



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



**ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ
ПО СИСТЕМАМ ДП
ФЕВРАЛЬ 2026**



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 февраль 2026	5



1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно-предупредительная сигнализация
АФТС – Анализ и функциональные тесты систем
ВРК – Винторулевая колонка
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ИБП – Источник бесперебойного питания
ИСА – Интегрированная система автоматки
ЛСП – Лазерные системы позиционирования
МАМП – Международная ассоциация морских подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
НПУ – Носовое подруливающее устройство
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности (ДП)
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РСР – Радиоволновые систем позиционирования
РФ – Российская Федерация
РЩ – Распределительный щит
СДП – Система динамического позиционирования
ЦПУ – Центральный пост управления
ESD – Emergency shut down
FMEA – Failure mode and effects analysis
NAMCA - National Marine Contractors Association
UTC - Universal time coordinated



2. Назначение и область применения

Этот документ предназначен для улучшения процесса подготовки судового персонала перед проведением АФТС (FMEA), подтверждающих и периодических испытаний системы ДП на судах, работающих в РФ и за её пределами, а также для повышения уровня технического состояния судов с системами динамического позиционирования.

Документ рекомендован для использования всеми участниками индустрии, которые могут включать в себя, но не ограничиваться членами судового экипажа, судовыми компаниями, представителями РМРС, сервисными компаниями, производителями и поставщиками оборудования ДП, компаниями и лицами производящими тестирование и проверки систем ДП и т.д.

Предложения по улучшению данного документа, а также по другим вопросам и предложениям просьба направлять на адрес электронной почты namca@namca-ru.org.

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 проверки 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.

Информация для публикаций в ежемесячных бюллетенях принимаются от всех участников индустрии. Материалы для рассмотрения просьба направлять на адрес электронной почты namca@namca-ru.org



5. Перечень рекомендаций по системам ДП за февраль 2026

- В связи с тем, что на сегодняшний день МАМП приостановила сотрудничество с РФ, рекомендуется при возможности менять замещенные документы отечественными адаптированными аналогами. Так как отсылка отчетов о ДП происшествиях в МАМП не имеет сейчас никакого смысла, рекомендуется заменять его на судах на документ НАМП ДП9 доступному по ссылке:
<https://namca-ru.org/ru/component/content/article/standarty?catid=2:uncategorised&Itemid=128>
- Судовая процедура восстановления СДП после обесточивания не покрывает все относящееся к ней оборудование. Рекомендуется ознакомиться с документом НАМП ДП8 доступному по ссылке:
<https://namca-ru.org/ru/?view=article&id=41:dp&catid=2:uncategorised>
и произвести обновление судового документа
- Вентилятор охлаждения на компьютере РСП Радиус имеет не характерный операционный звук. Рекомендуется произвести обслуживание
- Так как судно было модифицировано, рекомендуется произвести пересмотр ОПСВД, согласовать, утвердить и подписать всеми вовлеченными в запланированные работы сторонами (от лица судовладельца, заказчика, подрядчиков и экипажа)
- РСП подключен не к ИБП СДП, а к Навигационному ИБП, который не предусматривает подачи АПС на СДП для предупреждения оператора о потере основного питания. Рекомендуется подключать все относящееся к СДП оборудование к ИБП СДП (ЛСП и РСП рекомендуется подключить к разным ИБП СДП)
- ЛСП подключен не к ИБП СДП, а к Навигационному ИБП, который не предусматривает подачи АПС на СДП для предупреждения оператора о потере основного питания. Рекомендуется подключать все относящееся к СДП оборудование к ИБП СДП (ЛСП и РСП рекомендуется подключить к разным ИБП СДП)
- Анемометр №1 подключен не к ИБП СДП, а к Навигационному ИБП, который не предусматривает подачи АПС на СДП для предупреждения оператора о потере основного питания. Рекомендуется подключать все относящееся к СДП оборудование к ИБП СДП (к ИБП 1 или 2)
- ГСП подключена к своему ИБП, который не предусматривает подачи АПС на СДП, на ИСА и даже на свою операционную панель для предупреждения оператора ДП о потере основного питания. Рекомендуется подключить такой вид АПС к одной из вышеупомянутых систем
- В связи с тем, что судно было модифицировано и на него был установлен на постоянной основе новый жилой комплекс, а также круглогодично используется система телескопического трапа, ветровая модель судна значительно изменилась. По этой причине рекомендуется проверить с производителем СДП, возможность, необходимость и целесообразность внесения обновленных расчетных данных в систему
- Розетки внутри шкафов с оборудованием ДП рекомендуется промаркировать с указанием вольтажа



- В соответствии с рекомендациями МАМП на судне должны быть распечатанные диаграммы возможностей. Такие диаграммы должны рассчитываться и предоставляться производителем или официально назначенной за установку систем компанией под конкретное судно. Данные диаграммы в последующем должны использоваться для сравнения с фактическими динамическими расчетами, а также с графиками способности судна удерживать позицию. Рекомендуется запросить производителя СДП предоставить расчетные диаграммы, как это делают все остальные производители данного вида оборудования
- Динамический график возможностей СДП выглядит не обычно и значительно смещен в сторону, хотя обычно на системах графики возможностей фиксируют наибольшие показатели к сохранению позиции в направлениях движения по диаметральной плоскости судна. Это вызвано тем, что главные винторулевые устройства работая на упор вперед и назад более эффективны и встречают наименьший коэффициент сопротивления, вызванный различными факторами. Так как на судне нет построечных графиков возможностей для сравнения, рекомендуется проверить с производителем системы ДП корректность работы системного модуля графиков возможностей
- Во время планирования испытаний СДП рекомендуется проверять последние индустриальные рекомендации, обнаруженные по результатам испытаний СДП на судах. Рекомендуется устранять их заблаговременно. Ознакомится со списком можно по ссылке:
<https://namca-ru.org/ru/otraslevaya-bezopasnost?view=article&id=51:rekomentatsii-arkhiv&catid=2:uncategorised>
- В некоторых шкафах электроники, относящихся к СДП, рекомендуется закрепить хранящуюся в них документацию в специальные места для креплений
- Время на оборудовании относящимся к системе ДП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать время к одному стандарту местному или UTC
- На блоке мультиплексора отсутствует информационная табличка. Рекомендуется восстановить
- В связи с модернизацией судна система светозвуковой сигнализации ДП установленная на главной палубе больше не выполняет своей целевой функции, рекомендуется провести оценку рисков и перенести ее в более подходящее для этого место, например в район зоны непосредственной близости и видимости АПС СДП оператором телескопического трапа
- Рекомендуется нанести маркировку на компьютеры ИСА в ЦПУ МО
- На носовой навигационной панели защитная крышка кнопки запуска насоса рулевой машины утеряна. Рекомендуется установить новую
- Индикаторы разворота судна на носовой и кормовой панелях имеют постоянные прыгающие показания с одного борта, на другой до 10° не смотря на то, что судно стоит у причала и не имеет никаких движений. Так же при фактическом развороте 115° в минуту система показывала 70° в минуту. Рекомендуется проверить корректность работы системы
- ВРК пр.б. не в рабочем состоянии. Рекомендуется восстановить работоспособность
- ГСП л.б. не в рабочем состоянии. Рекомендуется восстановить работоспособность