



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП Март 2024



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 2024..... | 5 |



1. Аббревиатуры

АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
ГК – Гирокомпас
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
ИСА – Интегрированная система автоматике
и т.п. – и тому подобное
МАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ПВ – Пресная вода
РЩ – Распределительный щит
РФ – Российская Федерация
СУБ – Система управления безопасностью
ТНПА – Телеуправляемый, необитаемый подводный аппарат
ТО – Техническое обслуживание
ЦПУ – Центральный пост управления
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 март 2024

- Второму электромеханику рекомендуется пройти программу обучения по обслуживанию систем ДП в соответствии с МАМП М 117 пункт 6.4.
- Ключевой персонал системы ДП не имеет сертификатов об обучении, на основании промышленных стандартов.
- СУБ компании в части расследования происшествий ДП ссылается на возможность скачивания файла с сайта МАМП, но файл, находящийся на борту не обновлен до последней версии.
- На судне есть процедура восстановления системы ДП после обесточивания, но рекомендуется дополнить ее такими пунктами, как включение относящегося к оборудованию системы ДП и ввод его в работу (например ГК, компьютер системы ДП и т.п).
- Система Аварийно световой сигнализации статуса системы ДП не работает.
- РЩ ИСА отсутствует лист с перечнем потребителей.
- В электронной судовой системе ТО указана информация о прохождении калибровки системы ДПП (MRU) системы ДП в 2022 году, но подтверждающий сервисный отчет на эту работу не предоставлен.
- Система переносного джойстика не работает.
- Проверочный лист системы ДП при входе в 500м зону в ЦПУ МО заламинирован и не ведется в формате, который можно было бы проверить в случае такой необходимости.
- Кормовое подруливающее устройство №4 не в рабочем состоянии.
- Система независимого джойстика не установлена.
- При специфических видах работ, таких как работы с ТНПА, рекомендуется установить и использовать на борту систему звуко-светового оповещения системы ДП.
- При специфических видах работ, таких как работы с ТНПА рекомендуется разработать и использовать соответствующие проверочные листы и соответствующие процедуры для системы ДП.
- Монитор на системе Фанбим работает с искажением изображения. Рекомендуется заменить на новый.
- Некоторые надписи на кнопках ручного управления не читаемые. Рекомендуется обновить маркировку.
- Индикатор потери питания насоса ПВ №1 не работает.
- Рекомендуется подключить дифференциальные поправки к ДГССП.



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков National Marine Contractors Association

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



- Рекомендуется проверить координаты антенн ДГССП относительно судна.
- На судне установлено 2 ГК, но они могут быть интегрированы в систему ДП только по одному переключателем. Рекомендуется подключить их таким образом, чтобы оба были в системе ДП одновременно для соответствия классу судна ДП 1.
- 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.
- Время на относящемся к системе ДП оборудовании не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать все оборудование к одному стандарту времени местному или всемирному координированному времени (UTC).
- На установленном, на борту судна ДПП (MRU) на системе ДП и на системе гидроакустической системе позиционирования, по рекомендации компании производителя, просрочен срок калибровки. Рекомендуется пройти проверку системы. 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.
- На борту нет документов по специфическим характеристикам района и типа запланированных работ. Рекомендуется запрашивать Заказчика о таких документах перед каждым вводом судна в чартер.