

Conditions Générales

1. Définitions:

Surveyor ou inspecteur de BYSC: la personne déléguée par BYSC qui effectue le service d'inspection et qui prépare le rapport.

BYSC: 'Belgian Yacht Survey and Consult', la société qui fournit le surveyor et consultant.

Client: la personne ou l'organisation qui a commandé l'inspection.

Inspection, enquête : toutes les activités menées par le surveyor et nécessaires pour obtenir une image de l'état du navire du contrat.

Une inspection complète signifie une inspection approfondie de toutes les parties principales du yacht avec les restrictions énumérées ci-dessous au point 4, la limitation du contrat. Cette inspection est effectuée visuellement et si nécessaire avec des mesures. Chacun des éléments contiendra des observations, des commentaires et des recommandations concernant l'état de ces composantes. Enfin, une estimation de la valeur du navire est également faite. Tout cela est regroupé dans un rapport complet mis à la disposition du client, ainsi que (si désiré) une discussion verbale du rapport avec des suggestions possibles. La durée maximale de l'inspection elle-même est de 3 jours (3x8h).

Inspection partielle (parties): idem précédent, mais seulement certaines parties convenues, par exemple seulement la recherche d'osmose, grément, ...

Inspection limitée (Quick scan) : inspection complète de toutes les pièces importantes mais moins approfondies, avec les restrictions énumérées ci-dessous au point 4, la limitation du contrat. Après cela, une inspection complète ou partielle peut éventuellement suivre. La durée maximale est de 1 jour (8h) d'inspection. On peut convenir à l'avance quelles pièces ont besoin d'une attention particulière, si non c'est l'inspecteur lui-même qui choisit. Les mesures d'épaisseur (navires en acier) ou les mesures de l'humidité (navires en polyester) ne se font que sporadiquement ici dans des « endroits suspects », un examen complet de l'humidité ou de l'épaisseur n'est effectué que dans le cadre de l'« inspection complète », ou s'il est convenu dans ou en combinaison avec une inspection partielle.

Rapport ou rapport d'inspection : le rapport complet des conclusions du surveyor. Cela comprend la description du navire et les observations faites lors de l'inspection ainsi que les commentaires et recommandations du surveyor. Enfin, une conclusion générale est formulée ainsi qu'une estimation de la valeur. Le rapport est livré en format PDF, mais peut être livré sur papier si désiré sans frais supplémentaires.

Méthode non destructive : examen des éléments sans endommager l'objet à examiner. Sous réserve de l'autorisation du propriétaire, la peinture ou les couches antifouling peuvent être enlevées localement pour obtenir le meilleur résultat possible dans les mesures. C'est particulièrement le cas avec la recherche sur l'humidité dans les bateaux GRP, ainsi que pour les mesures d'épaisseur de l'acier. Mesurer à travers la peinture n'est pas une bonne méthode et donne généralement de mauvais résultats.

2. Validité :

Ces termes sont valables pour toutes nos offres et commandes et en font partie, sauf lorsqu'elles sont explicitement énoncées et convenues par écrit.

Eventuelles conditions générales du client ne s'appliquent pas ici

3. La commande :

a. Avant : les appels d'offres sont libres et valables pendant 30 jours

b. Start : la commande entrera en vigueur dès que la commande du client (écrite ou par e-mail) est acceptée et confirmée par BYSC par e-mail et que les conditions de paiement sont remplies.

BYSC peut annuler unilatéralement une commande, dans ce cas, le client sera entièrement remboursé les dépôts déjà effectués à BYSC. Toutefois, le client ne peut pas demander d'indemnisation.

Le client peut également annuler unilatéralement le contrat jusqu'à 5 jours ouvrables avant le début prévu, par lequel le client doit rembourser les frais déjà engagés (transport et heures de travail) à BYSC. Les heures de travail sont calculées à partir d'un départ à Nieuwpoort et jusqu'à l'arrivée au Nieuwpoort. En outre, si le client dénonce dans les 5 jours ouvrables du contrat prévu, BYSC a le droit de facturer 50% des frais totales convenus.

c. Pendant : les changements apportés à l'offre et ses coûts et conditions doivent être confirmés par écrit par le client et BYSC.

d. Fin : le contrat est terminé lorsqu'un rapport écrit a été soumis au client ou par annulation par une partie par écrit ou par mail.

e. Après : si le délai convenu est dépassé ou si le temps d'inspection requis est prolongé pour des raisons techniques ou par force majeure, le client en sera informé immédiatement. Toutefois, BYSC ne peut jamais être tenu responsable des conséquences de ce report.

4. Limitation du contrat :

1. Au cours de l'inspection, des faits vont être recueillis qui conduisent à la formulation d'une opinion sur l'état du navire ou ses composants. Tout ne peut pas être inspecté dans les moindres détails, donc l'inspecteur décide par lui-même quelles parties il va inspecter ou pas, ou comment il inspecte une partie en fonction de l'expérience et des connaissances et du temps, et / ou selon la consultation préalable et l'accord avec le client. Seules des méthodes non destructives sont utilisées.

Le rapport contiendra l'évaluation finale faite par l'inspecteur après inspection..

Si le navire est « sur la terre ferme », seuls les appareils qui ont été mis dans la capacité de fonctionner seront testés. Bien sûr, certaines pièces ne peuvent pas être testées sur la terre ferme : pompes, plomberie, profondimètre, moteurs, etc.

2. La partie du navire sous-eau doit être inspecté si le propriétaire organise la mise à sec. Dans le cas où les navires en polyester il est préférable de faire un accord avec l'inspecteur pour que l'inspection de la coque sous-eau se produise le même jour.

Le navire doit être nettoyé pour inspection.

3. Ce n'est que si un tour d'essai a été commandée que le moteur, le système de direction et/ou les voiles peuvent être testés.

Pendant les essais, le propriétaire fournira un équipage qualifié et fixera une date en consultation avec l'inspecteur. Le propriétaire demeure responsable de son navire en tout temps pendant le procès et confirme qu'il est en règle avec les exigences légales et d'assurance locales nécessaires. L'inspecteur peut refuser

unilatéralement un tour d'essai, s'il soupçonne que la sécurité n'est pas garantie pour quelque raison que ce soit, cela peut être, mais pas limité à, entre autres choses, par un soupçon de manquement, les conditions météorologiques et la sécurité. Dans ce cas, le tour sera reporté ou annulé. Cependant, les frais de déplacement et les heures de travail restent dus par le client.

4. Une inspection est limitée aux espaces accessibles. Dans d'autres zones qui sont scellées en permanence par n'importe quelle méthode (panneaux fixes, murs, etc.), cela devra être ouvert par le propriétaire ou son représentant avant la date de début de l'inspection. Par conséquent, les réservoirs (eau, carburant, eau noire et grise) ne peuvent être contrôlés visuellement qu'à l'extérieur et ne seront pas testés pour la pression, ni pour la contamination, l'étanchéité, etc. Cela s'applique également aux pièces qui ne sont pas visibles en raison de la croissance, la saleté, l'eau, l'huile, etc. Pour cela le client est également invité à sécher les cales du bateau pour inspection.

Aussi sur le matériel de la coque comme le plastique, l'acier, l'aluminium, le bois, les mesures ne peuvent être faites que dans les endroits accessibles.

5. Les mesures ne sont qu'indicatives et limitées à un certain nombre de places choisies par l'inspecteur en fonction de l'expérience, des soupçons, de l'accessibilité, etc. L'inspection ne peut jamais donner l'assurance qu'aucune autre valeur ne peut être mesurée à certains autres endroits. Les mesures ne sont qu'un indicateur qui, pour être sûr, doivent être confirmés au point de mesure plus tard par des recherches destructrices. Les mesures peuvent également différer en raison des circonstances dans lesquelles elles se produisent. Par conséquent, ces mesures ne peuvent être utilisées que pour initier d'autres recherches et ne peuvent pas être considérées comme des valeurs absolues. Inversement, les « bonnes » valeurs ne garantissent pas non plus que le matériau sous-jacent ne présente aucun défaut. Cette enquête complémentaire doit être menée par une personne spécialisée.

Aucune recherche n'est donc effectuée sur l'état interne des parties 'sandwich' (pont, coque,..), dans et sous la peinture, grément,..

6. Aucune évaluation n'est faite concernant la conception et les éléments structurels qui ont été effectués dans la construction par le chantier naval selon les spécifications de construction.

7. Le moteur et ses pièces seront inspectées visuellement et ne sont pas démontés et ne sont donc pas évalués en interne, idem pour les pièces qui ne sont pas visibles. Aucun test de compression ou d'endoscopie interne n'est effectué. Ce n'est qu'à la demande qu'une analyse du pétrole sera effectuée. Pour des tests mécaniques ou électroniques plus approfondis, une entreprise spécialisée doit être sollicitée. La sous-traitance peut être organisée par BYSC pour de tels cas après accord écrit.

8. Grément : seule inspection visuelle jusqu'à 2m au-dessus du pont, sauf si une démontage est prévu

9. Installation de gaz : seulement performance et évaluation de la sécurité.

10. Installation électrique : seule l'opération va être évaluée au moment de l'inspection. La justesse de l'installation électrique (p. ex. fusibles, diamètre de câblage,..) n'est pas évaluée.

11. Les voiles ne sont que brièvement inspectées visuellement.

12. L'enquête est une sorte de photo instantané d'un certain nombre de parties du navire et effectuée avec des ressources limitées. Il ne peut jamais y avoir un certain pronostic ou garantie, ni une image complète de la détérioration (osmose, électrolyse, corrosion,..), seuls les soupçons sous réserve.

Il ne peut jamais y avoir de garanties du navire ou de ses parties en raison de la possibilité de défauts cachés ou invisibles, qui peuvent toujours être présents en raison d'erreurs de fabrication, l'usure, le vieillissement,.. et d'autres. Par conséquent, l'inspecteur ne peut jamais être tenu responsable pour n'importe quel défaut détecté ou non-détecté, et leur éventuel dommage conséquent.

L'inspecteur de BYSC ne peut jamais donner de garanties, de prédictions, de prévisions ou de promesses, seulement des faits établis personnellement et des présomptions non contraignantes fondées sur l'expérience et les connaissances. Ceux-ci ne peuvent jamais être utilisés pour la déclaration de navigabilité (seaworthiness) du navire ou de ses parties. Par conséquent, l'inspecteur ne peut jamais être tenu responsable de dommages

spéciaux, accessoires et/ou de suivi, ou de tout autre dommage qui, pour quelque raison que ce soit, directement ou indirectement, s'est manifesté où que ce soit.

13. Toute information nécessaire à l'inspection et mise à la disposition du client au moment de la commande sera mise à la disposition de BYSC.
14. BYSC n'est pas responsable des dommages causés par des informations erronées fournies par le client.
15. Toute l'organisation et les coûts de préparation de l'inspection (séchage, démasquer, nettoyage, etc.) sont supportés et sous la responsabilité du client.
16. La responsabilité de BYSC est dans tous les cas limitée au montant du cout de l'inspection préalablement convenu.
17. Le client remboursera entièrement BYSC pour toutes les réclamations et les frais des réclamations encourues par des tiers pour les dommages-intérêts ou d'autres personnes qui sont directement ou indirectement le résultat de l'exécution du contrat par BYSC.
18. Aucune information n'est donnée à des tiers sans consentement et accord du client
19. Chaque plainte doit être déposée par écrit à BYSC et expire 1 mois après la date de livraison du rapport au client.
20. Le rapport continue d'être la propriété intellectuelle de BYSC et ne peut être rendu public ou multiplié sans le consentement écrit de BYSC.

5. Paiement

- a. pour valider l'ordre, 25 % d'avance est due, sauf s'il est convenue autrement. En outre, dans le cas des contrats étrangers, une somme pour les frais de transport et de logement sera convenue et confirmée par écrit. Ces frais de transport et de logement pour les pays étrangers doivent être payés en totalité à l'avance. La commande peut être reportée ou annulée par BYSC tant que ces montants n'ont pas été reçus.
- b. Le client est tenu de payer la facture avant la date d'expiration mentionnée par transfert au numéro de compte bancaire **BE22 7310 4810 9547**.
- c. En cas de non-paiement de la facture avant la date fixée, des intérêts de négligence de 15 % par année à partir de l'échéance sont dus.
- d. Sans préjudice de la disposition antérieure, en cas de non-paiement avant la date d'expiration, le montant de la facture sera augmenté sans préjudice d'un taux forfaitaire de 15% avec un minimum de 125,00 euros, comme titre de compensation
- e. Si la commande sera annulée par le client, il devra rembourser tous les coûts et heures déjà prestées. Inversement, le client récupérera les paiements déjà faites si BYSC annule la commande. Le client ne peut pas demander d'indemnisation pour cela.
- f. Le rapport ne sera transféré qu'après le paiement intégral du montant total dû.

6. Exécution du commandement

L'inspecteur effectuera l'affectation du mieux qu'il peut, par son expérience et ses connaissances. Toutefois, si les défauts sont cachés ou non vus par l'inspecteur, il ne peut être tenu responsable. Les opinions ne sont pas contraignantes et nous nous réservons le droit de les modifier en tout temps, par exemple lors de l'obtention de nouvelles informations.

Si le contrat ne peut pas être exécuté ou partiellement en raison de force majeure, nous vous suggérons que le contrat soit exécuté à une date ultérieure. Toutefois, le client ne peut pas demander d'indemnisation pour cela. Si le contrat n'a pas été exécuté par des faits quelconques, et qui ne sont pas dus à BYSC (par exemple pas d'autorisation d'accès, de navire non accessible,..), le client sera tenu responsable de l'indemnisation de BYSC en plus des frais de déplacement, ainsi que du salaire horaire des heures effectuées lors du transfert à destination et en provenance de BYSC (Nieuwpoort, Belgique).

[Belgian Yacht Survey & Consult ; tf +32 \(0\)479 50 47 25 ; www.BYSC.be ; info@bysc.be ; BTW BE .0740.794.641](http://www.BYSC.be)

En cas de dispute, seulement le texte en Néerlandais sera valable.
Tout litige est traité en vertu du droit belge et devant le tribunal de Veurne.

