailing licences, certificates of qualification

The Charteree warrants that he has the official recreational vessel licence or that he will be accompanied by a crew member as skipper who has the relevant certificate of qualification, and, moreover, that he or his skipper has all necessary navigational and nautical knowledge and experience in order to safely skipper the chartered yacht for the planned journey (route) in open waters under sail and/or motor taking responsibility for crew and materials into account. Moreover, the Charteree agrees to treat the chartered yacht as his own property in accordance with the rules of good seamanship and to use it in compliance with the relevant statutory provisions and regulations of the regions in which the yacht is used.

Prior to handover of the chartered yacht, the Charterer may verify the ability of the responsible skipper to skipper the boat. To this end, it may already demand proof of previous sailing experience prior to conclusion of the Agreement and request that it be presented with the sailing licences or certificates of qualification necessary for skippering the yacht in the agreed boat class and sailing area. In the event of patent doubts concerning the qualification for safe skippering of the chartered yacht and crew, the Charterer may appoint or arrange for a skipper for the Charteree at the Charteree's expense. Should this be impossible or should the Charteree not agree thereto, the Charterer may refuse to hand over the yacht; in this event, the charter price paid shall be reimbursed at the originally agreed charter price only in the event of a successful alternative charter. If an alternative charter is only possible at a lower price, the Charterer shall be entitled to the relevant difference.

Important: The Charteree/skipper shall bear full responsibility therefor as well as for the crew, ship, equipment and inventory as against the Charterer and insurer.

IV. Performance disruptions (CharterAgreement)

1) Charteree's rights

a) Should the Charterer fail to furnish the chartered yacht no later than 4 hours following the contractually agreed time, the Charteree may reduce the charter price on a pro rata basis for the down time per day commenced. The same shall also apply for necessary repairs, irrespective of the Charterer's fault. The Charteree may also, at his choice, rescind the Agreement against full reimbursement of payments made if more than 24 hours have elapsed since the agreed handover time; in the event of a charter period of at least 10 days, this deadline shall extend to 48 hours. The Charterer may provide a reasonable substitute yacht that is objectively of the same level and that also meets the Charteree's needs. Should it already be clear before commencement of the charter that the boat will not be available or may not be handed over at the time agreed, the Charteree may rescind the Agreement even prior to commencement of the charter.

b) Should the chartered yacht, its equipment or accessories deviate in a negative manner from the contractually agreed condition (defects), the Charteree may always demand an adequate reduction of the charter price, but may rescind the Agreement only if, regarded objectively, the chartered yacht's seaworthiness is impaired or correct navigation using common navigation methods is made significantly more difficult and the risks to the safety of the boat and crew increase significantly as a result.

c) Should the Charterer not be responsible for the performance disruption, there shall be no further claims against the Charterer with regard to indemnification of the Charteree for consequential damage (e.g. travel/accommodation costs); however, the Charterer hereby assigns to the Charteree any compensatory damages claims against third parties. The Charterer shall without undue delay notify the Charteree of any such events and possible consequences in detail and in an appropriate manner. The Charteree shall assert price reductions or rescind the Agreement by way of unilateral declaration to the Charterer and provide relevant grounds therefor.

2) Cancellation Should the Charteree rescind the charter agreement, the agreed cancellation costs shall be incurred. Should the Charteree be unable to set out on the turn, he shall notify the Charterer thereof in a binding manner without undue delay in writing or by fax, in which respect, the time of receipt of the notice by the Charterer shall govern. Should there be an alternative charter at the same conditions, the Charteree shall be reimbursed his payments made to such time less a processing fee of EUR 150. The Charteree may provide a suitable substitute charteree who assumes the Agreement only with the agreement or written consent of the Charterer. In the event of an alternative charter at a reduced price or for a shorter period, the relevant difference plus the processing fee shall be due and payable. Should different handover and return ports or foreign ports be contractually agreed, the compensation shall be increased by 20% in a given case. The Charterer may rescind the Agreement in the event of late settlement of the costs incurred and expressly reserves the right to assert additional compensatory damages claims for non-performance of the Agreement. In all other cases, the Charterer shall be entitled to the contractually agreed charter price. Taking out of charter cancellation insurance is therefore expressly recommended.

3) Charterer's Rights: Should the boat not be returned no later

than 2 hours after the time contractually agreed therefor, the Charterer may demand from the Charteree pro rata ongoing payment of the charter price for each day begun. The Charteree shall warrant for punctual return. In this respect, he shall from the outset take into account local wind and weather conditions, include weather-related problems, in his plans and keep the yacht in sufficient proximity to the place of return. In the event of fault or unilateral actions, the Charterer may demand compensatory damages. This shall not apply if timely return is not possible due to dangerous weather/sea conditions (sudden deterioration) within the meaning of a risk limitation. Should the Charteree leave the chartered yacht at a location other than the agreed place of return, he shall bear the costs of return to water or land if he is at fault. The Charterer shall be notified without undue delay in all cases. In all cases, the Charteree may prove that no or lesser damage occurred.

V. Cancellation

Should the Charteree rescind the Charter Agreement (see point XVIII), the following cancellation costs shall be incurred based on the charter price. For efforts, which are inapplicable because of the omission of the charter, no cancellation fee will be charged as for example for: cleaning, deposit fee, bed-linen, special equipment etc.

Taking out of a travel/charter cancellation cost insurance policy is already expressly recommended at the time of execution of the Agreement.

VI. Payment method

Should the agreed payments not be made in good time, the Charterer may, following a fruitless warning, rescind the Charter Agreement and charter the yacht otherwise. The Charteree shall provide compensation for any economic loss.

The Agreement shall enter into effect if a signed copy of the Agreement is submitted to the Charterer or the agent within 10 days of the date of issue.

VII. Crew-list

By no later than 4 weeks prior to commencement of the charter, the charter client shall notify the charter provider of all travelling persons (crew).

VIII. Assumption of the chartered yacht

The Charteree shall assume the yacht at his own responsibility. The Charterer or its appointed representative shall furnish the Charteree the chartered yacht ready for sailing and in an otherwise perfect condition, cleaned internally and externally, with attached gas canister (and reserve canister), with a full tank of petrol with a full replacement fuel canister. The boat's condition, all technical functions (in particular, sail, lights and motor) and the completeness of accessory and inventory shall be thoroughly inspected using an equipment list and a checklist by both Contracting Parties during the familiarisation procedure. The Charterer warrants that the yacht and its equipment meet the requirements of the relevant statutes and regulations in the agreed charter shipping route. The seaworthiness of the chartered yacht and the equipment shall then be confirmed by the parties in a binding manner prior to handover by way of signature. After such time, no objections may successfully be made. This shall not apply if and to the extent that there were latent defects upon handover, even if the Charterer is not at fault in this respect. The Charteree may refuse to take possession of the yacht only if seaworthiness has been reduced to a significant degree, and not in the event of immaterial deviations or defects.

The charter company has to provide proof with the ship's papers, that the yacht is covered by liability insurance and the premium has been paid.

IX. Charteree's duties

The Charteree shall have the following obligations towards the Charterer:

1. all crew members must be designated by no later than 4 weeks prior to commencement of the charter (preparation of a crew list).
2. the boat must already be made available at the agreed place of return 1-2 hours before expiry of the Agreement for check out.

3. the agreed charter term shall not be unilaterally extended without consultation with the Charterer.

4. the yacht shall be kept in sufficient proximity to the return port in the last 24 hours prior to conclusion of the charter in order to ensure timely arrival in the event of adverse conditions (poor weather, strong winds etc.). Storms shall not affect the duty to return the boat punctually, except in the case of force majeure. The Charterer must be informed without undue delay in the event of foreseeable late return.

5. the Charterer must be notified without undue delay if the turn must be ended at a location other than the return port. In this event, the Charteree shall be responsible for caring for the boat or having it cared for by sufficiently qualified persons until the Charterer is able to take possession of the boat. The charter shall end only upon taking of possession, and the Charteree shall bear any resultant costs.

6. the chartered yacht and equipment shall be treated with care and in accordance with the rules of due and proper seamanship.

7. the Charteree shall familiarise himself prior to commencement of the turn with the technical and all other systems of the yacht, comply with the instructions located on board and inform himself on the particularities of the shipping route (currents, changed water levels in the event of strong winds, down winds, wind tunnel effects etc.)

8. perform rotational control and maintenance measures, particularly verifying the oil level and coolant level of the motor on a daily basis, check bilge on a daily basis and, where applicable, perform maintenance.

9. keep a log book in which the records on weather reports, all damage discovered on the yacht and equipment, groundings and other special events (ropes in the propeller etc.) must be entered

10. if and to the extent present, conscientiously keep a radio book and, where applicable, a customs and an inventory, departure and arrivals log.

11. report any grounding immediately and, in the event of suspected damage to the chartered yacht, immediately head towards the next port and arrange for an examination by a diver and, following consultation with the Charterer and at its instruction, arrange for craning or dry-dock.

12. pay attention to special wind and weather conditions, and to take particular care during night travel.

13. only to enter and leave port under motor, but to travel under motor only if and as long as necessary (and in no event under sail commencing with 10 degrees heeling!).

14. to come aboard the yacht only with appropriate, clean boating shoes whose colour does not rub off.

15. to give towing assistance only in an emergency, to have the chartered yacht towed only in an emergency and to use own ropes/lines, to attach lines (belegen) only to clamps, winches or the foot of the mast, and not to make any agreements concerning towing and recovery costs, unless the assisting party otherwise refuses its aid.

16. to comply with the statutory provisions of countries in which the Charteree stays, passes through or is a guest, and to enquire in advance concerning any necessary licenses or travel permits

17. always to duly and properly pass the boat through port and customs authorities and duly pay any port charges incurred.

18. to notify the nearest police station without undue delay of any theft of the yacht or its accessories

19. not to furnish or sub-lease the chartered yacht to third parties.

20. not to allow on board more persons than permitted or agreed (crew) or any animals

21. not to make any modifications to the boat and equipment.

22. It is not allowed without written consent by the charterer:

- to bring along any undeclared goods subject to custom duties or dangerous goods or substances.

- to participate in regattas

- to exit from protected ports in the event of wind forces to constantly 7 Bft and higher

- to use the yacht for training purposes, transport for a fee, etc.

23. The Charterer may restrict the shipping route in the event of unsafe/uncertain navigation conditions or prohibit night travel. The routes specified in the Agreement may be left only with the Charterer's express consent. The Charteree and the skipper and crew shall be responsible for sailing the yacht and shall be liable

to the Charterer or insurer for any damage resulting from abuse of the required rules of conduct. In the context of this Agreement, the crew members shall be deemed vicarious agents of the Charteree/skipper.

X. Repossession of the chartered yacht

The Charteree shall hand over the chartered yacht to the Charterer or its appointed representatives ready for sailing in a stowed condition according to the checklist, cleaned internally and externally, with attached gas canister (plus reserve canister) and with a full tank of petrol (plus replacement fuel canister). The Charterer may replace material that has been consumed and not replenished (e.g. fuel) at the Charteree's expense and set a flat fee for the costs, and may arrange for cleaning at the Charteree's expense, if agreed. Cleaning may be contractually agreed against a surcharge. The Charteree shall bring the chartered yacht to the mooring in a timely manner (no less than 1-2 hours prior to the handover time) such that detailed checkout and cleaning is possible. Both parties shall jointly inspect the boat's condition and the completeness of the equipment. The Charteree shall notify the Charterer even in the event of suspicion of damage to the yacht and shall immediately report any lost, damaged or no longer functional equipment upon return. The Charteree and Charterer shall prepare a list of defects and losses and shall then use this and the checklist to prepare a protocol, which shall be binding upon execution by both parties. Should the Charterer refuse to prepare an acceptance protocol, the yacht shall be deemed returned free and clear of defects. After this time, objections may no longer be successfully made; this shall not apply if and to the extent that there were latent defects upon repossession, for which the Charteree is responsible as a result of wilful or grossly negligent conduct. In particular, the Charterer may not retain the bond for damage subsequently discovered. The type, scope and level of damage that may and shall be rectified only at a later stage and, where applicable, following further use of the chartered yacht, shall be documented in detail and shall be binding to both parties.

XI. Damage (to the chartered yacht)

The Charteree shall notify the Charterer without undue delay of any consequential damage, conduct obligations, liability damage, collisions, accidents, disabling, operating breakdowns, seizure of the yacht or other events. The Charteree and the Charterer must always be available for instructions and questions. Damage based on normal wear and tear or material fatigue may be rectified by the Charteree up to an amount of EUR 150 without consultation and the relevant expenses shall be reimbursed by the Charterer upon presentation of receipts. The Charteree shall inform the Charterer of expenses that exceed this amount (except in emergencies or in cases of impending danger), shall document and monitor such expenses and, if necessary, shall make the initial financial outlay. Exchanged parts shall be kept. The Charteree shall undertake any and all actions that reduce the damage and its consequences (e.g. breakdown). Should damage be unable to be rectified onsite, the Charteree may be obliged – following demand by the Charterer – to return early (possibly 24 hours prior to transfer of possession) if this is justifiable and reasonable under the circumstances. Should the Charterer be responsible for the damage, the charter price shall be reimbursed on a pro rata basis for each day commenced. Should the Charterer not be responsible for the breakdown, any additional compensatory damages claims on the part of the Charteree shall be excluded.

The Charteree/Skipper/Crew shall bear up to an amount equivalent to his bond the costs for rectification of defects or repair of material damage on the chartered yacht or equipment.

Damage exceeding this amount shall be covered by the hull underwriter, unless the skipper and/or crew act wilfully or in gross negligence or breach the provisions of the Charter Agreement, and these have a causal connection with the damage event that occurred. This shall not apply to damage resulting from wear and tear (e.g. opening of seams on sails) or damage for which the skipper and his crew was not at fault.

XII. Other liability of the Charteree

The Charteree shall be liable for any and all damage culpably cau-

sed by him or his crew to third parties or the chartered yacht, its equipment or accessories, in particular, for damage attributable to incorrect use or defective maintenance (if and to the extent this is a duty of the Charteree) of the generators on board. In the event of wilful or grossly negligent conduct, the Charteree shall also be liable for claims asserted by the hull underwriter (recourse). If and to the extent that he is at fault, the Charteree shall also be liable for any and all consequential and economic loss (e.g. in the event of seizure) according to the legal regulations of the country concerned. Should the Charterer provide a professional skipper, he shall be responsible for sailing the yacht and shall be liable for damage caused by him, but not for damage (jointly) caused by the guests. In the event of wilful or grossly negligent conduct on the part of the Charteree or his crew for which the Charterer is made liable by a third party without being (jointly) at fault in any manner, the Charteree shall indemnify the Charterer against any and all consequences under private and criminal law, any and all costs and any legal prosecution, domestically and abroad. Where there is more than one Charteree, these shall be jointly and severally liable. The Charteree shall be fully liable for damage that has a causal connection with misrepresentations concerning his ability to sail the boat.

XIII. Charterer's liability

The Charterer shall itself be liable under the Charter Agreement for loss or damage to the property of the Charteree or the crew or for accidents only if it has acted wilfully or negligently, but not for sovereign decrees, force majeure etc. The Charterer shall be liable for damage caused by imprecision, changes or errors in the nautical materials provided such as sea charts, handbooks, compass, radio direction finders etc. only if it has not expressly notified the Charteree or responsible skipper upon transfer of possession of the yacht of this possibility and of his joint duty to inspect same. However, compensatory damages claims based on liability for damage based upon injury to life, limb or health due to a wilful or negligent breach of duty and for other damage based on a wilful or grossly negligent breach of duty by the Charterer shall remain unaffected by any and all agreements.

XIV. Insurance (chartered yacht)

Hull insurance is in place for the chartered yacht for property damage to the boat and equipment and flat liability insurance without any excess for personal injury and property damage. The amount covered of the liability is minimum one million Euro. Personal injury as a result of accidents on board, damage to items brought onto the boat by the skipper and crew and damage caused by wilful or grossly negligent conduct shall not be covered by such insurance, meaning that, generally speaking, the Charteree rather than the Charterer shall be liable therefor in the event of fault. Taking out of hull insurance shall not result in any liability indemnity of the Charteree by the Charterer for damage that the insurer does not assume due to wilful conduct, gross negligence or abuse of the provisions of the Charter Agreement (e.g. deviating from the agreed shipping route) or with respect to which the hull underwriter may itself claim damages. The chartering shall take place according to the legal provisions in place in the charter shipping route.

XV. Bond (provisions, particularities)

Unless agreed otherwise, the Charteree shall deposit upon transfer of possession onsite a bond pursuant to the charter-contract. The bond shall be deposited in cash, by credit card or payment in advance. He shall be liable for damages per charter-cruise up to a maximum equivalent to this amount exclusively for property damage to the chartered yacht and its accessories, lost equipment and theft for which he or his crew have been found to be at fault; this shall not apply to any decrease in value as a result of normal wear and tear. In the event of force majeure and theft, this shall apply only if and to the extent that the risk has been culpably increased (e.g. going out during a storm warning). The bond shall be payable in cash or by credit card upon transfer of possession of the yacht or in advance by electronic transfer and shall be due for immediate reimbursement upon repossession of the yacht if the charter has taken place without any damage. If repairs may or should be performed only at a later time and if it is foreseeable based on the

assessment of the level of the damage that the expense will be less than half of the amount deposited, then at least half shall be immediately due for reimbursement.

XVI. Other agreements, miscellaneous, notices

1) Price list, deviations, modifications In the event of doubt or uncertainties, the prices pursuant to the respective applicable price list of the Charterer shall apply. In the event that taxes, fees or duties included in the charter price are increased or reduced by operation of law without the parties having any influence thereon, the Charterer and the Charteree hereby declare that they agree to a corresponding adjustment of the Agreement.

2) Differing charter agreements/second agreements to be executed onsite Due to the provisions applicable in the Charterer's country, it may be that the Charteree must have a charter agreement on board drafted in the language of the guest country.

3) Legal categorisation / liability of the parties (agent/Charterer/organiser): Should the Charter Agreement be concluded via a charter agency, such charter agency shall act as agent between the Charteree and Charterer. The brokering agency shall be liable only in the context of the duties and responsibility of an agent under the contractual relationship in place with the Charteree. In this Agreement and in any future contractual modifications and unilateral declarations by the Charteree to the Charterer, the agent shall act as authorised representative in the name and for the account of the respective Charterer and shall be authorised to collect receivables.

XVII. Final provisions (applicable law, severability etc.)

The Charteree and Charterer declare in agreement with the agent that any further agreement executed onsite between the Charterer and Charteree shall have no effect for or against the agent as far as its responsibility in relation to specific use of the chartered yacht is concerned.

Oral commitments or ancillary agreements shall be applicable for both parties only following written confirmation.

Should individual provisions of this Agreement be void, invalid or of no legal effect, the validity of the remainder of the Agreement shall remain unaffected thereby.

Additional Conditions Special Conditions Pitter 2013

to IV: Defects and malfunctions (Charter Agreement)

Claims for damages arising from missing or defective items of equipment shall be settled ad valorem as a percentage of the purchase price of the yacht / of the charter price per week or per day.

to VIII: Handover of the chartered yacht

Fuel canisters and outboard engine canisters will not be delivered fully filled. After the functional check of the waste-holding tank during check-in, no claims relating to blocked waste-holding tanks will be admitted during the period of charter or upon check-out.

to IX: Duties of the charterer

In winds with forecast peak gusts exceeding 25 knots it is imperative to obey the instructions of the base manager as to whether the vessel may put to sea or must remain in dock.

If these instructions are not complied with, no claims against the charter company or the insurance company arising from damage incurred will be admitted.

The battery must be charged daily, either by means of shoreside power or by starting the engine (in the idle state, e.g. for the refrigerator). The number of crew members taken on board must not exceed the admissible number indicated in the charter contract and/or the maximum number for the chartered yacht.

to X: Returning the chartered yacht

Fuel canisters and outboard motor canisters do not need to be returned fully filled. However, the yacht must be returned with a full tank of fuel.

The staff of the charter company is not obliged to carry out the refueling. The charterer should therefore ensure that the vessel is refueled in good time.

to XI: Damage to the yacht

If any damage is incurred or if problems arise, the charterer must inform the base and follow its instructions. Failure to do so shall render null and void any claims by the charterer against the charter company and, if applicable, against the insurance companies.

to XIII: Liability of the charter client

The charter client shall undertake to inquire with the base about any inaccuracies and/or changes and errors in the navigational aids. The charter client shall not be responsible for the non-provision of information or for any incorrect information, provided that this is not the result of gross negligence or willful intent.

to XV: Deposit

The charterer shall be aware that in the event of the settlement of claims – subsequent to damage to be paid for from the deposit – by means of a credit card, the credit card company may incur additional outlay and these additional costs will be charged to the owner of the credit card.

XVIII. Cancellation

If the charterer withdraws from the charter agreement, the following cancellation costs shall be incurred, based on the charter price. No cancellation charges will be imposed for items which no longer apply following termination of the charter, such as cleaning, reduction of deposit, bed linen, special equipment, etc.

a) In the case of cancellation up to 90 days prior to the commencement of charter: 25% of the charter price.

b) In the case of cancellation 90 to 61 days prior to the commencement of charter: 60% of the charter price.

c) In the case of cancellation within the last 60 days prior to the commencement of charter: 100% of the charter price.

Charterers are strongly advised to take out travel/charter cancellation insurance at the time the contract is signed.

Important notice: Use of the plotter

We wish to point out that the plotter should only be used as a navigational aid. In principle, navigation must be based on the nautical maps on board the vessel. This is also the standard legal requirement in most countries. Misuse can result in the skipper being held liable for any damage incurred.

Loss of personal belongings.

The charter company cannot be held liable for any personal belongings of the charterer which have been lost or forgotten after the trip.

Delayed return of the yacht

The charter client is liable for returning the yacht on time.

For each full hour after the agreed time to return the yacht, the charter client has to pay 2 % of the weekly charter price.

Allgemeine Bedingungen

FAIRCharter 09

I. Charterpreis

Der Charterpreis umfasst die Nutzung der Yacht (+ Zubehör) durch den Charterer, deren natürlichen Verschleiß (z.B. Schäden aufgrund von Materialermüdung), die Betreuung sowie Abgaben, Gebühren und Steuern am ständigen Liegeplatz (Ausnahme: Transitlog, Permit), sowie die Haftpflicht- und Kaskoversicherung der Yacht.

II. Pflichten des Vercharterers

Der Vercharterer verpflichtet sich gegenüber dem Charterer:

1. die Charteryacht zu dem vereinbarten Termin nach vollständiger Zahlung des Charterpreises in einem seetauglichen, ordentlichen altersgemäßen Pflege- und Technikzustand zu übergeben (hierbei zu beachten: Wartungsdaten insbesondere der Rettungsinsel, Notsignale)
2. die Bordunterlagen (wichtig: aktualisierte Seekarten) auszuhändigen, die das erlaubte und von den Versicherungen gedeckte Seegebiet und die Fahrzeiten präzisieren.
3. Ausfallzeiten zurückzuerstatten, wenn der Charterer die Yacht aufgrund eines Mangels nicht mehr (auch nur teilweise) nutzen kann. Keine Rückerstattung erfolgt, wenn der Charterer den Ausfall selbst zu vertreten hat (z.B. durch einen von ihm verursachten Schaden).
4. für den Charterer während der Charterzeit über Telefon oder Funk zumindest zu den üblichen Bürozeiten erreichbar sein. Die Bedienungsanleitungen müssen in englischer oder in der Landessprache des Charterers vorliegen.
5. Die Höhe der Haftpflichtversicherung beträgt für Personen- und Sachschäden mindestens € 1 Mio. Ein Selbstbehalt wird nicht angerechnet.

III. Führerscheine, Befähigungsnachweise

Der Charterer (Skipper) versichert, dass er den für das Fahrtgebiet entsprechenden Sportbootführerschein besitzt oder von einem Crewmitglied als Schiffsführer mit entsprechendem Befähigungsnachweis begleitet wird, außerdem, dass er oder sein Skipper alle erforderlichen navigatorischen und seemännischen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen, um die gecharterte Yacht für die geplanten Fahrten in offenen Gewässern unter Segeln und/oder Motor unter Berücksichtigung der Verantwortung für Crew und Material sicher zu führen. Der Charterer verpflichtet sich weiter, die gecharterte Yacht wie sein Eigentum nach den Regeln guter Seemannschaft zu behandeln sowie unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen der befahrenen Reviere zu benutzen.

Der Vercharterer ist berechtigt, vor Übergabe der Charteryacht die Fähigkeit des verantwortlichen Schiffsführers zur Schiffsführung zu überprüfen. Er kann zu diesem Zweck bereits im Vorfeld bei Vertragsabschluss Nachweise über die bisherigen Schiffsführererfahrungen verlangen und sich die für das Führen der Yacht in der vereinbarten Bootsklasse und Fahrtgebiet erforderlichen Führerscheine oder Befähigungsnachweise zeigen lassen. Bei ganz offensichtlicher Unfähigkeit an der Eignung zur sicheren Führung von Charteryacht und Crew kann der Vercharterer dem Charterer auf dessen Kosten einen Skipper bestellen oder vermitteln. Ist dies nicht möglich oder ist der Charterer hiermit nicht einverstanden, kann der Vercharterer die Übergabe der Yacht verweigern; der entrichtete Charterpreis wird in diesem Fall nur bei erfolgreicher Weitervercharterung zum ursprünglich vereinbarten Charterpreis zurückgezahlt. Ist die Weitervercharterung nur zu einem geringeren Preis möglich, hat der Vercharterer Anrecht auf die entsprechende Differenz.

Wichtig: Der Charterer/Schiffsführer trägt hierfür sowie für Crew, Schiff, Ausrüstung und Inventar die volle Verantwortung gegenüber dem Vercharterer und dem Versicherer.

IV. Leistungsstörungen (Chartervertrag)

1) Rechte des Charterers

a) Stellt der Vercharterer die Charteryacht nicht spätestens 4 Stunden nach dem vertraglich vereinbarten Zeitpunkt zur Verfügung, ist der Charterer zur anteiligen Minderung des Charterpreises für die Ausfallzeit pro angefangenem Tag berechtigt. Gleiches gilt auch für notwendige Reparaturen, unabhängig von einem Verschulden des Vercharterers. Der Charterer kann auch wahlweise bei voller Erstattung der geleisteten Zahlungen vom Vertrag zurücktreten, wenn seit dem vereinbarten Übergabetermin mehr als 24 Stunden verstrichen sind; diese Frist verlängert sich bei einer Charterdauer von mindestens 10 Tagen auf 48 Stunden. Der Vercharterer ist berechtigt, eine zumutbare, den Bedürfnissen des Charterers ebenso gerecht werdende und objektiv gleichwertige Ersatzyacht zu stellen. Steht bereits vor Beginn der Charter fest, dass das Schiff nicht termingerecht zur Verfügung stehen wird und übergeben werden kann, hat der Charterer das Recht, bereits vor Charterbeginn vom Vertrag zurückzutreten.

b) Bei negativen Abweichungen der Charteryacht, deren Ausrüstung oder Zubehör vom vertraglich vereinbarten Zustand (Mängel) ist der Charterer stets zu angemessener Minderung des Charterpreises berechtigt, zum Rücktritt jedoch nur dann, wenn die Charteryacht dadurch in ihrer Seetüchtigkeit beeinträchtigt ist oder korrektes Navigieren unter Anwendung üblicher Navigationsmethoden objektiv deutlich erschwert wird und dadurch die Gefahren für die Sicherheit von Schiff und Mannschaft nicht nur unerheblich ansteigen.

c) Hat der Vercharterer die Leistungsstörung nicht zu vertreten, bestehen hinsichtlich einer Freistellung des Charterers für Folgeschäden (z.B. Reise- /Übernachungskosten) keine weitergehenden Ansprüche gegen den Vercharterer; dieser tritt jedoch etwaige Schadenersatzansprüche gegenüber Dritten an den Charterer ab. Der Vercharterer muss den Charterer über solche Vorkommnisse und die möglichen Folgen umfassend unverzüglich in Kenntnis setzen. Minderung und Rücktritt muss der Charterer durch einseitige Erklärung gegenüber dem Vercharterer geltend machen und entsprechend begründen.

2) Stornierungsregelungen: Tritt der Charterer vom Chartervertrag zurück, so fallen die vereinbarten Stornierungskosten an. Kann der Charterer den Törn nicht antreten, muss er dies dem Vercharterer unverzüglich schriftlich oder per Fax verbindlich mitteilen, wobei es auf den Zeitpunkt des entsprechenden Zugangs beim Vercharterer ankommt. Gelingt eine Ersatzcharter zu gleichen Bedingungen, so erhält der Charterer seine bisher geleisteten Zahlungen abzüglich einer Bearbeitungsgebühr in Höhe von € 150.- zurück. Der Charterer kann nur mit Einverständnis und schriftlicher Zustimmung des Vercharterers einen geeigneten Ersatzcharterer stellen, der den Vertrag übernimmt. Bei einer Ersatzcharter zu Preisnachlässen oder für einen kürzeren Zeitraum ist der jeweilige Differenzbetrag zuzüglich der Bearbeitungsgebühr fällig. Wurden vertraglich unterschiedliche Übergabe- und Rücknahmehäfen oder ausländische Häfen vereinbart, erhöht sich die Entschädigung um jeweils 20 %. Der Vercharterer kann bei nicht termingerechter Begleichung der entstandenen Kosten vom Vertrag zurücktreten und behält sich ausdrücklich vor, weitere Schadensersatzansprüche wegen Nichterfüllung des Vertrages geltend zu machen. In allen übrigen Fällen hat der Vercharterer Anspruch auf den vertraglich vereinbarten Charterpreis. Der Abschluss einer Charter-Rücktrittsversicherung wird deshalb ausdrücklich empfohlen.

3) Rechte des Vercharterers: Erfolgt die Rückgabe nicht bis späte-

stens 2 Stunden nach dem vertraglich vereinbarten Zeitpunkt der Übergabe, kann er vom Charterer die anteilige Fortzahlung des Charterpreises pro angefangenem Tag verlangen. Der Charterer ist verpflichtet, eine pünktliche Rückgabe zu gewährleisten. Er hat hierbei die üblichen örtlichen Wind- und Wetterbedingungen im Vorhinein zu berücksichtigen, witterungsbedingte Schwierigkeiten in seine Planung mit einzubeziehen und die Yacht in ausreichender Nähe zum Rückgabeort zu halten. Bei entsprechendem Verschulden oder eigenmächtigem Handeln kann der Vercharterer Schadenersatz fordern. Dies gilt nicht, wenn aufgrund gefährdender Wetter-/Seeverhältnisse (plötzliche Verschlechterung) eine termingemäße Rückgabe im Sinne einer Risikobeschränkung nicht möglich ist. Verlässt der Charterer die Charteryacht an einem anderen Ort als dem vereinbarten Rückgabeort, trägt er die Kosten der Rückführung zu Wasser oder zu Land, wenn ihn ein Verschulden trifft. Der Vercharterer ist in allen Fällen unverzüglich zu informieren. Der Charterer kann in allen Fällen den Nachweis erbringen, dass kein oder ein geringerer Schaden eingetreten ist.

V. Stornoregelung

Tritt der Charterer vom Chartervertrag zurück, so fallen Stornierungskosten (siehe Punkt XVIII) bezogen auf den Charterpreis an. Für Leistungen, die durch den Wegfall der Charter ebenfalls entfallen, werden keine Stornokosten berechnet, wie z. B. Reinigung, Kautionsabgeltung, Bettwäsche, Sonderausstattung u. dgl.

Der Abschluss einer Reise-/ Charterrücktrittskostenversicherung bereits im Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung wird ausdrücklich empfohlen.

VI. Zahlungsmodalitäten

Die Entrichtung des Charterpreises erfolgt in Teilzahlungen (wie im Vertrag vereinbart).

Erfolgen die vereinbarten Zahlungen nicht termingerecht, ist der Vercharterer nach fruchtloser Mahnung berechtigt, vom Chartervertrag zurückzutreten und die Yacht anderweit zu verchartern. Ausfallbeträge hat der Charterer zu ersetzen. Der Vertrag wird gültig, wenn dem Vercharterer oder dem Vermittler ein unterschriebenes Vertragsexemplar innerhalb 10 Tagen nach Ausstellungsdatum eingereicht wird.

Die vollständige Bezahlung der Charter an den Vercharterer wird dem Charterer durch Übersendung des "Bordpasses" bestätigt.

VII. Crewliste

Der Charterer hat **spätestens 4 Wochen vor Charterbeginn** dem Vercharterer alle mitfahrenden Personen (Crew) zu benennen.

VIII. Übernahme der Charteryacht

Der Charterer übernimmt die Yacht auf eigene Verantwortung. Der Vercharterer oder dessen Beauftragter übergibt dem Charterer die Charteryacht segelklar und auch sonst in einwandfreiem Zustand, innen sowie außen gereinigt, mit angeschlossener Gasflasche (+ Reserveflasche) und voll getankt mit vollem Ersatztreibstoffkanister. Der Schiffszustand, alle technischen Funktionen (insbesondere Segel, Lichter und Motor) und die Vollständigkeit von Zubehör und Inventar werden anhand eines Ausrüstungsverzeichnisses und mithilfe einer Checkliste von beiden Vertragspartnern im Rahmen einer Einweisung ausführlich überprüft. Der Vercharterer sichert zu, dass Yacht und ihre Ausrüstung die Erfordernisse der in dem vereinbarten Charterfahrtgebiet geltenden Gesetze und Vorschriften erfüllt. Die Seetauglichkeit von Charteryacht und Ausrüstungsgegenständen wird anschließend vor Übergabe durch Unterzeichnung verbindlich von beiden Parteien bestätigt. Nach diesem Zeitpunkt können Einwendungen nicht mehr erfolgreich geltend gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn und soweit bei Übergabe verborgene Mängel vorgelegen haben, selbst wenn der Vercharterer hierbei kein Verschulden trifft. Eine Übernahme der Yacht darf der Charterer nur verweigern, wenn die Seetüchtigkeit erheblich gemindert ist, nicht bei nur unwesentlichen Abweichungen oder Mängeln.

Der Vercharterer hat mit den Schiffspapieren den Nachweis zu erbringen, dass die Yacht gemäß Chartervertrag haftpflichtversichert und die Prämie bezahlt ist.

IX. Pflichten des Charterers

Der Charterer hat gegenüber dem Vercharterer folgende Pflichten:

1. alle Crewmitglieder spätestens 4 Wochen vor Charterbeginn zu benennen (Erstellen einer Crewliste);
2. das Schiff am vereinbarten Rückgabeort bereits 1-2 Stunden vor Vertragsablauf zum Auscheck bereit zu halten;
3. die vereinbarte Charterdauer ohne Abstimmung mit dem Vercharterer nicht eigenmächtig zu verlängern;
4. die Yacht in den letzten 24 Stunden vor Charter-ende in ausreichender Nähe zum Rückgabeort zu halten, damit auch bei widrigen Umständen (schlechtes Wetter, Einwehen etc.) die rechtzeitige Ankunft gewährleistet ist.
Witterungseinflüsse berühren die Pflicht zur pünktlichen Rückgabe nicht, es sei denn, es liegt ein Fall höherer Gewalt vor. Bei absehbarer Verspätung der Rückgabe ist der Vercharterer unverzüglich zu informieren.
5. den Vercharterer unverzüglich zu benachrichtigen, wenn der Törn an einem anderen Ort als dem Rückgabeort beendet werden muss. In diesem Fall obliegt es dem Charterer, für das Schiff zu sorgen oder durch ausreichend qualifizierte Personen sorgen zu lassen, bis der Vercharterer das Schiff übernehmen kann. Die Charter endet erst mit der Übernahme, der Charterer hat die entstehenden Kosten zu tragen.
6. Charteryacht und Ausrüstung sorgsam und nach den Regeln ordentlicher Seemannschaft zu behandeln.
7. sich vor Törnbeginn mit den technischen und allen anderen Einrichtungen der Yacht vertraut zu machen, die an Bord befindlichen Bedienungsanleitungen zu beachten und über die Besonderheiten des Fahrtgebiets eingehend zu informieren (Strömungen, veränderte Wasserstände bei Starkwind, Fallwinde, Düseneffekte etc).
8. turnusgemäß anfallende Kontroll- und Wartungsmaßnahmen vorzunehmen, insbesondere Ölstand und Kühlwasserstand des Motors täglich zu prüfen, Bilgen täglich zu kontrollieren und ggf. zu warten.
9. ein Logbuch zu führen, in das Aufzeichnungen über Wetterberichte, alle festgestellten Schäden an Yacht und Ausrüstung, Grundberührungen und besondere sonstige Vorfälle (Tampfen in Schraube etc.) einzutragen sind.
10. wenn und soweit vorhanden, ein Funkbuch sowie ggf. ein Zoll- und Anschreibebuch gewissenhaft zu führen.
11. jede Grundberührung ist sofort zu melden und bei Verdacht einer Beschädigung der Charteryacht sofort den nächsten Hafen anzulaufen, und eine Untersuchung durch einen Taucher, und nach Rücksprache mit dem Vercharterer und auf dessen Anweisung hin ggf. Kranen oder Aufslippen zu veranlassen.
12. besondere Wind- und Wetterbedingungen zu beachten, bei Nachtfahrten besondere Umsicht walten zu lassen.
13. nur unter Maschine in Häfen einzulaufen und aus Häfen auszulassen, unter Maschine jedoch nur zu fahren, soweit und solange dies nötig ist (keinesfalls aber mit Segeln mit Lage von mehr als 10 Grad Krängung!).
14. die Charteryacht nur mit geeigneten, sauberen und nicht abfärbenden Bootsschuhen zu betreten.
15. Schlepphilfe anderen nur im Notfall zu gewähren, die Charteryacht nur im Notfall schleppen zu lassen, eigene Tampen/Leinen zu verwenden, nur an Klampen, Winschen oder Mastfuß zu belegen und keine Vereinbarungen über Abschlepp- und Bergelkosten zu treffen, es sei denn, der Helfende verweigert andernfalls seine Hilfe.
16. die gesetzlichen Bestimmungen der Aufenthalts- und Durchfahrts- oder Gastländer zu beachten, sich nach etwa erforderlichen Lizenzen oder Fahrtenberechtigungen vorab zu erkundigen.
17. stets ordnungsgemäß ein- und auszuklarieren und anfallende Hafengebühren ordnungsgemäß zu entrichten
18. einen Diebstahl der Yacht oder von deren Zubehör unverzüglich auf der nächstgelegenen Polizeidienststelle anzuzeigen.
19. die Charteryacht nicht an Dritte weiterzugeben oder weiterzuvermieten.
20. nicht mehr Personen, als zulässig bzw. vereinbart (Crew) sowie keine Tiere mit an Bord zu nehmen.
21. keine Veränderungen an Schiff und Ausrüstung vorzunehmen.
22. Es ist untersagt ohne vorheriger schriftlicher Zustimmung des Vercharterers:
- undeklarierten zollpflichtigen Waren oder gefährliche Güter oder

- Stoffe mitzuführen,
- an Regatten teilzunehmen,
- auf eine geschützten Hafen bei angesagten Windstärken ab konstant 7 Bft auszulaufen,
- die Yacht zu Schulungszwecken, entgeltlichen Transport etc., zu nutzen.

23. Der Vercharterer hat das Recht, das Fahrtgebiet bei unsicheren/ungewöhnlichen Navigationsbedingungen zu begrenzen oder ein Nachfahrverbot auszusprechen. Das im Vertrag bezeichnete Gebiet darf nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Vercharterers verlassen werden. Der Charterer bzw. Schiffsführer ist für die Führung der Yacht verantwortlich und haftet gegenüber dem Vercharterer bzw. Versicherer für Schäden, die aus der Missachtung der gebotenen Verhaltensregeln herrühren. Die Crewmitglieder gelten im Rahmen dieses Vertrags als Erfüllungsgehilfen des Charterers und/oder Schiffsführers.

X. Rücknahme der Charteryacht

Der Charterer übergibt dem Vercharterer oder dessen Beauftragten die Charteryacht segelklar, in nach Checkliste gestautem Zustand, innen sowie außen gereinigt, mit angeschlossener Gasflasche (+ Reserveflasche) und voll getankt (+ Ersatztreibstoffkanister). Der Vercharterer ist berechtigt, verbrauchtes und nicht wieder aufgefülltes Material (z.B. Treibstoffe) auf Kosten des Charterers zu ersetzen und die Kosten pauschal zu ermitteln und die Reinigung auf Kosten des Charterers durchführen zu lassen, wenn vereinbart. Die Reinigung kann vertraglich gegen Aufpreis vereinbart werden. Der Charterer ist gehalten, die Charteryacht so rechtzeitig (mind. 1-2 Stunden vor dem Rücknahmepunkt) an den Liegeplatz zu bringen, dass ein ausführliches Auschecken und Reinigen möglich ist. Beide Parteien überprüfen gemeinsam den Schiffszustand und die Vollständigkeit der Ausrüstung. Bereits bei Verdacht auf Beschädigung der Yacht hat der Charterer dies dem Vercharterer mitzuteilen und verloren gegangene, beschädigte oder nicht mehr funktionsfähige Ausrüstungsgegenstände bei der Rückkehr sofort anzuzeigen. Charterer und Vercharterer erstellen eine Mängel- und Verlustliste und errichten anschließend anhand dieser sowie der Checkliste ein Protokoll, das nach Unterzeichnung durch beide Parteien verbindlich ist. Verweigert der Vercharterer die Erstellung eines Abnahmeprotokolls, gilt die Yacht als mangelfrei übergeben. Nach diesem Zeitpunkt können Einwendungen nicht mehr erfolgreich geltend gemacht werden; dies gilt nicht, wenn und soweit bei Rücknahme verborgene Mängel vorgelegen haben, deren Bestehen der Charterer infolge vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Handlung zu vertreten hat. Insbesondere ist der Vercharterer nicht berechtigt, für nachträglich festgestellte Schäden die Kautions einzubehalten. Art, Umfang und Höhe von Schäden, deren Behebung erst zu einem späteren Zeitpunkt und ggf. nach weiteren Einsätzen der Charteryacht erfolgen kann oder soll, sind genau zu dokumentieren und für beide Parteien verbindlich.

XI. Schäden (an der Charteryacht)

Schadenfolgen, Verhaltenspflichten, Haftung Schäden, Kollisionen, Havarien, Manövrierunfähigkeit, Betriebsstörungen, Beschlagnahme der Yacht oder sonstige Vorkommnisse hat der Charterer dem Vercharterer unverzüglich mitzuteilen. Der Charterer muss wie auch der Vercharterer stets für Anweisungen bzw. Fragen erreichbar sein. Schäden, die auf normalem Verschleiß oder Materialermüdung beruhen, kann der Charterer bis zu einer Höhe von € 150.- ohne Rücksprache beheben lassen und erhält die ausgelegten Beträge unter Quittungsvorlage vom Vercharterer ersetzt. Bei Aufwendungen, die diese Summe übersteigen, informiert der Charterer, außer in Notfällen oder bei Gefahr im Verzug, den Vercharterer und gibt in Absprache mit diesem Reparaturen in Auftrag, dokumentiert und überwacht sie, und tritt, wenn erforderlich, finanziell in Vorlage. Ausgetauschte Teile sind aufzubewahren. Der Charterer hat alles zu unternehmen, was den Schaden und seine Folgen (z.B. Ausfall) mindert. Lässt sich ein Schaden nicht vor Ort beheben, kann der Charterer nach Aufforderung durch den Vercharterer verpflichtet sein, vorzeitig (möglichst 24 Stunden vor Übergabe) zurückzukehren, wenn dies den Umständen nach vertretbar und zumutbar ist. Hat der Vercharterer die Schäden zu vertreten, wird der Charterpreis für jeden angebrochenen Ausfalltag tagesanteilig erstattet. Hat der

Vercharterer den Ausfall nicht zu vertreten, sind weitergehende Schadensersatzansprüche des Charterers ausgeschlossen. Kosten für die Reparatur von Sachschäden an der Charteryacht oder an Ausrüstungsgegenständen, die der Charterer, der Schiffsführer oder die Crew schuldhaft verursacht haben, trägt der Charterer bis zur Höhe seiner Kautions selbst. Schäden, die darüber hinausgehen, sind vom Kaskoversicherer gedeckt, es sei denn, Schiffsführer und/oder Crew handeln vorsätzlich oder grob fahrlässig oder verstoßen gegen die Regelungen des Chartervertrages, die kausal mit dem eingetretenen Schadenereignisse zusammen hängen. Dies gilt nicht für Verschleißschäden (z.B. aufgehende Nähte bei Segeln) oder Schäden, für die den Schiffsführer und seine Crew kein Verschulden trifft.

XII. Haftung des Charterers im Übrigen

Der Charterer haftet für alle von ihm oder seiner Crew schuldhaft verursachten Schäden an Dritten sowie an der Charteryacht, deren Ausrüstung oder Zubehör, insbesondere auch für solche Schäden, die auf fehlerhafte Bedienung oder mangelhafte Wartung (wenn und soweit Aufgabe des Charterers) der an Bord befindlichen Aggregate zurückzuführen sind. Im Falle von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit haftet er auch für die Inanspruchnahme durch den Kaskoversicherer (Regress). Wenn und soweit ihn ein Verschulden trifft, haftet der Charterer auch für alle Folge- und Ausfallschäden (z.B. bei Beschlagnahme), gem. den gesetzlichen Bestimmungen des jeweiligen Landes. Stellt der Vercharterer einen professionellen Skipper, ist dieser für die Führung der Yacht verantwortlich und haftet für Schäden, die durch ihn verursacht werden, nicht aber für solche, die durch die Gäste (mit)verursacht werden. Für vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten des Charterers oder seiner Crew, für das der Vercharterer von dritter Seite haftbar gemacht wird, ohne dass diesen in irgendeiner Form selbst ein (Mit)Verschulden trifft, hält der Charterer den Vercharterer von allen privat- und strafrechtlichen Folgen, von allen Kosten und Rechtsverfolgungen im In- und Ausland frei. Mehrere Charterer haften gesamtschuldnerisch. Der Charterer haftet in vollem Umfang für Schäden, die in kausalem Zusammenhang mit falschen Angaben über die Fähigkeit zur Schiffsführung stehen.

XIII. Haftung des Vercharterers

Der Vercharterer haftet aus dem Chartervertrag selbst für Verlust oder Schäden am Eigentum des Charterers oder der Crew sowie bei Unfällen nur dann, wenn ihm Vorsatz oder Fahrlässigkeit zur Last fallen, nicht aber bei Verfügungen von hoher Hand und höhere Gewalt etc.

Er haftet für solche Schäden, deren Ursache in Ungenauigkeiten, Veränderungen oder Fehlern des zur Verfügung gestellten nautischen Hilfsmaterials wie z.B. Seekarten, Handbücher, Kompass, Funkpeiler usw. liegt nur dann, wenn er den Charterer oder verantwortlichen Schiffsführer bei Übergabe der Yacht nicht ausdrücklich auf diese Möglichkeit sowie dessen mitwirkende Pflicht zur Überprüfung hingewiesen hat. Von allen Vereinbarungen unberührt bleiben jedoch Schadenersatzansprüche aus der Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung und für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Vercharterers beruhen.

XIV. Versicherungen (Charteryacht)

Für die Charteryacht besteht eine Kaskoversicherung für Sachschäden an Schiff und Ausrüstungsgegenständen sowie eine Haftpflichtversicherung ohne Selbstbeteiligung pauschal für Personen- und Sachschäden. Die Deckungssumme der Haftpflichtversicherung ist mindestens eine million Euro. Personenschäden durch Unfälle an Bord, Schäden an mitgeführten Gegenständen von Skipper und Crew, sowie vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführte Schäden sind durch diese Versicherungen nicht gedeckt, so dass hierfür grundsätzlich nicht der Vercharterer sondern der Charterer bei entsprechendem Verschulden selbst haftet. Der Abschluss einer Kaskoversicherung führt zu keiner Haftungsfreistellung des Charterers durch den Vercharterer für Schäden, die der Versicherer aufgrund von Vorsatz, grober Fahrlässigkeit oder Missachtung der

Regelungen des Chartervertrages (z.B. Überschreiten des vereinbarten Fahrtgebietes) nicht übernimmt oder hinsichtlich derer der Kaskoversicherer selbst Regress nehmen kann. Die Vercharterung findet nach den im Charterfahrtgebiet bestehenden Rechtsvorschriften statt.

XV. Kautio (Regelungen, Besonderheiten)

Der Charterer hinterlegt –wenn nicht anders vereinbart- bei Übergabe vor Ort eine Kautio gemäß Chartervertrag. Die Kautio ist in bar oder mit Kreditkarte zu hinterlegen bei Übergabe der Yacht oder vorab per Überweisung. Maximal bis zu dieser Höhe haftet er je Chartertörn Schadenereignis ausschließlich für Sachschäden an der Charteryacht und deren Zubehör, verlorene Ausrüstung und Diebstahl, die durch ihn oder seine Crew verschuldet worden sind; dies gilt nicht in Bezug auf Wertminderungen durch gewöhnliche Abnutzung oder Verschleiß. Im Falle höherer Gewalt gilt dies nur, wenn und soweit das Risiko schuldhaft erhöht worden ist (z.B. Auslaufen bei Sturmwarnung). Die hinterlegte Kautio ist bei Rücknahme der Yacht und schadenfreiem Verlauf der Charter sofort zur Rückzahlung fällig. Kann oder soll eine etwaige Reparatur erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen und ist nach Schätzung der Schadenhöhe absehbar, dass die Aufwendungen weniger als die Hälfte des hinterlegten Betrages ausmachen werden, so ist wenigstens der hälftige Anteil sofort zur Rückzahlung fällig.

XVI. Weitere Vereinbarungen, Allgemeines, Hinweise

1) Preisliste, Abweichungen, Änderungen

Bei Zweifeln oder Unklarheiten gelten die Preise gemäß der jeweils gültigen Preisliste des Vercharterers. Für den Fall, dass sich Steuern, Gebühren oder Abgaben, welche im Charterpreis von Gesetzes wegen enthalten sind, erhöhen oder verringern, ohne dass die Parteien hierauf Einfluss haben, erklären sich Vercharterter und Charterer mit einer entsprechenden Anpassung des Vertrags einverstanden.

2) Abweichende Charterverträge / zu unterzeichnende Zweitverträge vor Ort

Aufgrund von Vorschriften im Land des Vercharterers kann es sein, dass der Charterer einen Chartervertrag an Bord haben muss, der in der Sprache des Gastlandes abgefasst ist.

3) Rechtliche Einordnung / Haftung der Beteiligten (Vermittler/Vercharterer/Veranstalter):

Wird der Chartervertrag über eine Charteragentur abgeschlossen, so tritt diese als Vermittler zwischen Charterer und Vercharterter auf. Eine Haftung der vermittelnden Agentur erfolgt ausschließlich im Rahmen der Aufgaben und Verantwortung eines Vermittlers aus dem mit dem Charterer bestehenden Vertragsverhältnis. Der Vermittler handelt in diesem Vertrag, sowie bei etwaigen künftigen Vertragsänderungen und einseitigen Erklärungen des Charterers an den Vercharterter als Bevollmächtigter im Namen und auf Rechnung des jeweiligen Vercharterers und ist inkassoberechtigt.

XVII. Schlussbestimmungen

(anwendbares Recht, salvatorische Klausel)

Charterer und Vercharterter erklären in Übereinstimmung mit dem Vermittler, dass ein vor Ort zwischen Vercharterter und Charterer unterzeichneter weiterer Vertrag keine Wirkung für und gegen den Vermittler entfaltet, was dessen Verantwortlichkeit in Bezug auf die konkrete Nutzung der gecharterten Yacht anbetrifft.

Mündliche Zusagen oder Nebenabreden sind für beide Parteien nur nach schriftlicher Bestätigung wirksam.

Sind einzelne Bestimmungen dieses Vertrages nichtig, ungültig oder rechtsunwirksam, so wird hierdurch die Gültigkeit des Vertrages im Übrigen nicht berührt.

Sondervereinbarung: Besondere Bedingungen Pitter 13

zu IV: Leistungsstörungen (Chartervertrag)

Schadensansprüche auf Grund von fehlenden oder defekten Ausrüstungsgegenständen werden wertmäßig in prozentualer Relation des Kaufpreises der Yacht/ des Wochenpreises/ des Tagespreises abgegolten.

zu VIII: Übernahme der Yacht

Treibstoffkanister sowie Außenbordkanister werden nicht gefüllt übergeben. Nach der Funktionskontrolle des Fäkalientanks beim Check-In werden keine Reklamationen für verstopfte Fäkalientanks während des Charters bzw. beim Check-Out anerkannt.

zu IX: Pflichten des Charterers

Ab einer Windgeschwindigkeit mit angesagten Spitzenböen von mehr als 25 Knoten ist den Aufforderungen des Basisleiters Folge zu leisten, ob ausgelaufen werden darf bzw. anzulegen ist.

Wird der Aufforderung nicht Folge geleistet, so entfallen alle Ansprüche aus daraus resultierenden Schäden, gegen den Vercharterter und der Versicherung.

Die Batterie ist täglich aufzuladen, durch Landstrom oder durch Starten des Motors unter Leerlauf (z.B. für Kühlschrank).

Es dürfen nur so viele Crewmitglieder mitgenommen werden, wie gemäß Chartervertrag und/oder für die gecharterte Yacht zugelassen sind.

zu X: Rücknahme der Yacht

Treibstoffkanister und Außenbordkanister brauchen nicht gefüllt übergeben zu werden.

Dagegen muss die Yacht vollgetankt zurückgegeben werden. Das Personal der Charterfirma ist nicht dazu verpflichtet die Betankung durchzuführen. Daher ist vom Charterer Sorge zu tragen frühzeitig zu tanken.

zu XI Schäden an der Charteryacht

Der Charterer hat bei etwaigen Schäden oder Problemen die Basis zu informieren und deren Anweisungen Folge zu leisten. Wenn dies nicht passiert hat der Charterer keine weiteren Ansprüche gegen den Vercharterter und evt. auch gegen den Versicherungen.

zu XIII: Haftung des Charterers

Der Charterer verpflichtet sich selbst über die Ungenauigkeiten bzw. Veränderungen und Fehler von nautischen Hilfsmitteln beim Stützpunkt zu informieren. Für unterlassene oder fehlerhafte Informationen ist der Charterer frei, sofern dies nicht grob fahrlässig oder vorsätzlich erfolgte.

zu XV: Kautio

Dem Charterer ist bekannt, dass es bei Schadenregulierungen eines eingetretenen Kautionssschadens über Kreditkarte zu einer zusätzlichen Spesenbelastung seitens des Kreditkartenbetreibers kommen kann und dass diese zusätzlichen Kosten zu Lasten des Kreditkarteninhabers gehen.

XVIII. Stornierungsregelung

Tritt der Charterer vom Chartervertrag zurück, so fallen folgende Stornierungskosten bezogen auf den Charterpreis an. Für Leistungen, die durch den Wegfall der Charter ebenfalls entfallen, werden keine Stornokosten berechnet, wie z. B. Reinigung, Kautionsabgeltung, Bettwäsche, Sonderausstattung u. dgl.

a) bei Stornierungen bis 90 Tage vor Charterbeginn:

25 % des Charterpreises

b) bei Stornierungen vom 90. bis zum 61. Tag vor Charterbeginn:

60 % des Charterpreises

c) bei Stornierungen innerhalb der letzten 60 Tage vor Charterbeginn:

100 % des Charterpreises

Der Abschluss einer Reise-/Charterrücktrittskostenversicherung bereits im Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung wird ausdrücklich empfohlen.

Wichtiger Hinweis: Verwendung des Plotters

Wir weisen darauf hin, dass die Verwendung des Plotters lediglich als Hilfsmittel der Navigation dient. Grundsätzlich hat die Navigation anhand der sich an Bord befindlichen Seekarten zu erfolgen.

Dies sieht auch die gängige Rechtsprechung der meisten Länder so. Ein Fehlverhalten kann haftungsrechtliche Folgen für den verantwortlichen Schiffsführer haben.

Verlust persönlicher Dinge

Der Vercharterter haftet nicht für verlorene oder nach dem Törn vergessene persönliche Dinge des Charterers.

Verspätete Rückgabe

Der Charterer wird für eine verspätete Rückgabe der Yacht verantwortlich gemacht.

Für jede volle Stunde nach dem vorgeschriebenen Rückgabezeitpunkt, muss der Kunde 2% des wöchentlichen Charterpreises bezahlen.