

RAPPORT TECHNIQUE D'AVARIE

Généralité :

A bord de son navire ;

Le chef mécanicien est le premier responsable de l'entretien, de la maintenance, de la surveillance et du bon fonctionnement des équipements techniques du navire (eau, air, froid, énergie mécanique et électrique, informations et sécurité de navigation, moyens de propulsion et d'orientation).

A cet effet il est à la fois superviseur de l'ensemble des équipements et également acteur technique capable d'intervenir rapidement et efficacement pour corriger un dysfonctionnement ou réparer une panne.

1) Identification des avaries

Les dysfonctionnements ou avaries sont constatés généralement par les moyens suivants :

- L'ouïe : (grincement, sifflement, vibration, détonation, alarme sonore, changement de bruit)
- La vue : (écoulement, jaillissement, envahissement, arrêt complet ou ralentissement déformations, rupture etc.)
- Le Toucher : (Echauffement, refroidissement vibration,)
- L'odorat.

2) Recherche des causes des avaries a bord des navires

-Causes accidentelles :

(Exemple 1 : Une voie d'eau dans la coque résultant d'un abordage et entraînant un envahissement de la cale machine

Exemple 2 : Déformations des pales d'hélice de propulsion entraînant une vibration anormale du navire suite à contact avec un corps solide étranger.

Exemple 3 : Armoire électrique incendiée suite à court-circuit. etc.)

Exemple 4 : fuite importante d'huile du système hydraulique de l'appareil à gouverner

-Causes techniques

(Manque de maintenance, utilisation de matériels non adaptés, procédures non conformes, défaut de conception, conception etc.)

-Causes humaines :

(Mauvaise programmation, passation de quart mal faite, inattention, insuffisance de formation ou manque de qualification, consignes erronées. etc.)

-Cas de force majeure

(Circonstance exceptionnelle, imprévisible, inévitable et incontournable)

3 Conduite et procédure

Que faire en cas d'avarie

- Isoler le système principal avarie et déployer le système secours si possible puis prévenir la passerelle de la nouvelle situation technique du navire.
- Se conformer strictement au protocole de marche en avarie décrit dans la procédure si possible
- Rechercher les causes probables et décider de l'intervention pour un retour à la normale.
- Rédiger des consignes de fonctionnement pour la circonstance.
- Consigner toutes les actions menées au cours de l'intervention dans le registre de Machine
- Rédiger un rapport technique d'avarie à communiquer au commandant et au département technique

Le but du rapport

Après constatation d'une avarie de machine ayant compromis la bonne marche du navire par un arrêt ou un ralentissement notable, le chef du service machines devra remettre à son Commandant un rapport circonstancié qui confirmera la relation verbale des faits, et lui donnera la valeur du document.

Ce rapport établi en plusieurs exemplaires sera par ailleurs destiné :

- au service Technique central ;
- au service Technique local (port d'attache du navire) ;
- au service de contrôle accrédité par la compagnie (bureau Véritas par exemple) ;
- aux archives du service Machines.

Le rapport a essentiellement pour but :

1) De rendre compte au commandant :

- des circonstances de l'avarie ;
- des causes probables ou certaines ;
- des mesures qui ont été prises pour continuer à fonctionner dans les meilleures conditions possibles ;
- des réparations à prévoir dès l'arrivée au prochain mouillage ou au port d'attache ;
- de la durée probable de ces réparations si elles risquent de rendre le navire indisponible.

Il est du devoir du Chef Mécanicien d'informer le Commandant de l'état actuel du matériel et de ses qualités propulsives et manœuvrières.

Son rapport devra contenir, s'il le juge utile tous conseils techniques susceptibles d'éviter à la mer comme au cours des manœuvres, une fatigue anormale du matériel que l'avarie aurait pu affaiblir. Il est normalement responsable de toutes avarie ou incidents de navigation consécutifs à la diminution d'une faiblesse du groupe propulsif.

2) De faire connaître aux services techniques :

- la nature de l'avarie par l'exposé détaillé des constatations ;
- les causes probables, compte tenu des signes précurseurs ;
- les dispositions prises par le bord pour réparer provisoirement ;
- les services attendus des chantiers à l'arrivée au port de réparation ;
- la nature des pièces de rechange utilisées et à réapprovisionner ;
- les suggestions relatives à une éventuelle modification à apporter au tracé de certaines pièces, tuyautages ..., ou à la conduite et l'entretien des machines.

Remarques :

1 – La société de classification ne sera informée de l'avarie, par les services Techniques de la Compagnie, que si ces derniers le jugent utile.

2 – Le rapport d'avarie doit être purement technique. S'il y a eu faute professionnelle caractérisée, on peut le mentionner brièvement dans les causes de l'avarie en évitant toute dissertation relative au comportement du personnel et sans citer de noms. Se réserver par contre d'adresser séparément au Commandant un rapport personnel et confidentiel relatant les fautes professionnelles graves commises, méritant une sanction.