



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



**ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ
ПО СИСТЕМАМ ДП
ОКТАБРЬ 2024**



ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Аббревиатуры	3
2. Назначение и область применения	4
3. Цель документа	4
4. Общая информация	4
5. Перечень рекомендаций по системам ДП за октябрь 2024	5



1. Аббревиатуры

АИС – Автоматическая Идентификационная Система
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
ДП – Динамическое позиционирование
ДСГП – Дифференциальная система глобального позиционирования
и т.п. – и тому подобное
ИСА – Интегрированная система автоматике
КАД – Кормовой азимутальный движитель
Л.Б. – Левый борт
МАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
НПУ – Носовое подруливающее устройство
Пр.Б. – Правый борт
ПТО – Программа технического обслуживания
РФ – Российская Федерация
СГП – Система глобального позиционирования
СДП – Система динамического позиционирования
СНД – Система независимого джойстика
FMEA – Failure Mode and Effects Analysis
HSSE - Health, Safety, Social and Environmental
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 ограничиваться 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 октябрь 2024

- Главная пропульсивная установка пр.б не подключается к системе независимого джойстика СДЖой. Рекомендуется устранить неисправность.
- На борту нет распечатанных диаграмм анализа производительности исправной системы ДП и ее компонентов, а также анализ при наихудшем отказе. (МАМП М 103 раздел 3.6).
- Некоторое оборудование ДП показывает не правильное местное время или UTC. Рекомендуется перепроверить и синхронизировать все относящееся к системе ДП оборудование к одному стандарту времени UTC или местному.
- Выявлена неисправность 3х лампочек в кнопках пультов управления судна. Рекомендуется проводить регулярные проверки на основании разработанной ПТО.
- Рекомендуется промаркировать ДСГП, которые используются (№1 и 2).
- Рекомендуется обновить маркировку СНД.
- На борту не ведется маневренный планшет ДП. Рекомендуется регулярное ведение планшета.
- На судне отсутствует последняя версия МАМП HSSE 16. Рекомендуется иметь актуализированные документы.
- На борту судна отсутствует процедура восстановления СДП после обесточивания. Рекомендуется разработать логически последовательную процедуру как для перезапуска механизмов, так и для самой системы ДП.
- На борту нет маяков-ответчиков для проверки СГП.
- Выявлено несоответствие информации, указанной в ДП АФТС с указанием шин. Рекомендуется пересмотреть ДП АФТС и откорректировать маркировки шин.
- Основному техническому персоналу ДП МО рекомендуется пройти ознакомительный курс ДП, описанный в: НАМП ДП 4 пункт 11 и приложение 1, МАМП 117 пункт 4.4, приложение 3.
- Контроллер одного из каналов системы ИСА работает со сбоями и нуждается в периодическом перезапуске системы. Рекомендуется организовать проверку и ремонт системы.
- В шкафу с электронным оборудованием, относящимся к системе ДП обнаружены документы, хранящиеся между проводами и оборудованием. Рекомендуется заказать специальные крепления или использовать файлы формата А4 прикрепленные к внутренней стороне дверцы.
- В шкафу с электронным оборудованием, относящимся к системе ДП обнаружены списки потребителей с исправлениями. Рекомендуется держать списки без исправлений.
- На Шкафах с электронным оборудованием NB91 и NB92 нанесена маркировка ручкой MS21 1Q13 и MS21 1Q14. Рекомендуется наносить такую маркировку DYMO принтером или другим способом в соответствии с хорошей морской практикой.



- В шкафу с электронным оборудованием NB93 отсутствует лист с потребителями. Рекомендуется разместить.
- Рекомендуется нанести маркировку на ДГСП №1 и 2.
- Во время работы судна в режиме ДП, выполняя специфические операции рекомендуется менять статус в АИС на «Судно, ограниченное в возможности маневрировать».
- На НПУ № 2 и КАД пр.б и л.б анализ последствий не работает как ожидалось. Рекомендуется обратиться к производителю ДП системы для настройки данной функции.