



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП Ноябрь 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 ноябрь 2023	5



1. Аббревиатуры

АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
НАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности ДП
РФ – Российская Федерация
СУБ – Система управления безопасностью
ТО – Техническое обслуживание
ЦПУ – Центральный пост управления
ASOG – Activity Specific Operating Guidelines
DP – Dynamic positioning
FMEA – Failure Mode and Effects Analysis
MRU – Motion Reference Unit
NAMCA – National Marine Contractors Association
UTC - Universal Time Coordinated

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



5. Перечень рекомендаций по системам ДП за ноябрь 2023

- При переносе системы дистанционного джойстика между станциями контроля выявлены неполадки.
- ОПСВД (ASOG) не подписан представителями Компании и Заказчика.
- На схемах потребителей в распределительных щитах оборудования, относящемуся к системе ДП обнаружены многочисленные исправления, выполненные ручкой. Рекомендуется перепроверить правильность подключения и изготовить корректные схемы подключений сверив их корректность с информацией приведенной в АФТОС. Соответственно в случае несоответствия систем подключения рекомендуется провести пересмотр АФТОС.
- СУБ компании в части расследования происшествий ДП ссылается на возможность скачивания файла с сайта МАМП, но такая возможность отсутствует на борту. На мостике в папке ДП процедур найдена форма 2009 года. Новый формат выпущен 03.2022, рекомендуется обновить.
- На некоторое, относящееся к системе ДП оборудование не производится в полном объеме ТО в соответствии с рекомендациями производителя (МАМП М 109 – 4.8). Рекомендуется перепроверить инструкции ко всему относящемуся к системе ДП оборудованию, а также учесть опыт судовых специалистов, хорошую морскую практику и улучшить систему проверок оборудования в бумажном формате, или в судовой электронной системе ТО.
- На судне отсутствует процедура восстановления ДП системы после обесточивания.
- В ЦПУ отсутствовали стандартные распоряжения, связанные с ДП операциями, как указано в документе DP operations manual /3-1.7.2 Responsibility / 3
- Ознакомительная контрольная карта для вновь прибывшего второго помощника отсутствовала (Ссылка - СУБ компании)
- Руководство по ДП операциям не соответствует рекомендациям МАМП М 103, М 109 по содержанию. (Ссылка МАМП М 103, М 109)
- Время на относящемуся к системе ДП оборудовании не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать все оборудование к одному стандарту времени местному или всемирному координированному времени (UTC).
- Установленный на борту судна ДПП (MRU) по рекомендации компании производителя должен проходить калибровку каждые 3 года. 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 рекомендациях НАМП ДП 4 и МАМП М 117.
- Обновленные публикации НАМП и МАМП не доступны на борту судна.



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
National Marine Contractors Association

www.namca-ru.org, namca@namca-ru.org



- На борту нет документов по специфическим характеристикам района и типа запланированных работ. Рекомендуется запрашивать Заказчика о таких документах перед каждым вводом судна в чартер.