

CONDITIONS GÉNÉRALES DE CHARTER

Points principaux:

- **Le fournisseur du service - Astarea d.o.o., Ruđera Boškovića 7, 21000 Split, Croatie, OIB (numéro d'identification personnel) : 92329731442, HR-B-21-060215087**, la compagnie Charter conformément au RÈGLEMENT DES CONDITIONS POUR LA LOCATION DES BATEAUX AVEC OU SANS EQUIPAGE ET POUR LE SERVICE D'HÉBERGEMENT DES CLIENTS SUR LE BATEAU (conformément à l'article 137 de la Loi des modifications et précisions du Règlement marin ("Narodne novine", numéro 56/13), et vu l'article 9, point 3, et l'article 9a du Règlement marin ("Narodne novine, numéro 181/04, 76/07, 146/08, 56/13)) (dorénavant : Fournisseur)
- **L'activité Charter** - comprend la location des bateaux ou le service d'hébergement sur le bateau naviguant dans les mers intérieure et territoriale de la République de Croatie, conformément au règlement supplémentaire, qui détermine les services relevant du tourisme nautique.
- **Le Charter (le service charter)** - comprend la location des bateaux ou le service d'hébergement sur le bateau naviguant dans les mers intérieure et territoriale de la République de Croatie, conformément au règlement supplémentaire, qui détermine les services relevant du tourisme nautique.
- **Le bateau** - est l'objet de navigation, qui, selon le Règlement marin, représente un petit bateau ou un yacht, et qui sert à l'activité Charter.
- **La compagnie Charter** - est un particulier ou un professionnel ; le propriétaire, l'utilisateur, ou le sujet qui a repris – par un contrat écrit – la responsabilité pour la navigation du bateaux, et qui, par ce biais, reprend les autorisations et les responsabilités désignées par ce Règlement et par les actes positifs de la République de Croatie concernant la sécurité de navigation et la protection environnementale de la mer.
- **Le récepteur du service** - est l'utilisateur du service Charter (dorénavant : Récepteur)
- **Intermédiaire** - est l'agent qui négocie le service avec le Fournisseur et le Récepteur.

I. Par rapport au Récepteur, le Fournisseur est obligé de

1. Transmettre le bateau du contrat dans les délais proscrits, suite au paiement total du prix du Charter. Le bateau doit être conforme à la navigation, et être au moins dans un état moyen pour ce type de bateau (ne pas oublier : les données sur le contrôle technique, surtout pour l'équipement de sécurité et de sauvetage).
2. Transmettre la documentation du bateau, conformément aux lois de l'activité Charter de la République de Croatie, qui précisent les territoires et horaire de navigation permis et assurés.
3. Rembourser le temps de délai potentiel, si le Récepteur ne peut utiliser le bateau dans sa totalité ou partiellement. Le remboursement ne peut être effectué dans le cas d'endommagement du bateau de la part du Récepteur lui-même.
4. Être joignable par téléphone ou radio tout au long du contrat Charter, au moins pendant les horaires d'ouverture.

II. Permis de conduire, justificatifs de compétences

Avant de louer le bateau, le Fournisseur a le droit de vérifier les compétences du capitaine du bateau pendant

la conduite. Pour cette cause, et avant de signer le contrat, le Fournisseur peut demander des justificatifs d'expérience, des permis de conduire ou des justificatifs de compétences pour la conduite du bateau ou pour la conduite dans des territoires choisis. S'il a des doutes justifiés concernant les compétences du capitaine et de son équipe, le Fournisseur peut proposer, aux frais du Récepteur, un skipper ou servir d'intermédiaire pour la location d'un autre skipper. Si cela n'est pas possible, ou si le Récepteur n'est pas d'accord, le Fournisseur peut ne pas mettre le bateau à disposition du Récepteur. Dans ce cas, la somme payée n'est remboursable que si le bateau est loué à un autre Récepteur pour le même prix. En revanche, si la nouvelle location est mise en place pour un prix modéré, le Fournisseur a le droit d'être payé pour la différence des prix.

III. Non-respect du contrat Charter

1) Droits du Récepteur

a) Si le Fournisseur ne met pas le bateau à disposition, au plus tard 6 heures après l'heure prédéterminée par le contrat, le Récepteur a le droit à une réduction conforme au temps perdu. Le même principe vaut pour les réparations nécessaires, sans tenir compte de la responsabilité du Fournisseur.

Si le bateau n'est pas mis à disposition 24 heures après le créneau prédéterminé par le contrat, le Récepteur a le droit au remboursement de la totalité de la somme payée. Ce délai est prolongé à 48 heures dans le cas d'un contrat Charter d'une durée minimale de 10 jours. Le Fournisseur a le droit de mettre à disposition du Récepteur un bateau de remplacement, à condition qu'il soit de même valeur et qu'il corresponde aux besoins du Récepteur. S'il est connu avant la date du début de la location Charter que le bateau ne sera pas disponible à la date prévue, le Récepteur a le droit de résilier le contrat même avant la date de la prise du bateau.

b) Au cas où le bateau, l'équipement ou l'inventaire ne sont pas conformes à ce qui a été prévu par le contrat, le Récepteur a le droit d'obtenir une modification du prix du Charter. Il ne peut résilier le contrat que si la performance du bateau est diminuée, ou si la navigation à l'aide des méthodes de navigation régulières est objectivement rendue difficile, et que, par conséquent, la sécurité du bateau et de l'équipe est diminuée.

c) Si le Fournisseur n'est pas responsable du non-respect du contrat, le Récepteur ne peut lui demander ni le remboursement des frais supplémentaires, ni celui des frais qui en sont causés (voyages ou nuitées supplémentaires). Néanmoins, si le Fournisseur arrive à obtenir un remboursement d'un tiers, il est obligé de les transférer au Récepteur. Le Fournisseur doit informer le Récepteur des événements de cet ordre, ainsi que des conséquences éventuelles.

2) Règlements de résiliation

a) Si le Récepteur résilie le Contrat de Charter, les frais de résiliation sont mis à place. Si le Récepteur ne peut pas remplir le Contrat, il est obligé d'en informer le Fournisseur à l'écrit, ou par le fax, la date de réception du message par le Fournisseur faisant foi. Le Récepteur ne peut trouver un récepteur remplaçant, qui reprendrait le contrat, qu'avec l'accord écrit du Fournisseur. Si le contrat de remplacement est mis en place selon les mêmes conditions, la somme payée peut être remboursée au Récepteur. Néanmoins, une somme de 150,00 euros, correspondant aux frais du nouveau contrat, sera retenue. La différence éventuelle doit être payée par le Récepteur. Le Fournisseur peut, dans le cas du non-respect de la date limite du paiement, résilier le contrat et demander les sommes d'endommagement supplémentaires. Dans tous les autres cas, le Fournisseur a le droit à la somme prévue par le contrat de charter.

Si le Récepteur n'arrive pas à trouver une autre personne qui utiliserait l'hébergement sur le bateau, l'Agent nommé

par le Récepteur peut en trouver une, mais uniquement avec l'accord écrit du Fournisseur.

Si aucun des deux n'arrive pas à trouver un Récepteur remplaçant, le Fournisseur a le droit de retenir :

- 150,00 euros des frais des contrats
- 25% total de contrat dû à la résiliation 120 jours avant le début de l'hébergement sur le bateau
- 50% total de contrat dû à la résiliation 60 jours avant le début de l'hébergement sur le bateau
- 100% total de contrat dû à la résiliation 30 jours avant le début de l'hébergement sur le bateau

b) Si le Récepteur dans le délai convenu de ne pas effectuer le paiement intégral de la location, le Fournisseur a le droit d'annuler le contrat de la charter/location et le bateau relouer au tout tiers sans avoir à retourner les sommes versées au Récepteur.

3) Droits du Fournisseur

Si le retour du bateau n'est pas effectué au plus tard 2 heures après le créneau prévu par le contrat, le Fournisseur peut demander au Récepteur de continuer à payer le prix du Charter selon les tarifs par heure/par jour, et de payer les frais de retard une somme de 150,00 euros. Le Récepteur est obligé d'assurer l'heure exacte du retour du bateau. Il doit donc prendre en considération tous les événements (météorologiques, avant tout), et calculer dans son planning les difficultés éventuelles qui en proviennent, en tenant le bateau à une distance suffisante pour le rendre à temps à l'endroit prévu. Dans le cas du non-respect ou du changement provoqué par le Récepteur, le Fournisseur peut lui demander de payer les frais d'endommagement. Cela n'est pas valide au cas où le retour du bateau est impossible dû à des conditions météorologiques et marines imprévues qui pourraient diminuer la sécurité du bateau et/ou de son équipe. Si le Récepteur laisse le bateau dans un autre endroit, et qu'il en est responsable, il sera chargé des frais de retour. Le Fournisseur doit, dans ce cas, informer le Récepteur dans les plus brefs délais, et le Récepteur peut essayer de prouver que son agissement n'a pas eu de conséquences négatives.

IV. Prise du bateau

Le Récepteur prend le bateau à sa propre responsabilité. Le Fournisseur ou la personne qu'il en charge, met à disposition le bateau prêt à sortir du port sans problèmes techniques, nettoyé de l'extérieur et de l'intérieur, avec une bouteille de gaz (et une en réserve) et avec le réservoir plein d'essence. Au moment de la prise du bateau, l'état du bateau, toutes les fonctions techniques (surtout les voiles, les phares et le moteur), et tout

l'équipement et l'inventaire sont vérifiés en détail et expliqués à l'aide de la liste de l'équipement et de « check in-out liste » des deux côtés. Le Fournisseur assure que le bateau et l'équipement sont conformes aux exigences des lois et règlements en vigueur dans le territoire marin concerné. La capacité de navigation et la conformité de l'équipement sont obligatoirement confirmées sur la « check liste », par les deux côtés. C'est à partir de ce moment qu'aucune plainte ne peut être prise en compte. Cela n'est pas valable si les défauts cachés ont été présents avant la prise du bateau, même dans les cas où le Fournisseur n'en est pas responsable. La prise du bateau ne peut être refusée de la part du Récepteur, que dans le cas où la capacité de navigation est considérablement diminuée. Elle ne peut pas être refusée dans les cas des non-conformités négligeables. Conformément à l'acte X de ces Conditions, le Fournisseur est obligé de montrer les justificatifs de l'assurance contre des tierces personnes.

V. Obligations du Récepteur

Par rapport au Fournisseur, le Récepteur est obligé de :

1. Nommer tous les membres de son équipe au plus tard 2 semaines avant du début du contrat charter (liste des membres de l'équipe)
2. Rendre le bateau à l'endroit indiqué au plus tard 2 heures avant la fin du contrat charter, afin de procéder à « check-out ».
3. Ne pas prolonger la durée du contrat sans accord du Fournisseur.
4. Tenir le bateau à une distance assez proche de l'endroit du retour pendant 24 dernières heures du contrat, afin d'assurer le retour prévu dans le cas des conditions difficiles (météorologiques ou autres). Les conditions météorologiques n'influencent pas l'obligation de rendre le bateau à l'heure exacte, sauf dans les cas exceptionnels. Dans ce cas, il faut en prévenir le Fournisseur dans les plus brefs délais.
5. Informer le Fournisseur dans les plus brefs délais si la navigation doit se terminer dans un endroit autre que celui qui a été initialement prévu. Dans ce cas, le Récepteur est obligé d'assurer le soin du bateau ou de le confier à une personne qualifiée, le temps que le Fournisseur ne puisse venir le chercher. Le contrat charter se termine au moment où le bateau est repris par le Fournisseur. Le Récepteur est donc obligé de payer tous les frais potentiels qui font partie de ces cas exceptionnels.
6. Utiliser le bateau charter et son équipement avec attention et selon toutes les règles de navigation usuelle.
7. Faire connaître les appareils techniques et autres avant de sortir du port ; tenir compte des consignes de navigations qui se trouve sur le bateau, et s'informer davantage sur les particularités du territoire marin (courants, marées, vents, etc.)
8. Faire les contrôles, surtout le contrôle quotidien du niveau de l'huile et de l'eau du moteur ; contrôler au quotidien le fond de cale, et le vider si nécessaire
9. Informer le Fournisseur sur chaque touche du sol, et, dans le cas de doute d'endommagement du bateau, se rendre dans le port le plus proche, puis demander le contrôle de la part d'un plongeur. Après les consultations avec le Fournisseur, et conformément à ses demandes, demander l'enlèvement du bateau par une cale de lancement.
10. Faire attention aux conditions particulières liées au vent ; faire attention pendant la navigation de nuit.
11. S'il s'agit d'un voilier, utiliser le moteur en quittant le port et en rentrant. Dans les autres cas, ne l'utiliser que si besoin est.
12. Monter dans le bateau exclusivement dans les chaussures de bateau qui ne laissent pas de traces.
13. Ne remorquer que dans des cas particuliers ; ne faire remorquer que dans des cas des besoins justifiés ; utiliser ses propres cordes, les attacher exclusivement au bollard, au treuil d'ancre ou au bas de mât ; ne signer aucun contrat de remorquage ou de sauvetage, sauf dans les cas où l'aide est refusée sans cela
14. Respecter les lois des pays du séjour ou du transit, s'informer en avance sur des licences ou permis demandés.
15. Respecter les entrées et les sorties des ports et payer à temps les frais concernés.
16. Informer la police et le Fournisseur dans les plus brefs délais dans le cas du vol du bateau ou de son équipement.
17. Ne pas sous-louer le bateau charter aux tierces personnes.
18. Ne pas embarquer plus de personne que cela n'est prévu, et ne pas embarquer les animaux (sauf dans le cas où le Fournisseur a donné son accord).
19. Ne rien changer ni sur le bateau ni sur son équipement.
20. Sans accord du Fournisseur, il est interdit de :
 - a) transporter les marchandises non-déclarées à la douane, transporter les matériaux dangereux ;
 - b) participer aux régates ;
 - c) sortir des ports protégés si le vent annoncé dépasse 7Bft ;
 - d) utiliser le bateau pour des fins lucratives éducatives, commerciales ou autres.
21. Le Fournisseur a le droit de limiter le territoire de navigation, dans le cas des conditions de navigation dangereuses ou inhabituelles. Il a le droit d'interdire la navigation nocturne. Le domaine de la mer territoriale de la République de Croatie ne peut être quitté sans

permission du Fournisseur. Le Récepteur, c'est-à-dire le capitaine et l'équipe, sont responsables pour la navigation, par rapport au Fournisseur, à savoir l'assureur. Ils sont responsables pour les dégâts possibles, qui sont les conséquences des non-respects des comportements proscrits. Les membres de l'équipe sont considérés comme adjoints au Récepteur / capitaine du bateau.

VI. Retour du bateau

Le Récepteur rend le bateau au Fournisseur ou à son agent dans l'état suivant : il doit être prêt à quitter le port ; dans l'état indiqué sur la « check in-out liste » : nettoyé de l'extérieur et de l'intérieur, avec une bouteille de gaz (et une en réserve) et avec le réservoir plein d'essence. Le Fournisseur a le droit de se faire payer par le Récepteur pour le matériel utilisé (ex. essence) qui n'a pas été rempli / remplacé, et ainsi calculer les frais. Il peut également faire nettoyer le bateau aux frais du Récepteur, si cela a été prévu. Le nettoyage peut être indiqué dans le contrat.

Le Récepteur doit rendre le bateau à temps (au plus tard 1 ou 2 heures avant l'heure du retour), afin de faciliter le « check-out » et le nettoyage. Les deux côtés vérifient ensemble l'état du bateau et la totalité de l'équipement. Même dans le cas d'un moindre doute de l'endommagement du bateau, le Récepteur doit en informer le Fournisseur, et dès le retour énumérer les objets perdus, endommagés ou non-fonctionnels. Le Récepteur et le Fournisseur feront une liste des dégâts et des objets perdus, à laquelle ils ajouteront à la « check in-out liste » afin de constituer le rapport, qui, une fois signé, deviendra officiel. Si le Fournisseur refuse la constitution du rapport, le bateau est considéré comme remis sans aucun dégât. À partir de ce moment, aucune plainte ne peut être prise en compte. Cela n'est pas valable si les défauts cachés ont été présents avant le retour du bateau, et que le Récepteur en est responsable (conséquences des mauvaises manipulations). Le Fournisseur ne peut pas retenir la caution pour les dégâts constatés après la signature du rapport. Le type, la quantité et le frais des dégâts qui doivent être réparés dans un avenir plus ou moins proche (et peut-être même après des utilisations suivantes), doivent être documentés et indiquer les responsabilités et les conséquences pour les deux côtés.

VII. Dégâts sur le bateau loué, dégâts après l'utilisation, obligations par rapport au comportement, responsabilité

Les informations sur les dégâts, les accidents, les pannes, l'impossibilité de manœuvre, le vol du bateau, etc. doivent être transmises au Fournisseur dans les plus brefs délais. Le Récepteur et le Fournisseur doivent toujours être en

mesure de communiquer. Les dégâts qui sont une conséquence d'usure normale, et dont les frais ne dépassent pas 70,00 euros, peuvent être couverts par le Récepteur sans consultation aucune avec le Fournisseur. Il sera remboursé par le Fournisseur selon la facture rapportée. Pour les frais qui dépassent ladite somme, le Récepteur doit, sauf dans les cas exceptionnels du danger, en informer le Fournisseur, et procéder aux réparations avec l'accord de ce dernier. Le Récepteur documentera et surveillera les réparations, et il couvrira les frais, à la place du Fournisseur, si besoin est. Les pièces remplacées doivent être gardées. Le Récepteur doit entreprendre tout ce qui pourrait diminuer les dégâts et ses conséquences. Si une panne peut être réparée sur place, le Récepteur peut être obligé de retourner, selon la demande du Fournisseur, avant que le contrat n'expire (au plus tard 24 heures avant la remise prévue du bateau). Tout cela uniquement dans le cas où les circonstances objectives le permettent. Si le Fournisseur est responsable des dégâts, le prix du charter sera diminué par le prix journalier, pour chaque jour que le bateau n'a pas été utilisé par le Récepteur. Si le Fournisseur n'en est pas responsable, le Récepteur ne peut pas demander le remboursement. Les frais de réparations ou des autres travaux sur le bateau ou sur son équipement, provoqués par le Récepteur, le capitaine ou l'équipe, ou par un manque de soin, seront payés par le Récepteur (la somme maximum étant la somme de la caution). Les dégâts dont les frais dépassent ladite somme, seront payés par le Fournisseur et son assureur, sauf dans les cas où le capitaine et/ou l'équipe font exprès pour les provoquer ou pour ne pas respecter le Contrat de charter. Pourtant, rien de cela n'est valide pour les dégâts provoqués par l'usage et le temps (les points des voiles cassés) ou pour les dégâts dont ni le capitaine ni l'équipe ne sont responsables.

VIII. Autres responsabilités du Récepteur

Le Récepteur est responsable de tout dégât commis envers une tierce personne ou bateau, son équipement ou autre objet. Il est de même responsable pour tout dégât lié à un mauvais manœuvre ou à un défaut de maintien (si ceci est la tâche du Récepteur) de l'équipement et des appareils se trouvant sur le bateau. Tout cela dans la somme maximale de la caution. L'assureur « Kasko » a le droit de demander le remboursement des frais des dégâts, si la faute de la part du Récepteur est voulue. S'il plaide coupable, le Récepteur est responsable et pour les dégâts secondaires, et pour les dégâts collatéraux (impossibilité d'utilisation du bateau à l'échéance de son contrat charter, rétention du bateau de la part de l'État, non-respect des lois du même État). Lorsque le Fournisseur met à disposition un skipper professionnel, c'est ce dernier qu'il

est responsable de la manipulation du bateau, et, par conséquent, des dégâts qu'il produit. Il n'est pas responsable des dégâts provoqués par les clients. Les dégâts voulus de la part du Récepteur ou de son équipe, pour lesquels le Fournisseur est appelé de la part d'une tierce personne (et qu'il n'en est pourtant pas coupable), seront pris à la responsabilité Récepteur, et non du Fournisseur. Par conséquent, celui-ci ne sera poursuivi ni dans le pays ni à l'étranger par celui-là. S'il s'agit de plus d'un Récepteur, ils seront solidaires dans la responsabilité. Le Récepteur est également responsable des dégâts strictement liés aux non-vérités concernant les capacités de navigation.

IX. Responsabilité du Fournisseur

Le Fournisseur n'est responsable des dégâts des propriétés du Récepteur ou de son équipe, ou des accidents, que s'il est accusé de les avoir provoqués de la manière voulue. Il n'est pas responsable des mesures d'État, des catastrophes naturelles ou autres. Il n'est responsable que des dégâts dont les causes sont les fautes, les modifications ou les failles de l'équipement nautique mis à disposition du Récepteur (ex. cartes nautiques, manuels, boussoles, etc.), et cela uniquement dans le cas où il n'a pas averti le Récepteur ou le capitaine, lors de la remise du bateau, de la possibilité des fautes ou failles, et de l'obligation de vérification de la part du Récepteur. Rien ne peut exclure les demandes de remboursement pour les dégâts d'une vie, d'un corps ou de la santé d'une personne, provoqués par négligence ou par mauvaise manipulation voulue de la part du Fournisseur.

X. Assurance du bateau loué

Le bateau dispose de l'assurance « Kasko » pour les dégâts matériels sur le bateau et sur son équipement, l'assurance de la responsabilité envers une tierce personne (sans franchise), des dégâts fait aux personnes, et des dégâts matériels dont les frais s'élève jusqu'à la somme prévue par l'assurance en question. Les dégâts des personnes, en tant que conséquences accidents, les dégâts des objets que le capitaine ou son équipe apportent avec eux, et les dégâts voulus ou provoqués par négligence, ne sont pas couverts par cette assurance. C'est pourquoi le Récepteur, et non le Fournisseur, en est responsable, s'il est jugé coupable. L'existence de l'assurance « Kasko » n'exclut pas la responsabilité du Récepteur pour les dégâts provoqués. Si le Récepteur fait un dégât voulu, ou s'il le fait par négligence ou par non-respect du Contrat de charter (ex. dépasser le territoire de navigation proscrit pour les charters), l'assureur « Kasko » peut lui demander un remboursement. La location charter est exécutée par les réglementations en vigueur

concernant le territoire de navigation charter. Le Fournisseur détermine la caution pour tout bateau selon sa liste des prix en vigueur.

XI. Caution (règlements, spécificités)

Conformément à l'article X. de ce Contrat, et s'il n'est pas prévu autrement, le Récepteur dépose la caution lors du « check-in ». Au cas où il y en un dégât, le Récepteur en est responsable dans la somme maximale de la caution. Cela est relatif uniquement aux dégâts matériels sur le bateau et sur son équipement, à l'équipement et à l'inventaire perdus ou volés, provoqués par le Récepteur ou par son équipe (abstraction faite des diminutions des valeurs dues au temps et à l'usure). La caution est payée en espèces ou par carte de crédit lors de la remise du bateau au Récepteur, et est remis à ce dernier dès le retour du bateau, à condition qu'il n'y ait pas de dégâts. S'il y existe un dégât qui doit être réparé plus tard, et s'il est jugé de moins cher de la caution, le reste de la somme est remis de suite.

XII. Check-in et check-out

Lors de la remise du bateau, le Récepteur doit remplir la liste check-in, donnée par le Fournisseur

Le Récepteur doit :

- Remettre au Fournisseur tout les permis nécessaire pour l'utilisation du bateau charter
- Vérifier la totalité de l'inventaire du bateau figurant sur la liste « check-in »
- Vérifier la fonctionnalité de tous les appareils se trouvant sur le bateau (surtout l'équipement de sauvetage)
- Informer le Fournisseur sur tous les défauts et dégâts du bateau qu'il trouve lors de la prise du bateau, et les indiquer sur la liste « check-in »
- Remplir la totalité de la liste « check-in » et la signer
- Lors du « check-out », venir au plus tard 2 heures avant la fin officielle du charter
- Dans le cas des dégâts de la part du Récepteur, informer le Fournisseur et rédiger une note portant sur une description détaillée du dégât en question
- Dans le cas des défauts sur le bateau, provoqués par le Fournisseur (non-fonctionnement des parties du bateau, pannes des appareils, etc.) :
 - a) En informer le Fournisseur lors du « check-out »
 - b) En informer l'agent du Fournisseur (l'amener physiquement jusqu'au bateau afin de monter le défaut)

- c) Dans le cas d'un défaut sur le bateau qui est intervenu lors du charter, le Récepteur doit en informer le Fournisseur (par téléphone : numéro pour les urgences et les réparations affiché dans la liste « check-in ») au plus tard 4 heures après avoir constaté le défaut sur le bateau ou sur son équipement.
- d) Après avoir procédé comme indiqué, le Récepteur est obligé de noter tous les défauts sur la liste « check-out » et de la signer.

Le Fournisseur est obligé de présenter en détails l'inventaire du bateau et son équipement au Récepteur. Il doit lui expliquer comment utiliser le bateau et son équipement. L'attention sera portée sur la navigation même et sur les questions de sécurité.

Lors du « check-out », le Fournisseur doit faire connaissance de tous les défauts / dégâts (s'il y en a), provoqués par lui-même (non-fonctionnement de certaines pièces, pannes des appareils, etc.), et indiqués par le Récepteur. Il doit les vérifier physiquement et les contrôler afin d'attester la liste « check-out » - qui en témoigne - par sa signature.

Au cas où, lors du « check-out », le Récepteur ne procède pas comme prévu (en ce qui concerne les défauts / les dégâts), le Fournisseur n'est pas obligé de négocier l'endommagement / le dédommagement avec le Récepteur

Dans des cas exceptionnels, le Fournisseur peut questionner les plaintes de la part du Récepteur, mais dans un délai de 21 jours, la date de la fin de charter faisant foi.

Le Fournisseur est obligé de répondre à toute plainte dans un délai de 21 jours.

XIII. Autres contrats, généralités, remarques

1) Prix et modification de prix

Dans le cas de doute ou d'incertitude, les prix indiqués dans la carte des prix en vigueur sera pris en compte. Dans le cas où les impôts ou les taxes augmentent ou diminuent, et qu'ils font partie du prix du charter, le Fournisseur et le Récepteur sont d'accord sur les modifications du contrat.

2) Contrat de charter spécifiques / autres contrats signés sur place

Tout contrat entre le Récepteur et le Fournisseur peut être rédigé dans la langue du pays du Fournisseur ou en anglais.

3) Inclusion légale / responsabilité des parties (intermédiaire / fournisseur / récepteur) :

Si le Contrat de charter est signé chez un agent, cet agent devient intermédiaire entre le Récepteur et le Fournisseur. La responsabilité de l'Agent ne relève que des tâches et des responsabilités de l'intermédiaire. Dans ce contrat, et dans des modifications éventuelles et des déclarations monopartites du Récepteur, l'Agent a le pouvoir d'agir pour le nom et pour le compte du Fournisseur. Il lui est, par conséquent, possible de s'occuper même des paiements.

XIV. Règlements finaux

Le Récepteur et le Fournisseur déclarent, en accord avec l'intermédiaire, que le contrat signé entre le Fournisseur et le Récepteur n'aura aucun effet légal ni pour ni contre l'intermédiaire, surtout en ce qui concerne sa responsabilité de l'utilisation du bateau charter. Les promesses orales, aussi bien que les accords subsidiaires, ne sont valables pour aucun des deux côtés, qu'une fois signés à l'écrit. Si certains des règlements de ce contrat ne sont pas valides ou légalement valables, ceci n'influencera point le reste de ce contrat.