



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков  
National Marine Contractors Association  
[www.namca-ru.org](http://www.namca-ru.org), [namca@namca-ru.org](mailto:namca@namca-ru.org)



## **ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП Март 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 март 2023.....	5



## 1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно предупредительная сигнализация  
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем  
ДГ – Дизельгенератор  
ДП – Динамическое позиционирование  
ИБП – Источник бесперебойного питания  
и т.п – и тому подобное  
МАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков  
МО – Машинное отделение  
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков  
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности ДП  
ПКМ – Помощник капитана морской  
ПУ – Подруливающие устройства  
РФ – Российская Федерация  
ЦПУ – Центральный пост управления  
ASOG – Activity Specific Operating Guidelines  
CMID – Common Marine Inspection Document  
DC – Direct current  
FMEA - Failure Mode and Effects Analysis  
MRU – Motion reference unit  
NAMCA – National Marine Contractors Association  
OVID – Offshore Vessel Inspection Database  
SIMOPS – Simultaneous operations  
UPS – Untrappable power supply

## 2. Назначение и область применения

Этот документ предназначен для улучшения подготовки судового персонала перед проведением АФТОС (FMEA), 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 судовой 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](mailto:namca@namca-ru.org)



## 5. Перечень рекомендаций по системам ДП за март 2023

- ДП принтер обнаружен выключенным во время испытаний. В системе обнаружено большое количество не распечатанных сообщений. Рекомендуется держать принтер включенным, распечатанные сообщения системы собирать в архив. Хранить на борту в архиве в течение срока определенного компанией, если такой срок не определен процедурами компании оператора, рекомендуется хранить их на борту не менее 2-х лет.
- На судне обнаружена не корректная процедура аварийной остановки ПУ на мостике.
- Защитные крышки на некоторых кнопках аварийных остановок ПУ поломаны или отсутствуют, необходимо установить новые или отремонтировать имеющиеся.
- В случае появления возможности технического сопровождения и привлечения специалиста компании-производителя, необходимо закупить, установить, и интегрировать в систему Зй гирокомпас, для соответствия современным международным отраслевым стандартам в части количества гирокомпасов для судов класса ДП 2.
- Датчик пространственных перемещений (MRU) системы ДП. Интервал обслуживания, рекомендованный производителем, составляет 4 года. Рекомендуется производить калибровку на основании документов производителей оборудования.
- На борту отсутствует анализ производительности системы ДП при наихудшем отказе. Ссылка МАМП М 103 раздел 3.6.
- Руководство по ДП операциям, как описано в МАМП М 103 раздел 3.3 отсутствует на борту судна.
- На борту судна ОПСВД (ASOG) с предыдущего проекта, подписан членами экипажа, но не подписан представителем фрахтователя, а также представителем компании и капитаном.
- АПС по низкому давлению смазочного масла на ДГ 1 и 2. Ни один из отстойников не оборудован сигнализацией низкого уровня масла. Во время работы в режиме ДП, со слов экипажа, проводятся регулярные проверки, для предотвращения потери ДГ 1, 2 из-за отсутствия смазочного масла. Документы, подтверждающие периодические проверки не предоставлены. В таких случаях рекомендуется разработать процедуру регулярных проверок в МО, с указанием факта проверки.
- Записи, процедуры и подтверждающие документы по обслуживанию некоторых составляющих оборудования системы ДП согласно рекомендациям производителей, опытом судовых специалистов и специалистов Компании отсутствуют на борту. Рекомендуется включать все компоненты системы ДП в судовые системы планового обслуживания.
- Процедуры совместных операций (SIMOPS) нет на борту. Рекомендовано разработать и внедрить на судне (Для примера DYNAMIC POSITIONING CONFERENCE October 9-10, 2007)
- На судне не проводятся индустриальные инспекции (CMID или OVID). Рекомендуется на регулярной основе проводить инспекции судов.



## Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков National Marine Contractors Association

[www.namca-ru.org](http://www.namca-ru.org), [namca@namca-ru.org](mailto:namca@namca-ru.org)



- 2 ПКМ не имеет обучения системам ДП. Рекомендуется пройти начальный курс обучения перед началом работы в ДП под руководством Старшего Оператора ДП Системы.
- На проекте, рекомендуется организовать вахту на мостике во время ДП операций класса 2 следующим образом: Старший и Младший Оператор ДП (одновременно), имеющих соответствующую сертификацию и опыт.
- Если по условиям Заказчика будет оговорена работа 24/7, дополнительный персонал должен быть привлечен на время проекта, для обеспечения безопасности, согласно концепции ДП 2 класса во время несения ДП вахты мостике и в ЦПУ МО.
- Аккумуляторная система постоянного тока (DC) 10 – Емкость не измерена. На судне нет специального оборудования для измерения силы тока.
- Список потребителей в шкафу ИБП (UPS) в помещении гирокомпасов с надписями на норвежском языке, необходимо обновить в соответствии с рабочим языком судна.