



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ПО СИСТЕМАМ ДП

АПРЕЛЬ 2025



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 апрель 2025	5



1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно-предупредительная сигнализация
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и отказы систем
ВДГ – Вспомогательный дизель генератор
ВРШ – Винт регулируемого шага
ГД – Главный двигатель
ГПУ – Главная пропульсивная установка
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДСГП – Дифференциальная система глобального позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
ИБП – Источник бесперебойного питания
и.т.д. – и так далее
Л.Б. – Левый борт
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)
Пр.Б. – Правый борт
РД – Режим джойстика
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РУ – Ручное управление
РФ – Российская Федерация
СДП – Система динамического позиционирования
СНД – Система независимого джойстика
ТО – Техническое обслуживание
ЦПУ – Центральный пост управления
ASOG – Activity specific operation guidelines (DP)
DGPS – Differential global positioning system
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 процесса подготовки судового персонала перед проведением АФТОС (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 апрель 2025

- Рекомендуется произвести калибровку СНД
- Рекомендуется установить СНД
- Основному техническому персоналу ДП МО рекомендуется пройти ознакомительный курс ДП, описанный в: НАМП ДП 4 пункт 11, 12 и приложение 1, МАМП 117 пункт 4.4 и приложение 3
- 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>
- ОПСВД (ASOG) на борту 2020 года. Рекомендуется производить пересмотр и подписывать этот документ с заказчиком перед каждым входом в ДП контракт
- В ЦПУ МО нет копии ОПСВД (ASOG). Рекомендуется предоставить копию в ЦПУ МО
- В шкафах электроники ДП обнаружены посторонние предметы. Рекомендуется убрать и держать шкафы в чистоте
- В шкафах электроники ДП обнаружены информационные записи произведенные маркером. Рекомендуется перепроверить информацию и либо удалить их если не актуально, либо оформить должным образом
- В шкафах электроники СДП обнаружены технические документы хранящиеся не в специально предназначенных для этого местах. Рекомендуется организовать хранение документации внутри шкафов в соответствии с хорошей морской практикой
- В помещении электроники СДП рекомендуется рассмотреть возможность установки дополнительной вентиляции шкафов или охлаждения помещения
- ОПСВД подписан экипажем но не подписан представителем Компании и представителем фрахтователя. Рекомендуется высылать ОПСВД Заказчику и в Компанию на утверждение перед началом запланированных работ с использованием СДП
- Некоторые защитные крышки на кнопках носового и кормового пульта управления утеряны. Рекомендуется восстановить
- Процедура обесточивания системы ДП отсутствует. Рекомендуется разработать и внедрить
- Время на оборудовании, относящемся к СДП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать к местному времени или UTC
- Рекомендуется нанести маркировку на ДСГП (DGPS1 и DGPS2)
- 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:rekomendatsii-arkhiv&catid=2:uncategorised>

- При отключении ДСГП1 оба ДСГП отключились из системы ДП. Рекомендуется перепроверить и исправить схему подключения
- Рекомендуется отправить запрос производителю СДП на возможность предоставления процедур «Сетевого Шторма» в соответствии с МАМП М 259
- На переключатель режимов ДП/РД/РУ рекомендуется изготовить и установить защитную крышку от случайного переключения
- При развороте судна на 360° обнаружено рассогласование ДСГП. Рекомендуется перепроверить их координаты относительно судна и внести поправки
- ГСП не протестирована полностью (только экран и система управления) по причине отсутствия маяка ответчика на борту. Рекомендуется перед испытаниями подготавливать маяк-ответчик для возможности полного тестирования системы
- ИБП на систему мониторинга систем МО в ЦПУ вышел из строя приведя к обесточиванию системы по причине несоответствия параметров. Рекомендуется проверять мощность устройств и потребителей перед установкой
- Рекомендуется настроить индикацию ГД на одинаковую. При тестировании обеих ГД в ручном режиме СДП показывало 107.8% ВРШ на главном двигателе пр.б и 97.8% ВРШ на борту л.б.
- Рекомендуется настроить НПУ2 на полную мощность. В ходе проведения испытаний максимальная достигнутая мощность НПУ2 составила ~60%, экипажу рекомендуется устранить проблему и дополнительно протестировать систему на максимальной мощности
- НПУ2 азимутального типа не в рабочем состоянии. Рекомендуется починить
- Индикатор угла НПУ2 азимутального типа не в рабочем состоянии. Рекомендуется починить
- Рекомендуется подключить к системе ДПП2 (доступен в конфигурации СДП)
- Анализ последствий на ГПУ л.б. не сработал. Рекомендуется связаться с производителем СДП для возможности устранения проблемы
- Проверочные листы ДП на мостике и в ЦПУ МО не заполнены на проведение испытаний
- Во время тестирования произошла остановка ВДГ1, что вызвало обесточивание судна. Рекомендуется установить и устранить причину
- Документы по Специфическим Характеристикам Района Работ на борту отсутствуют. Рекомендуется запрашивать Заказчика о таких документах перед проектами
- На борту не проводятся тренировки по аварийным ситуациям с СДП. Рекомендуется разработать матрицу и проводить тренировки по системам ДП



- Принтер СДП рекомендуется заменить на новый или отремонтировать, так как качество печати неудовлетворительное
- Во время испытаний многократно выходил АПС по разнице в показаниях датчиков ветра. Рекомендуется проверить и установить причину (вероятно поменять расположение антенн или неисправность одного из них)
- Тест электромагнитной совместимости не пройден. Во время тестирования произошел отказ ДГССП2. Рекомендуется устранить проблему
- Рекомендуется проверить РУ, так как при проверке переключки рулей обнаружены зависания системы
- Рекомендуется ввести систему документооборота нового судна, относящуюся к СДП до начала работ с ее использованием
- Рекомендуется проверить возможность улучшить систему вентиляции / охлаждения инструментального технического помещения СДП
- Редуктор ГД пр.б. не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ремонт
- Рекомендуется замена ИБП2 СДП
- Последняя тревога по СДП проводилась на судне 27.10.2024. Рекомендуется проводить их регулярно