



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
National Marine Contractors Association
www.namca-ru.org, namca@namca-ru.org



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП Январь 2023



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
National Marine Contractors Association
www.namca-ru.org, namca@namca-ru.org



ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Аббревиатуры	3
2. Назначение и область применения	3
3. Цель документа	3
4. Общая информация	4
5. Перечень рекомендаций по системам ДП за январь 2023	5



1. Аббревиатуры

АДГ – Аварийный дизельгенератор
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных переключений
ИБП – Источник бесперебойного питания
и т.п. – И тому подобное
НАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
МППСС-72 – Международные Правила Предупреждения Столкновений Судов в море, 1972 года
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности ДП
РФ – Российская Федерация
ТНПА – Телеуправляемый необитаемый подводный аппарат
ЦПУ – Центральный пост управления
ASOG – Activity Specific Operating Guidelines
FMEA – Failure Mode and Effects Analysis
MRU – Motion reference unit
NAMCA – National Marine Contractors Association

2. Назначение и область применения

Этот документ предназначен для улучшения подготовки судового персонала перед проведением АФТОС, подтверждающих и периодических испытаний системы ДП на судах, работающих в РФ и за её пределами, а также повышения уровня эксплуатации судов с системами динамического позиционирования.

3. Цель документа

- 3.1. Обеспечить судовладельцев и судового персонал информацией по рекомендациям, выявленным при проверках и тестированию систем ДП для возможности заблаговременной оценки и подготовки своих систем ДП, документации и процедур, к такого вида инспекциям;
- 3.2. Улучшить общий индустриальный уровень качества испытаний и проверке систем ДП для поддержания высоких отраслевых стандартов эксплуатации судов;
- 3.3. Повысить национальные стандарты для судов, оборудованных системами ДП.



4. Общая информация

Для разработки данного документа принимается отечественный и зарубежный индустриальный опыт, полученный на основании рекомендаций выявленных во время проведения проверок судовых систем ДП.

Вся информация в документе публикуется без указания названия Компании, имени участников и любой другой конфиденциальной информации и нацелена исключительно для повышения уровня безопасности при работе на судах с системами ДП.

Рекомендации для составления документа принимаются от всех участников индустрии, которые могут включать в себя, но не ограничиваются членами судового экипажа, судовыми компаниями, сервисными компаниями, производителями и установщиками оборудования ДП, компаниями и лицами производящими тестирование и проверки систем ДП и т.п. Информацию для рассмотрения материалов на публикацию в ежемесячных бюллетенях ДП и по другим вопросам и предложениям просьба направлять на адрес электронной почты namca@namca-ru.org



5. Перечень рекомендаций по системам ДП за январь 2023

- Сенсорный монитор операционной станции №1 системы ДП рекомендуется заменить на новый, так как обнаружены следующие дефекты: общее состояние неудовлетворительное (трещины на экране), потеряна возможность регулировки контраста и подсветки.
- АДГ не в рабочем состоянии.
- ИБП не выдержали тестирования 30 минут со всеми подключенными к ним потребителями. Рекомендуется поменять батареи на новые.
- Установленный на борту судна ДПП (MRU) по рекомендации компании производителя должен проходить регулярную калибровку которая просрочена. В случае невозможности привлечения специалистов компании производителя рекомендуется привлекать отечественных специалистов производящих такие виды услуг.
- Персонал МО не имеет обучения для ключевого технического персонала ДП. Детали ознакомительного курса описаны в НАМП ДП 4 и МАМП М 117.
- Обновленные публикации МАМП не доступны на борту судна.
- При проверке связи между ключевыми и аварийными постами управления один телефон обнаружен в не рабочем состоянии.
- ОПСВД (ASOG) рекомендуется разрабатывать и корректировать для каждого нового вида работ.
- На судне отсутствуют фигуры МППСС-72, а также неисправен один из огней «судно ограниченное возможностью маневрировать» которые необходимы при запланированных работах.
- В ЦПУ ТНПА не проведена двусторонняя проводная связь, позволяющая поддерживать коммуникацию без использования рук.
- На судне во время работы в режиме ДП не используется конфигурация размыкания шины правого и левого борта как описано в АФТОС (FMEA). Экипажу рекомендуется соблюдать разработанные процедуры или доказать документально невозможность или нецелесообразность использования такой системы работы с последующими корректировками и пересмотром АФТОС (FMEA). По словам экипажа установленный на судне тип шинного размыкателя позволяет работать на замкнутых шинах, но документальное подтверждение этому не предоставлено.
- На судне отсутствует техническая документация производителя на некоторое оборудование системы ДП. Рекомендуется найти утерянные документы для использования основным персоналом системы ДП.