



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ПО СИСТЕМАМ ДП

ИЮЛЬ 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 Июль 2025	5



1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно-предупредительная сигнализация
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и отказы систем
БЗК – Быстрозапорный клапан
ГД – Главный двигатель
ГДГ – Главный дизель генератор
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ГПУ – Главная пропульсивная установка
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ИБП – Источник бесперебойного питания
ИСА – Интегрированная система автоматки
и.т.д. – и так далее
Л.Б. – Левый борт
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности (ДП)
ОС – Операционная станция (ДП)
ПО – Программное обеспечение
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РУ – Ручное управление
РФ – Российская Федерация
СДП – Система динамического позиционирования
СНД – Система независимого джойстика
СПНТ – Система позиционирования Натянутый трос
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 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 Июль 2025

- ТО компонентов СДП не производится в полном объеме. Рекомендуется разработать программу ТО для всех компонентов СДП.
- При проведении теста аварийного перехода с ОС ДП-А на ОС ДП-В судно потеряло позицию и курс. Рекомендуется обратиться в компанию производитель СДП для проверки корректной работы ПО (при подтверждении класса судна ДП2 этот пункт будет переведен в раздел А)».
- ДГССП2 не в рабочем состоянии.
- Система доставки маяка-ответчика ГСП на грунт отсутствует на борту. Рекомендуется изготовить или закупить.
- СПНТ находится в рабочем состоянии, но нуждается в капитальном ТО. При проведении теста обнаружен разрыв прядей натянутого троса.
- ГДГ 1 не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ремонт.
- Система переносного джойстика не работает. Рекомендуется обратиться в компанию производитель СДП для проверки и ремонта.
- Система БЗК не в рабочем состоянии.
- Тесты по дублированию систем электропитания не произведены. Рекомендуется произвести в случае восстановления класса ДП2.
- Система светозвуковой АПС статуса СДП требует проверки и ТО представителями компании производителя СДП (нет звука и не работает в каюте Капитана)
- Батареи ИБП ГСП1 не в рабочем состоянии. Рекомендуется замена.
- Защитные крышки на переключателях режимов СДП отсутствуют. Рекомендуется установить (при подтверждении класса судна ДП2 этот пункт будет переведен в раздел А).
- Информация в приложениях программы испытаний предоставлена не в полном объеме. Рекомендуется выслать данные в компанию производившую испытания.
- Принтер АПС ИСА не промаркирован. Рекомендуется изготовить и установить маркировку (IAS Alert Printer).
- Рекомендуется скачать и ознакомиться с публикациями НАМП доступными по ссылке:
<https://namca-ru.org/ru/otraslevye-standarty-i-rekomendatsii>
- Во время планирования испытаний СДП рекомендуется проверять последние промышленные 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>.



- Программа тренировок и учений по системе ДП не предоставлена.
- Копию ОПСВД рекомендуется держать в ЦПУ МО.
- На борту ОПСВД 2019 года. Рекомендуется подтверждать и подписывать этот документ представителями судна, компании, заказчиком и подрядчиками перед каждым вступлением в ДП чартер.
- Провод заземления монитора ГСП л.б. отключен (утрачен крепежный болт). Рекомендуется восстановить.
- СНД не в рабочем состоянии. Рекомендуется восстановить и предоставить доказательства работоспособности системы в компанию производившую испытания СДП.
- Во время испытаний произошло отключение всех трех ГК. Рекомендуется установить и устранить причину.
- Принтер распечатки статуса экрана СДП не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ТО.
- Принтер распечатки АПС СДП не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ТО и заменить картридж.
- ГПУ протестированы на 80% вперед и на 50% назад по причине резкого повышения температур и избыточной вибрации. Рекомендуется произвести обслуживание и устранить причину.
- Расположение ДГССП 1 и 2 не установлено на судне во время испытаний.
- Процедура восстановления СДП после обесточивания не доступна на борту. Рекомендуется разработать для судна. Пример формы НАМП ДП8 доступен на сайте НАМП:
<https://namca-ru.org/ru/>
- Рекомендуется промаркировать ГК 1, 2 и 3 в соответствии с интеграцией в СДП.
- В шкафах электроники, относящихся к СДП, рекомендуется организовать хранение документов в специально предназначенных для этого креплениях или в закрепленных с внутренней стороны шкафов файлов формата А4.
- Из шкафов электроники, относящихся к СДП рекомендуется убрать посторонние предметы.
- Масштаб судна на системе Сайскан не совпадает с размерами судна. Рекомендуется произвести наладку системы.
- Время на оборудовании, относящемся к СДП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать к местному времени или к UTC.



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



- Резиновая защита на РУ носового ПУ порвана. Рекомендуется заменить на новую.
- В ЦПУ МО на панели управления ГД1 ручка управления погнута. Рекомендуется починить.
- ОПСВД отсутствует в ЦПУ МО. Рекомендуется предоставить копию для механической службы.
- Проверочный лист ДП не был заполнен в ЦПУ МО во время проведения испытаний СДП.
- Рекомендуется промаркировать ДПП 1, 2 и 3 в соответствии с нумерацией в СДП.