

Code de déontologie AIMAQ

Version-janvier 2023

Ce document n'a pas de valeur officielle ; il est librement inspiré du Code de déontologie des technologues professionnels (du Québec), du Code of Ethics de NAMS et du Code of Ethics and Rules of Practice de SAMS.

I : DÉFINITION

1.0 Dans le code présent, « Client » signifie toute personne ou institution pour qui l'Expert maritime (appelé dans ce code « Inspecteur maritime », faisant référence au genre masculin ou féminin) effectue un travail lié à sa profession. Une personne peut être l'acheteur potentiel d'un bateau, ou le propriétaire d'un bateau qui doit renouveler son assurance, ou un assureur ou un courtier d'assurances, ou toute autre personne ou institution qui fait appel aux compétences de l'Inspecteur maritime.

1.1 Dans le code présent, « Association » est l'Association des Inspecteurs Maritimes Agréés du Québec (AIMAQ).

II : DEVOIRS ENVERS LE PUBLIC

2.0 L'Inspecteur maritime s'assure de respecter les personnes et l'environnement en tenant compte des conséquences de son travail. La sécurité des êtres vivants doit être le modus operandi de tous les aspects de son travail.

2.1 L'Inspecteur maritime fera tout en son pouvoir pour assurer la transparence de son travail dans les limites de confidentialité imposées par la nature de son mandat, et prendra les mesures nécessaires pour maintenir à jour ses connaissances et les mettre en pratique dans son travail.

III : DEVOIRS ENVERS LES CLIENTS ET LA PROFESSION

3.0 L'Inspecteur maritime doit toujours s'acquitter de son travail avec compétence, intégrité et objectivité.

3.1 L'Inspecteur maritime privilégiera toute entente engageant les parties, signée par les ces dernières et datée.

3.2 Avant d'accepter un mandat professionnel, l'Inspecteur maritime s'assure qu'il possède les compétences requises pour remplir son mandat avec excellence.

3.3 Avant de réaliser un mandat, l'Inspecteur maritime s'assure qu'il s'est clairement entendu avec le Client sur la nature exacte du mandat et sur les frais qu'il chargera au Client. Pour confirmer ce mandat, panneau, ou d'élément structural ou secondaire. L'Inspecteur maritime peut fonder son travail sur une inspection visuelle attentive de toutes les parties accessibles de la structure et des éléments du bateau. Par exemple, si la tête de mât n'est pas inspectée, l'Inspecteur maritime doit le souligner dans la partie « Limites de l'inspection » de son rapport et/ou dans l'entente contractuelle préalable.

3.4 Avant même d'entamer la réalisation de son mandat, l'Inspecteur maritime doit informer son Client de toutes les limites rattachées à ce mandat. Par exemple, l'Inspecteur maritime peut décider que l'expertise ou l'inspection soit réalisée sans aucune méthode invasive ou destructrice, telle que l'extraction d'attache, de 3.1 L'Inspecteur maritime exerce sa profession en respectant les normes de pratique reconnues de sa profession, telles qu'imposées par le présent Code de déontologie de l'AIMAQ, et en accord avec les grandes lignes des pratiques professionnelles d'associations internationales comme SAMS¹ ou NAMS².

3.5 L'Inspecteur maritime doit toujours exercer une extrême prudence lors de l'inspection d'un bateau en chantier, en réparation, ou en processus de construction. Le rôle de l'Inspecteur maritime et la portée de son mandat doivent être définis avec précision dans le rapport et dans l'entente contractuelle préalable.

3.6 L'Inspecteur maritime qui fait face à des conditions de travail potentiellement dangereuses doit s'abstenir dans tous les cas de poursuivre son travail sur ce mandat. De fortes émanations de propane ou d'essence, ou un bateau mal appuyé sur son ber sont des exemples de conditions dangereuses.

3.7 L'Inspecteur maritime s'abstient d'exercer ses activités professionnelles dans des conditions ou des états susceptibles de compromettre la qualité de ses services, et cela inclut des conditions météorologiques défavorables.

3.8 L'Inspecteur maritime fait tout en son pouvoir pour laisser le bateau inspecté dans l'état où il l'a trouvé. La propreté doit être un critère essentiel de toute inspection, même si cela oblige l'Inspecteur maritime à faire usage de tapis ou de souliers spéciaux.

¹ Society of Accredited Marine Surveyors (USA)

² National Association of Marine Surveyors (USA)

IV : INDÉPENDANCE ET CONFLITS D'INTÉRÊT

4.0 L'Inspecteur maritime subordonne son intérêt personnel à celui de son Client.

4.1 L'Inspecteur maritime n'a aucun intérêt présent ou prospectif dans le bateau qui fait l'objet de son rapport, et n'a aucun intérêt personnel ou parti pris en faveur de l'une ou de l'autre partie.

4.2 L'Inspecteur maritime ignore toute intervention d'un tiers qui pourrait avoir une influence préjudiciable sur l'exécution de ses devoirs professionnels. Il fait preuve d'impartialité dans ses rapports avec son Client, les entrepreneurs, les fournisseurs et les autres personnes reliées au Client. Des influences préjudiciables pourraient provenir, entre autres, de maisons de courtage de bateaux, d'assureurs et de maisons de courtage d'assurances, d'ateliers de réparation de bateaux, de marinas et autres entreprises ou individus.

4.3 L'Inspecteur maritime doit éviter toute situation où il pourrait se trouver en conflit d'intérêts. Cela signifie qu'il ne peut exercer son métier objectivement s'il possède un atelier de réparations de bateaux ou s'il y travaille, s'il est engagé d'une manière ou d'une autre dans la vente ou la locations de bateaux, ou s'il est employé d'une compagnie d'assurances qui pourrait tenter de le forcer à utiliser une approche autre que celle qui est proposée dans ce Code.

4.4 Dans le cadre d'un mandat d'inspection maritime spécifique, l'Inspecteur maritime refuse de recevoir toute rémunération, soit directe ou indirecte, qui ne relève pas des honoraires professionnels auxquels il a droit. Dans cette définition, « rémunération » peut être n'importe quel avantage financier, physique ou moral attribué en dehors des honoraires habituels.

4.5 L'Inspecteur maritime refuse de réaliser tout mandat qui soulève un doute quant à son objectivité. S'il y a apparence de conflit d'intérêt, l'Inspecteur maritime doit s'abstenir.

V : RAPPORTS D'INSPECTION MARITIME

5.0 Le contenu du présent Article V, Rapports d'inspection maritime, porte sur les inspections complètes de bateaux, soit des rapports de préachat d'un bateau ou de condition et d'évaluation pour les assurances. Les rapports d'inspections ou d'expertises de réclamations d'assurances, d'évaluations bancaires, ou de rapports d'étapes de construction ou de rénovation ne sont pas soumis aux règles de cet article.

5.1 L'AIMAQ ne fait aucune distinction entre les inspections dites de « préachat » et les inspections dites « pour renouvellement ou acquisition d'assurances ». Ces rapports doivent être aussi complets et détaillés l'un que l'autre.

5.2 Les rapports d'inspection ou d'expertise maritime doivent être rédigés en fonction des normes de contenu minimal inspirées à cet égard du reconnu recommandé par SAMS. (Voir Addendum 1). Ce minimum de contenu est obligatoire, et tous les rapports d'inspection doivent s'y conformer. L'Inspecteur maritime ne doit, en aucun cas, produire des rapports d'inspection incompatibles avec le contenu obligatoire de l'Addendum 1. La forme et la mise en page du rapport est à la discrétion de l'Inspecteur maritime.

5.3 Les rapports d'inspection maritime doivent indiquer clairement quelles sont les limites de l'inspection, quels éléments ont été inspectés et lesquels ne l'ont pas été. Le rapport doit être précis et ne rien laisser à l'interprétation. Par exemple, le rapport doit spécifier si le ou les moteurs ont été testés, comment ils l'ont été, dans quelles conditions, et ainsi de suite.

5.4 Les rapports d'inspection maritime doivent être écrits dans un français ou un anglais convenable, être facilement lisibles et accompagnés de photos. Ils doivent de plus être signés et datés par l'Inspecteur maritime. Les formes électroniques de rapports (Word, PDF) sont acceptées si elles sont sécurisées et numériquement signées. L'Inspecteur maritime doit fournir au Client une copie imprimée et signée du rapport si ce dernier en fait la demande.

5.5 La présentation au Client du rapport d'expertise doit se faire dans un délai raisonnable, l'objectif visé étant de 48 heures à deux semaines au maximum. S'il arrivait que l'Inspecteur maritime ne soit pas en mesure de remettre son rapport dans des délais raisonnables, il devra alors s'entendre avec le Client à cet égard.

5.6 Sauf dans le cas des exceptions citées à l'Article 5.0, aucun rapport dit « préliminaire » ou « partiel » ou « en attendant » n'est accepté par l'AIMAQ.

5.7 Au moment de l'entente contractuelle avec le Client, l'Inspecteur maritime s'assure qu'il peut écrire le rapport dans la langue préférée du Client. Au Canada, cela signifie habituellement le français ou l'anglais. Si l'Inspecteur maritime ne peut accommoder son Client dans la langue de son choix, il devra soit informer le Client des frais de traduction qui seront imposés, ou référer le Client à un autre Inspecteur maritime apte à écrire dans la langue du Client.

5.8 L'Inspecteur maritime peut effectuer les corrections au rapport si celles-ci sont demandées par le Client et si elles sont justifiées.

VI : DILIGENCE

6.0 L'Inspecteur maritime n'interrompt pas ses services à un Client sauf :

- Si ce dernier lui demande de poser des actes illégaux ou d'omettre ou de falsifier des informations;
- S'il s'avère dès le début de l'inspection que le bateau inspecté est en très mauvais état. À ce sujet, l'Inspecteur maritime devrait, dès la découverte d'un défaut majeur, informer le Client que ce défaut pourrait constituer un motif raisonnable de ne pas acheter ou de ne pas exploiter ce bateau. L'Inspecteur maritime pourrait, à sa guise, ne charger à son Client que des frais nominaux et mettre fin à l'inspection à la demande du Client.

6.1 Le rapport d'inspection maritime doit spécifier qu'il ne décrit la condition du bateau qu'au moment de l'inspection et qu'il ne couvre ni la condition passée, ni la condition future du bateau.

VII : RESPONSABILITÉ

7.0 Dans l'entente contractuelle et/ou le rapport d'inspection, l'Inspecteur maritime peut, à son choix, soit engager pleinement sa responsabilité dans l'exercice de sa profession, soit insérer une clause d'exonération ou de limites de responsabilités. Cette clause pourrait, par exemple, soustraire l'Inspecteur maritime de toute responsabilité liée à une erreur découlant d'une omission, négligence, inexactitude, fausse interprétation, ou dans son rendement à titre d'expert. L'Inspecteur maritime peut aussi spécifier que son rapport n'est pas une garantie de la condition du bateau, de sa coque, de sa machinerie, de dommages invisibles ou non détectés.

7.1 L'Inspecteur maritime est responsable de toutes les conséquences d'une grossière négligence dans l'exercice de sa profession, ainsi que des conséquences d'un comportement délinquant, indigne de sa profession.

VIII : HONORAIRES

8.0 L'Inspecteur maritime doit percevoir des honoraires justes et équitables, fondés sur son expérience, ses qualifications et sa compétence. Ces honoraires peuvent être soumis à des conditions particulières telles que des bateaux antiques, complexes, en bois, de dimensions imposantes, etc.

8.1 L'Inspecteur maritime s'engage à respecter les lois en matière de taxation fédérale et provinciale. En aucun cas ne devra-t-il contrevenir à ces lois en ne chargeant pas les taxes qui s'appliquent, sauf s'il est défini par la loi comme « Petit Fournisseur ».

8.2 L'Inspecteur maritime peut charger des frais de déplacement, de séjour ou de kilométrage selon les besoins et les cas.

8.3 L'Inspecteur maritime respecte le code moral de la profession en ne chargeant pas de prix clairement en dessous du marché, de manière à opposer à ses collègues une concurrence déloyale qui jetterait une ombre sur la profession tout entière.

8.4 L'Inspecteur maritime peut percevoir des montants additionnels pour des services additionnels. Ceux-ci peuvent être définis en taux horaires ou en montants forfaitaires, tous montants taxables.

IX : SECRET PROFESSIONNEL

9.0 Dans son travail avec ses Clients, l'Inspecteur maritime respecte le secret de tout renseignement de nature confidentielle.

9.1 Tout détail ou information tirée d'un Rapport d'inspection est une information confidentielle qui appartient au Client. L'Inspecteur maritime doit donc s'abstenir en tout temps de révéler quelque information que ce soit tirée ou obtenue d'une inspection qu'il a effectué.

9.2 Il ne relève pas de l'Inspecteur maritime de transmettre à un tiers parti le rapport d'inspection maritime. Le rapport est rédigé exclusivement pour le Client qui a une entente contractuelle à cet égard. L'Inspecteur maritime doit donc refuser, dans tous les cas, de transmettre l'information à un tiers parti, sauf s'il y a une entente écrite par les deux parties à cet égard.

9.3 L'Inspecteur maritime doit s'abstenir de révéler l'identité de ses Clients et de leurs bateaux, ainsi que les conclusions d'une réclamation ou d'une expertise. L'Inspecteur maritime doit, de plus, s'abstenir de qualifier un produit, un bateau, un service, en réponse à une question d'un Client.

X : LISTES DE FOURNISSEURS

10.0 L'AIMAQ est une organisation objective dont l'impartialité ne doit pas être mise en cause par le soutien, de quelque façon que ce soit, d'un fournisseur, institution ou service relié au milieu nautique et maritime. L'AIMAQ ne peut donc accepter aucune contribution financière ou autre provenant d'intervenants du secteur maritime ou nautique, sauf pour les frais d'adhésion de membres affiliés et corporatifs, lesquels sont soumis à des règles précises établies dans les Règlements de l'AIMAQ.

XI : MEMBRES AFFILIÉS ET CORPORATIFS

11.0 Les membres affiliés et corporatifs de l'AIMAQ doivent payer une cotisation et signer une entente définie dans les Règlements de l'AIMAQ.

11.1 L'AIMAQ publie, par l'intermédiaire de son site web et/ou de son Bulletin, la liste de ses membres affiliés et corporatifs. Bien que cette liste ne constitue pas un endossement de la qualité des produits ou des services rendus par les membres affiliés et corporatifs, l'AIMAQ se réserve le droit absolu de refuser la candidature ou de rayer de sa liste un membre qui porterait ombrage à la réputation de l'Association ou qui serait en conflit avec les valeurs qu'elle soutient.

XII : CONFLITS

12.0 Tout conflit engageant un membre de l'AIMAQ, ou plainte formulée à son égard, découlant de son travail ou de son comportement en général, peut faire l'objet d'une analyse et de recommandations par un comité de l'AIMAQ, que ce conflit vienne de l'extérieur de l'Association ou de l'intérieur. Tous les moyens devront être envisagés par l'AIMAQ pour assurer la résolution de ce conflit, selon le protocole établi dans les Règlements de l'Association. S'il s'avère que la plainte contre un membre est fondée, un comité de l'AIMAQ peut sanctionner le membre.

12.1 L'AIMAQ peut, le cas échéant, défendre l'un ou plusieurs de ses membres lorsque ceux-ci sont victimes d'attaques, de critiques, de dénigrement, d'affronts à leur réputation, ou de quelque outrage que ce soit.

XIII : PUBLICITÉ

13.0 Tout membre de l'AIMAQ doit mentionner l'acronyme de l'association dans toutes les publicités qu'il diffuse.

13.1 Tout Inspecteur maritime membre de l'AIMAQ doit se comporter, dans ses opérations de relations publiques et dans ses publicités, avec dignité. Si le membre écrit des articles ou publie des reportages ou des opinions, il doit toujours le faire en respectant l'Association et les membres qui la composent.

XIV : ÉDUCATION CONTINUE

14.0 L'Inspecteur maritime doit, annuellement, démontrer qu'il continue de développer ses connaissances professionnelles, et qu'il se maintient à jour sur les nouvelles approches ou les nouvelles technologies, et ce, en accord avec les Règlements de l'AIMAQ à l'égard de l'éducation continue.

XV : QUALIFICATIONS REQUISES

15.0 Un Inspecteur maritime qui a déjà passé avec succès, au moins une fois, l'examen ABYC sur les normes et les standards pour les petites embarcations, pourrait devenir membre de l'AIMAQ,

15.1 Un Inspecteur maritime qui est déjà membre SA, AMS de SAMS, membre NAMSGlobal Apprentice, NAMSGlobal Associate ou NAMS CMS³, ou membre d'une autre institution qui exige des preuves de compétence ou qui établit ces preuves par le moyen d'examens, pourrait devenir membre de l'AIMAQ.

15.2 Un Inspecteur maritime qui a passé avec succès les examens du Chapman School of Seamanship ou d'une autre école d'expertise maritime reconnue pourrait devenir membre de l'AIMAQ.

15.3 Tout Inspecteur maritime qui possède des qualifications académiques de niveau collégial ou universitaire pertinentes à la profession d'inspecteur maritime et ayant réussi avec succès une formation d'inspecteur maritime pourrait devenir membre de l'AIMAQ.

15.4 Tout candidat à l'adhésion à l'AIMAQ qui ne répond pas aux normes citées dans 15.0 à 15.3 devra avoir une expérience dans le domaine de l'inspection maritime d'au moins deux ans ou avoir reçu d'un mentor une formation et devra présenter au comité de sélection deux rapports d'inspection maritime (moteur et voile) rédigés selon le format de contenu obligatoire tel que défini à l'Article 5.2 du présent Code. Ces rapports ainsi que l'expérience du candidat dans les domaines nautiques et maritimes seront étudiés par le comité de sélection, et une décision sera rendue sur l'acceptation du candidat dans l'AIMAQ, sur son acceptation conditionnelle, ou sur son rejet.

15.5 Les principales conditions d'admission sont conditionnelle a la réussite de d'un examen pratique sur une embarcation moteur et un voilier d'au moins trente pieds sous la supervision d'un inspecteur désigné par le comité de sélection et un examen théorique, avec les critères cités de 15.0 a 15.4

15.6 Tout candidat dont l'AIMAQ a refusé la candidature peut présenter sa candidature l'année suivante.

³Certified Marine Surveyor

XVI : LIENS AVEC D'AUTRES ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES

16.0 L'Inspecteur maritime membre de l'AIMAQ est encouragé à devenir membre de toute autre association professionnelle liée au domaine de l'expertise maritime ou du nautisme en général.

16.1 L'Inspecteur maritime membre de l'AIMAQ ne peut se joindre à une association professionnelle ou sociale si cette dernière privilégie un fournisseur, un service ou une entreprise nautique en particulier. Cela contreviendrait à la Section IV de ce Code.

ADDENDUM 1 : Format de contenu obligatoire du rapport d'inspection maritime inspiré dans les grandes lignes du Reconnu Recommandé de SAMS. Les membres de l'AIMAQ doivent se conformer à ce Contenu obligatoire.

CONTENU OBLIGATOIRE DU RAPPORT D'EXPERTISE

DÉFINITION

Ce contenu obligatoire des rapports d'inspection de type préachat ou acquisition/renouvellement d'assurances représente un minimum requis. L'Inspecteur maritime peut développer à sa guise un ou plusieurs sujets.

PHILOSOPHIE DU CONTENU OBLIGATOIRE

Bien que l'Inspecteur maritime ne doive jamais considérer comme une réalité ce qu'il n'a pas observé directement lors d'une inspection, il est tout de même dans l'obligation de préciser la source de toute information qu'il aurait obtenue d'une personne sur l'état du bateau qu'il a inspecté.

RAPPORT D'INSPECTION EN DÉTAILS

Chaque page du rapport doit être numérotée selon le format « Page x de y » (ex. : Page 1 de 16, Page 2 de 16, etc.).

L'inspecteur maritime doit présenter son rapport au format lettre standard de 8½ X 11 pouces (21,6 X 28 cm) ou A4.

Limites de l'inspection : un paragraphe doit définir la portée de l'inspection, et ses limites, ainsi que ce qui a été fait et ce qui n'a pas été fait. Par exemple : le moteur a-t-il été testé, la tête de mât a-t-elle été inspectée, etc. Le rapport doit préciser quels appareils l'Inspecteur a utilisé, quelles parties du bateau étaient ou n'étaient pas accessibles, les systèmes qui ont été mis en marche ou non.

Le rapport doit inclure la liste des systèmes et équipements de sécurité obligatoires et exigés par la Garde côtière canadienne ou d'autres institutions de réglementation. Le rapport doit préciser quels équipements sont manquants ou fautifs à cet égard.

Le rapport doit préciser quels systèmes de normes ont été utilisés pour soutenir et guider l'inspection : ABYC, ISO, NFPA, ABS, TP1332, etc.

Le rapport doit être suffisamment précis pour permettre l'identification formelle du bateau. Le rapport doit donc à cet égard contenir les informations suivantes :

- ✓ Nom et modèle du bateau
- ✓ Nom du propriétaire actuel du bateau (s'il est connu)
- ✓ Numéro d'identification de la coque (NIC) : calque ou photographie
- ✓ Année du modèle ou année de fabrication
- ✓ Numéro d'immatriculation officiel (fédéral, provincial, state)
- ✓ Dimensions principales (longueurs, bau, tirant, déplacement, etc.)
- ✓ Constructeur et lieu de construction
- ✓ Photographie du bateau en date de l'inspection
- ✓ Copies de tout document officiel connexe (certificat de stabilité, inspection de radeau de sauvetage, etc.)

Le rapport d'inspection doit aussi contenir des détails sur l'inspection elle-même et ses objectifs :

- ✓ Type d'inspection : préparation d'un voyage, préachat, assurance, évaluation financière, etc.
- ✓ Nom de la personne (ou organisme) qui a demandé l'inspection (Client)
- ✓ Date et lieu de l'inspection et date du rapport d'expertise
- ✓ Situation du bateau (à flots, sur une remorque, un ber, un portique motorisé; etc.)
- ✓ Personnes présentes lors de l'inspection

En autant que possible, le rapport doit faire état du plus grand nombre de numéros de série possibles : moteur (s), groupe électrogène, instruments électroniques, etc. Tout détail qui permet l'identification formelle du bateau est utile.

Le rapport doit faire état du type et de la condition de chaque passe-coque et vanne de mer ainsi que des raccords de plomberie sous la ligne de flottaison statique.

Le rapport doit définir la valeur marchande du bateau en date de l'inspection et expliquer en détails comment il est arrivé à cette valeur. Il doit aussi indiquer clairement la nature des devises utilisées et les taux d'échange en vigueur si nécessaire.

L'Inspecteur maritime doit inspecter chaque système du bateau en précisant sa condition, son apparence, l'entretien dont il a été l'objet, son fonctionnement, s'il a été testé ou non. Se référer à la liste de vérification suggérée à la fin de ce document.

L'Inspecteur doit rapporter ses observations et ses recommandations selon ce qui suit :

- ✓ Sur des systèmes ou équipements non conformes aux règlements ou aux normes en vigueur. S'il s'agit d'un vieux bateau, ce dernier ne doit pas être modernisé afin de se conformer aux normes modernes, sauf s'il y a danger immédiat.
- ✓ L'Inspecteur doit donner son opinion sur des défauts non sujets à des règlements ou des normes (ABYC, NFPA, ISO, TP1332, etc.).
- ✓ L'Inspecteur peut recommander l'ajout ou la modification d'une pièce d'équipement dans le but d'améliorer la sécurité à bord.
- ✓ Les points non conformes, les dommages et les recommandations doivent être illustrés de photographies claires.

Équipement de sécurité : Se référer au Guide de sécurité nautique TP 511 de Transports Canada.

L'Inspecteur maritime peut inclure dans son rapport des exigences de ce guide en fonction de la longueur du bateau inspecté.

L'Inspecteur peut donner son opinion sur l'entretien général du bateau ou sur des conditions qui l'auraient affecté comme un incendie, collision, immersion, etc.

L'Inspecteur maritime doit signer et dater le rapport.

L'Inspecteur maritime doit inclure dans son rapport une attestation semblable à celle qui suit :

J'atteste par la présente qu'au meilleur de mes connaissances :

Les déclarations de faits contenues dans ce rapport sont véridiques et exactes.

Les analyses, opinions et conclusions ne sont limitées que par les conditions et hypothèses limitatives spécifiées dans ce rapport, et elles constituent mes propres analyses, opinions et conclusions professionnelles et impartiales.

Je n'ai aucun intérêt dans le bateau qui fait l'objet de ce rapport, et je n'ai aucun intérêt personnel ou parti pris en regard des parties concernées.

Ma rémunération n'est pas contingente à l'énoncé d'une valeur prédéterminée ou d'une direction de la valeur qui favoriserait la cause du client, pas plus qu'au montant de la valeur estimée, à l'atteinte d'un résultat stipulé à l'avance, ou à la réalisation de quelque événement subséquent.

J'ai personnellement inspecté le bateau qui fait l'objet de ce rapport.

Ce rapport doit être considéré comme un document entier, dont aucune section ne pourrait être extraite ou utilisée individuellement.

Ce rapport est remis sans préjudice et pour l'usage de qui de droit. Ce rapport ne constitue pas une garantie, expresse ou implicite, ni ne garantit la condition future du bateau. Il s'agit de l'énoncé de l'état du bateau au moment de l'inspection uniquement. En foi de quoi, j'ai signé :

INSPECTEUR EN FONCTION : _____ Date : _____

INTRODUCTION

Les systèmes et composants cités dans la liste ci-dessous doivent faire l'objet d'une inspection et apparaître dans le rapport d'expertise maritime. Cette liste n'est pas exhaustive et ne pourrait s'appliquer à tous les bateaux; elle est un guide général que chaque inspecteur verra à adapter en rédigeant son rapport. Pour chacun des éléments qui s'appliquent au bateau inspecté, il faut indiquer la condition générale et l'état de fonctionnement.

COQUE : COMPOSITION ET STRUCTURE

- Matériau de la coque
- Membrures
- Attaches (clous, vis, boulons – pour le bois : enlevés ou non)
- Pont

- Superstructure
- Cloisons et vaigrages
- Lest

MÉCANISMES DE PROPULSION – MACHINES

- Moteur(s) principal(aux); modèle, numéro de série
- Type de carburant
- Puissance nominale
- Âge de l'unité, dernier service d'entretien ou heures d'opération
- Marche arrière et unités connexes
- Système de refroidissement du moteur
- Système d'échappement du moteur
- Ventilation de la salle des machines et ventilateur(s)
- Arbre d'hélice; matériau (si connu), taille
- Roulements de l'arbre d'hélice (presse-étoupe et bague d'étambot)
- Hélice(s); matériau (si connu), taille, pas, nombre de pales
- Système de pilotage; type, nombre de postes
- Safran(s)

RÉSERVOIRS ET TUYAUTERIE

- Réservoirs : carburant, eau, combustible de cuisson et déchets septiques
- Matériau, Emplacement, Capacité, Installation
- Conformité des systèmes d'eaux usées (MSD)
- Conformité des systèmes d'alimentation en carburant
- Passe-coque sous la ligne de flottaison

GRÉEMENT

- Mât(s), espars; nombre, matériau
- Gréement dormant; type, matériau
- Emplanture et épontillage du mât, cadènes
- Gréement courant; type, matériau
- Winchs; marque, nombre, taille
- Inventaire des voiles; type, taille, matériau (si identifiable)

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

- Systèmes CC et CA; voltage
- Batteries : nombre, type et taille
- Batteries : méthode d'installation, attaches et ventilation
- Câblage électrique
- Système de distribution d'électricité
- Dispositifs de protection des circuits
- Systèmes auxiliaires de production d'électricité

- Marque et modèle
- Voltage et capacité
- Type de carburant
- Heures d'exploitation
- Système d'échappement
- Système de charge des batteries (chargeur, convertisseur, alternateur, etc.)
- Système de monitoring électrique
- Protection cathodique (témoin cathodique, anodes de zinc, etc.)
- Systèmes de mise à la masse commune (électrique, galvanique, alimentation de carburant, etc.)
- Protection contre la foudre

ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE DE NAVIGATION

- Compas, systèmes de communication, radar, sonde, indicateur de vitesse, loch, GPS, Loran, etc.
- Pilote automatique
- Permis liés à l'usage de transmetteurs/émetteurs-récepteurs

SYSTÈMES D'EXTINCTION D'INCENDIE

- Unités d'extinction; type, capacité, emplacement
- Pompes et boyaux
- Certificats d'inspection des unités
- Conformité des unités avec les règlements et normes

ANNEXES

- Manufacturier, modèle, désignation, année du modèle
- Numéro d'identification de la coque (NIC)
- Numéro d'immatriculation
- Nom du modèle et numéro
- Mécanisme de propulsion
 - Modèle et numéro de série
 - Puissance nominale
- Équipement de sécurité; type, condition

APPARAUX DE MOUILLAGE

- Ancres; poids, type
- Chaînes et câblots; taille, type, matériau
- Guindeau; type, puissance
- Taquets ou bitte d'amarrage

SYSTÈMES DE VIDANGE DE LA CALE

- Pompes; quantité, type, capacité

- Alarmes de haut niveau d'eau de cale

ÉQUIPEMENTS DE VIE À BORD

- Description de l'intérieur
- Toilettes; quantité, type
- Douches; quantité, type
- Appareils de cuisson; type, source d'énergie
- Systèmes de chauffage et de climatisation

DIVERS

- Permis, licences, certificats d'immatriculation
- Affiches obligatoires et guides d'utilisation
- Toiles de protection
- Appareils récréatifs (pêche, sonorisation, etc.)
- Remorque, marque, modèle et numéro d'identification du véhicule (NIV ou VIN en anglais)