



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП Апрель 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 апрель 2024	5



1. Аббревиатуры

АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
ГД – Главный двигатель
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
ИБП – Источник бесперебойного питания
и т.п. – и тому подобное
КПУ – Кормовое подруливающее устройство
МАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
НПУ – Носовое подруливающее устройство
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности
РМРС – Российский морской регистр судоходства
ASOG – Activity Specific Operating Guidelines
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 уровень национальных стандартов 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 апрель 2024

- Защитная крышка на переключателе режимов отсутствует.
- ДП планшет не используется на борту для обычного режима работы в ДП, а также для конфигурации наихудшего отказа.
- На судне нет формы расследования происшествий при работе судна в режиме ДП.
- Правила классификации РМРС описывают необходимость установки 3х датчиков ДПП (НД № 2-020101-174 пункт 8.11).
- Система гидроакустического позиционирования не в рабочем состоянии.
- Во время испытаний несколько раз происходило отключение НПУ №2.
- При выключении ИБП № 2 клеммы F6 отключаются обе системы ДГССП, что не соответствует конфигурации класса судна ДП 2.
- Процедуры по действиям при аварийных ситуациях и сбоях системы ДП отсутствуют.
- Рекомендуется разработать для судна проверочный лист «прибытие на место проведения работ».
- На борту не ведётся журнал при работе судна в режиме ДП.
- На борту нет разработанного для судна ОПСВД (ASOG).
- Обнаружена неисправность датчика выхлопных газов ГД №4.
- Систему лазерного позиционирования Фанбим рекомендуется запитать на запасной выключатель ИБП №2.
- На ГД пр.б и КПУ №2 анализ последствий не сработал.
- Во время тестирования КПУ №2 произошел сбой в работе с автоматическим отключением из системы ДП.
- Во время тестирования НПУ №1 произошел сбой в работе с автоматическим отключением из системы ДП.
- 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.



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков National Marine Contractors Association

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



- Один из членов экипажа имеет просроченный сертификат по системам ДП. В случае невозможности получения сертификата за рубежом рекомендуется получить его в Национальной Ассоциации Морских Подрядчиков (namca@namca-ru.org)
- 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.