



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



**ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ
ПО СИСТЕМАМ ДП
ФЕВРАЛЬ 2025**



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 февраль 2025	4



1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно предупредительный сигнал
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и Отказы Систем
АФТС – Анализ и функциональные тесты систем
БЗК – Быстрозапорный клапан
ГК – Гирокомпас
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ДСГП – Дифференциальная система глобального позиционирования
и т.п. – и тому подобное
ИБП – Источник бесперебойного питания
МАМП – Международная ассоциация морских подрядчиков
МАМС – Международная ассоциация маячных служб
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности (ДП)
ОС – Операционная станция (ДП)
РФ – Российская Федерация
СДП – Система динамического позиционирования
СНД – Система независимого джойстика
ТО – Техническое обслуживание
ЦПУ – Центральный пост управления
FMEA – Failure Mode and Effects Analysis
NAMCA – National Marine Contractors Association
UTC – Coordinated universal time

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 промышленный 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 февраль 2025

- Основному техническому персоналу ДП МО рекомендуется пройти ознакомительный курс ДП, описанный в: НАМП ДП 4 пункт 11, 12 и приложение 1, МАМС 117 пункт 4.4 и приложение 3
- При обесточивании шины левого борта потеряли оба НПУ по причине неправильного подключения оборудования в соответствии с концепцией заявленного класса 2 СДП
- В электрических шкафах ДП обнаружены посторонние предметы и технические документы. Рекомендуется организовать шкафы в соответствии с хорошей морской практикой
- Обнаружена системная ошибка ОС1 и ОС2. Обе системы вышли из строя одновременно при отключении ГКЗ по причине отключения 2х ДГСП
- На борту отсутствует документ по Специфическим Характеристикам Района Работ
- В целях минимизации рекомендаций при прохождении периодических испытаний систем ДП рекомендуется проверять списки последних выставляемых несоответствий при аналогичных проверках доступных по ссылке:
<https://namca-ru.org/ru/otraslevaya-bezopasnost?view=article&id=51:rekomendatsii-arkhiv&catid=2:uncategorised>
- В ЦПУ МО нет копии ОПСВД. Рекомендуется предоставить
- ОПСВД рекомендуется подписывать основным судовым ДП персоналом, а также представителями Заказчика и Компании в соответствии с МАМП М 220-3.1
- Рекомендуется улучшить программу ТО СДП в соответствии с документом НАМП ДП2 доступного по ссылке: <https://namca-ru.org/ru/?view=article&id=41:dp&catid=2:uncategorised>
- Обнаружена системная ошибка ОС1. Функции «Post Plot» частично недоступны
- Анализ последствий на главный движитель №1 левого борта не сработал



- Время на оборудовании СДП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать к одному временному стандарту - местному или к UTC
- В ЦПУ МО не ведутся проверочные листы СДП
- Рекомендуется промаркировать и изготовить защитный кожух для БЗК
- Кнопка «Lamp Test» СНД правого борта сломана. Рекомендуется произвести ремонт
- Кнопка «Lamp test» СНД левого борта- надпись на кнопке отсутствует. Рекомендуется установить
- Кнопка «Emergency Clutch out» на кормовой панели. Защита от случайного нажатия сломана. Рекомендуется восстановить
- Обнаружена не стабильная работа ГК2. Рекомендуется произвести обслуживание или замену
- Информационный монитор ДСГП2 не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ремонт
- Во время испытаний произошло завоздушивание топливной системы, повлекшее за собой обесточивание л.б.
- ИБП СДП – маркировка потребителей выполнена с исправлениями. Рекомендуется пере проверить и обновить
- ИБП СДП в разобранном состоянии. Рекомендуется собрать переднюю панель
- Информация в разделах программы испытаний СДП А1, А2 и А10 не предоставлена в полном объеме