



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ По системам ДП

Июль 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 июль 2024	5



1. Аббревиатуры

АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
БЗК – Быстрозапорный клапан
ВКВ – Всемирное координированное время
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ДГ – Дизель генератор
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
ИБП – Источник бесперебойного питания
и т.п. – и тому подобное
КНО – Конфигурация наихудшего отказа
КРР – Критичные рабочие режимы
КПУ – Кормовое подруливающее устройство
НАМП – Международная Ассоциация Морских Подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
НПУ – Носовое подруливающее устройство
ОВО – Одновременно выполняемые операции
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности ДП
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РФ – Российская Федерация
РЩ – Распределительный щит
СДП – Система динамического позиционирования
СНД – Система независимого джойстика
СПНТ – Система позиционирования натянутый трос
ТНПА – Телеуправляемый необитаемый подводный аппарат
ТО – Техническое обслуживание
FMEA – Failure Mode and Effects Analysis
HSSE - Health, Safety, Social and Environmental
IMCA – International marine contractors association
NAMCA – National Marine Contractors Association



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 июль 2024

- Защитная крышка на переключателе режимов ДП отсутствует. Рекомендуется установить.
- СНД 2 из 3х станций в работе, но подключить их для тестирования не удалось. Рекомендуется проверить, устранить неисправность.
- Маневренные тесты по КНО не пройдены. Происходит сбой оборудования, и, судно теряет позицию. Рекомендуется произвести проверку и устранить неисправность.
- При отключении шины 230В произошло неожиданное отключение шины А 690В. Рекомендуется проверить и устранить причину.
- 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.
- На судне нет документации по системам ДП МАМП, НАМП и РМРС. Рекомендуется вести актуализированную библиотеку документации по системам ДП.
- Программа обслуживания оборудования СДП не предоставлена. Рекомендуется разработать и внедрить.
- Процедура восстановления СДП после обесточивания не предоставлена. Рекомендуется разработать логически последовательную процедуру как для перезапуска механизмов, так и для самой системы ДП.
- Форма для учёта происшествий с СДП отсутствует на борту.
- СНД крыла л.б. не в рабочем состоянии. Рекомендуется проверить и восстановить работоспособность.
- ГСП пр.б не протестирована. Система видит маяк-ответчик, но в СДП не подключается. Рекомендуется проверить и произвести ремонт/ настройку системы.
- В режиме ДП оба НПУ работают враздрай. Рекомендуется привлечь сервисную компанию и произвести соответствующую наладку оборудования.
PS: Во время тестирования КНО было выявлено, что при потере одного НПУ, второй НПУ, работающий в противоположном направлении заменяет его и КНО не выходит за рамки концепции класса 2 ДП.
- ДГ не протестированы на 100% по причине сильной вибрации и повышения температур. Рекомендуется проверить причины и устранить.
- Обнаружено несовпадение центров вращения между ОС 1 и ОС 2. Рекомендуется синхронизировать системы.
- СПНТ не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести полное ТО для системы позиционирования натянутый трос.



- НПУ №3 не в рабочем состоянии и не использовался во время тестирований.
- Тест анализа последствий не сработал. Рекомендуется наладка системы ДП.
- Система БЗК не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести проверку и при необходимости ремонт.
- Оба КПУ протестированы только на 60%. Рекомендуется протестировать на 100% и предоставить доказательства.
- Тест математической модели не пройден. Рекомендуется наладка системы ДП.
- Система доставки маяка-ответчика ГСП на грунт отсутствует на борту. Рекомендуется изготовить.
- Таблицы с данными по потребителям в РЩ некорректные. Рекомендуется актуализировать.
- Полные данные по ТО, наработке часов и проверки масла не предоставлены. Рекомендуется разработать систему ПТО и указывать всю информацию.
- Гирокомпасы имеют разницу более 1.5°. Рекомендуется синхронизировать.
- Время на оборудовании СДП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать все относящееся к СДП оборудование к местному времени или к ВКВ.
- Система аварийного оповещения не установлена на судне. Конфигурация и тип судна подразумевают наличие аварийной системы оповещения статуса СДП (например для работ с ТНПА и водолазами).
- Конфигурация СДП установленной модели ДП2 подразумевает наличие принтеров. Рекомендуется рассмотреть возможность установки.
- Рекомендуется периодически выполнять проверки ДПП специализированными компаниями.
- Документ КРР ДП не предоставлен.
- Процедуры по ОВО не предоставлены.
- В шкафы ИБП1 и ИБП2 рекомендуется разместить перечень потребителей.
- Схема подключения ГСП к ДПП отсутствует на борту.
- Процедура сетевого шторма не выполнена из-за отсутствия таковой на борту. Рекомендуется разработать программу тестирования компанией производителем, если имеется такая возможность.
- Копию ОПСВД рекомендуется держать в ЦПУ МО.