

Le rapport de mer comprend 3 parties :

1 Partie invariable d'introduction

2 Partie variable de l'historique de l'événement de mer

3 Partie invariable de conclusion

L'introduction et la conclusion représente les partie invariables ; le développement représente la partie variable.

Il est important que les personnes qui liront votre rapport, votre compagnie d'assurance, l'expert maritime, la partie adverse, les affaires maritimes, et éventuellement les tribunaux sachent non seulement comment l'accident s'est produit, mais encore, qu'ils connaissent :

- votre nom
- le nom de votre bateau
- le nombre de personnes composant l'équipage
- le port de départ et
- la destination indiquant les heures et les dates ainsi que les routes suivies ;
- les conditions météorologiques, la force et la direction du vent, l'état de la mer, la visibilité rencontrés, toutes ces conditions ayant pu influencer sur l'événement de mer ou le provoquer.

Le style doit être précis et concis Dans la rédaction mettez les phrases bout à bout sans laisser de blanc.

Le capitaine du navire se réserve toujours le droit d'amplifier son rapport si besoin est.

1. Constitution de la partie invariable d'introduction

Dans tous les cas commencez par ces phrases :

- *Je soussigné (votre nom)*
- *(votre titre dans la vie)*
- *détenteur d'un permis (le type du permis) de conduire les navires de plaisance à moteur*
- *patron du navire de plaisance (nom du bateau)*
- *de type (type du bateau)*
- *de jauge brute detonneaux (celle inscrite sur le certificat de francisation)*
- *armé encatégorie*
- *immatriculé à.... (nom du port d'attache)*
- *sous le numéro*
- *et dont je suis le propriétaire (ou) appartenant à monsieur X... (ou) appartenant à la société de location nommée Y... et dont le siège est à*
- *atteste les faits suivants :*
 - o *j'ai appareillé de (port)*
 - o *le (date)*
 - o *avec un équipage depersonnes*
 - o *le bateau en bon état de navigabilité*
 - o *pour me rendre à*
 - o *ou pour effectuer la régates etc.*

Cette première partie situe le bateau et le patron.

2. Constitution des parties variables

L'ECHOUEMENT

Avant l'évènement de mer (le pourquoi malgré ?)

- les conditions de temps (vent mer visibilité)
- les conditions exceptionnelles à bord : navigation difficile, position peu précise, mouvements violents, malade, etc.....
- les conditions exceptionnelles extérieures : bouées éteintes, balisage manquant etc.....
- l'application du respect des règles de sécurité à bord ; harnais capelés, veilles VHF et visuelle assurées, etc

Pendant l'évènement de mer (le comment ?)

- l'enchaînement des faits qui a diminué votre vigilance : doute sur la position, la volonté de rester hors des dangers, la volonté de marquer les autres concurrents de la régates, etc....., faits qui ont tous concordés à la sortie de la route de sécurité tracée sur la carte.

- **Le choc est toujours extrêmement violent et ébranle l'ensemble des appendices sous-marins , les structures de coques et le gréement dans sa totalité.**
 - **Notez :** l'heure, les réactions de votre bateau, les conséquences d'une éventuelle voie d'eau, les blessés, etc
 - Votre décision concernant la sécurité de votre équipage et de votre bateau : appel VHF sur le 16, lancement de fusées de détresse ; appel d'un autre bateau croisant dans les environs, mise à l'eau du canot de sauvetage, etc
- Après l'évènement de mer (le pourquoi ?)
- Déséchouage du bateau, mesures prises et par qui, l'heure, les aides etc.....
 - L'arrivée en sécurité dans un port : l'heure et le nom du port, les mesures pour garder votre bateau à flot ou pour sauver le matériel, etc.....
 - Les dégâts apparents constatés : œuvres vives, œuvres mortes, gréement, moteur, etc
- Ajouter toujours :** « je fais les plus expresses réserves sur les dégâts constatés et les avaries qui pourraient être découvertes par la suite ».

HEURT CONTRE UN QUAÏ

Avant l'évènement de mer (le pourquoi malgré ?)

- les conditions de temps (vent mer visibilité)
- les conditions exceptionnelles à bord : le fort courant traversier, dérive importante, mouvements violents, avaries sur le moteur, dans le gréements, dans les circuit électriques, houle au ponton, amarre sous tension anormale etc.....
- les conditions extérieures : votre route par rapport au quai ou ponton, l'éclairage du ponton, la présence d'autres bateaux, l'absence d'un responsable du port sur le ponton, le ponton trop court, votre position au ponton ou du quai etc.....
- l'application effectives des règles du port : le croisement sur tribord, la vitesse réduite entre les pontons, les amarres et défenses en nombres suffisants, etc

Pendant l'évènement de mer (le comment ?)

- l'enchaînement des faits qui a diminué votre vigilance : manœuvre urgente qui vous a mis hors de la présentation d'accostage et qui a augmenté votre dérivé, la rupture des amarres, la panne de votre moteur, etc

- Les instants qui ont précédé le choc : votre manœuvre pour éviter la collision
- **Le choc est toujours extrêmement violent et ébranle l'ensemble des appendices sous-marins , les structures de coques et le gréement dans sa totalité.**

- **Notez :** l'heure du choc ou l'heure à laquelle vous avez été prévenu, ou l'heure à laquelle vous avez découvert votre bateau en mauvaise posture, etc

- Votre décision concernant la sécurité de votre bateau : appel VHF sur le canal 9 (canal portuaire) , la reprise de l'amarrage ou le dégagement de votre bateau.

Après l'évènement de mer (le pourquoi ?)

- Les mesures prises pour garder le bateau à flots : batardeau, demande de grue, la surveillance etc.....
- Les dégâts apparents constatés : sur la coque, les œuvres vives, œuvres mortes, gréement, moteur, etc

Ajouter toujours : « je fais les plus expresses réserves sur les dégâts constatés et les avaries qui pourraient être découvertes par la suite .

Attention : à l'étranger ne demandez pas de suite la sortie de l'eau de votre bateau attendez l'expert de votre assurance qui vous conseillera.

L'ABORDAGE

Avant l'évènement de mer (le pourquoi malgré ?)

- les conditions de temps (vent mer visibilité)
- les conditions exceptionnelles à bord : navigation difficile, position peu précise, mouvements violents, malade, avaries dans le gréement, dans les circuits électriques, etc.....
- les conditions exceptionnelles extérieures : navigation intense autour de votre bateau, au port ou en mer, bouées éteintes, balisage du chenal manquant etc.....

- l'application effective du respect des règles de priorité ou de régate : manœuvres, veille sous le vent, etc

Pendant l'évènement de mer (le comment ?)

- l'enchaînement des faits qui a diminué votre vigilance : manœuvre urgente qui vous a distrait de la veille, la volonté de rester hors des dangers d'échouage, la manœuvre insolite d'un autre concurrent de la régate, le manque de feux de navigation, etc

- Les instants qui ont précédé le choc : votre manœuvre pour éviter la collision, votre demande de priorité, votre demande d'attention de la part de votre équipage, etc.....

- **Le choc est toujours extrêmement violent et ébranle l'ensemble des appendices sous-marins , les structures de coques et le gréement dans sa totalité.**

- **Notez :** l'heure , les réactions de votre bateau, les conséquences d'une éventuelles voie d'eau, les blessés, le nom ou le numéro de voilure du bateau abordeur ou abordé, etc

- Votre décision concernant la sécurité de votre équipage et de votre bateau : appel VHF sur le 16, lancement de fusées de détresse ; appel d'un autre bateau, mis à l'eau d'un canot de sauvetage, gonflage des volumes de flottabilités, abandon de la régates, l'heure, etc

Après l'évènement de mer (le pourquoi ?)

- Les mesures prises pour garder le bateau à flots.....

- Le remorquage éventuel : l'heure de passage de la remorque, le nom du remorqueur, etc..

- L'arrivée en sécurité dans un port : l'heure et le nom du port, les mesures pour garder votre bateau à flot ou pour sauver le matériel, etc.....

- La signification de la collision au patron de l'autre bateau : par tous les moyens disponibles, l'évocation des règles de l'YRU vous mettant dans votre priorité avant l'abordage et pendant la régates etc.....

- Les dégâts apparents constatés : œuvres vives, œuvres mortes, gréement, moteur, etc

- **Ajouter toujours :** « je fais les plus expresses réserves sur les dégâts constatés et les avaries qui pourraient être découvertes par la suite ».

PROCEDURE OBLIGATOIRE EN CAS DE NAUVRAGE

En plus des formalités indiquées, faites à la douane la déclaration de perte de votre bateau avec la copie de votre rapport de mer relatant les circonstances de l'évènement.

3. Constitution de la partie invariable de conclusion

Dans tous les cas terminer par cette phrase :

- *En foi de quoi, j'ai rédigé ce présent rapport sincère et véritable et me réserve le droit de l'amplifier si besoin est .*

- *Fait à (.....) , le (...) Signature.*

La conclusion également invariable insiste sur le fait que votre rapport est digne de foi et correspond bien avec le journal de bord, la carte et la déclaration des témoins.

Vous avez toujours le droit de rajouter des détails sur une annexe ou une ampliation de votre rapport si le besoin de l'enquête le faisait sentir.