



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



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ПО СИСТЕМАМ ДП ОКТАБРЬ 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 октябрь 2025	5



1. Аббревиатуры

АПС – Аварийно-предупредительная сигнализация
АФТОС – Анализ, функциональные тесты и отказы систем
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ДГ – Дизель генератор
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
ДПП – Датчик пространственных перемещений
ИСА – Интегрированная система автоматики
и.т.д. – и так далее
МАМП – Международная ассоциация морских подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
НПУ – Носовое подруливающее устройство
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РФ – Российская Федерация
СДП – Система динамического позиционирования
СЛП – Системы Лазерного Позиционирования
ЦПУ – Центральный пост управления
IAS – Integrated automation system
IMCA – International Marine Contractors Association
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 октябрь 2025

- Верхняя крышка принтера АПС ДП отсутствует. Рекомендуется установить.
- Рекомендуется нанести маркировку на принтеры ИСА. «IAS Alert Printer» и «IAS print screen printer».
- 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.
- В связи с тем, что на сегодняшний день НАМП (ИМКА) приостановила сотрудничество с РФ, рекомендуется при возможности заменять замещенные документы отечественными адаптированными аналогами. Так как отсылка отчетов о ДП происшествиях в НАМП 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>
- СНД не промаркирована. Рекомендуется промаркировать.
- Экран СНД промаркирован как система ДП. Рекомендуется промаркировать его корректно.
- Система крепления и подключения переносного джойстика на носовой панели управления судна установлена не корректно, и не позволяет использовать систему корректно по назначению. Рекомендуется установить систему крепления и подключения переносного джойстика на носовой переборке мостика или в другом подходящем для этого месте, удобного для оператора СДП.
- Система переносного джойстика не промаркирована. Рекомендуется нанести маркировку.
- Маркировка ДГССП 1 и 2 выполнена от руки маркером. Рекомендуется изготовить и установить идентифицирующие таблички соответствующего качества.
- ДГССП 3 установлен таким образом, что для работы с ним необходимо демонтировать экран операционной станции ДП. Рекомендуется переделать монтаж системы внутри панели таким образом, чтобы к ней был доступ.
- Рекомендуется промаркировать все ДГССП в соответствии с нумерацией в СДП
- Документы по Специфическим Характеристикам Района Работ на борту 2018 года от компании которая больше не работает на шельфе РФ и не принимает участие в совместных проектах. Вероятно нефтегазодобывающая Российская компания которая на сегодняшний день является владельцем и осваивает месторождение уже разработала новый документ. Рекомендуется послать им официальный запрос есть ли в наличии обновленная версия документа.
- Маркировка ДПП 1 и 2 не промаркированы. Рекомендуется промаркировать.
- ДПП ГСП не промаркирован. Рекомендуется нанести соответствующую маркировку.



- Сотрудникам МО рекомендуется пройти обучение по ДП в соответствии с программой «Ознакомительный курс по СДП»:
НАМП ДП 4 пункт 11, приложение 1
МАМП М 117 пункт 4.4, прил.3.
- Рекомендуется внести в матрицу обучения судоходной компании обучение по ДП в соответствии с программой «Ознакомительный курс по СДП»:
НАМП ДП 4 пункт 11, приложение 1
МАМП М 117 пункт 4.4, прил.3
Курс рассчитан на персонал МО и подрядчиков.
- Для помещений электроники ГСП в МО рекомендуется изготовить и установить предупреждающую табличку о движущихся без предупреждения механизмах возле лестницы в шахту системы с указателем вниз.
- Рекомендуется нанести маркировку на дверцу шкафа системы ГСП - «ГСП Санардайн».
- Тестирование ГСП не произведено в полном объеме. Проверена только работоспособность и функциональность монитора и компьютера системы на мостике. Рекомендуется произвести тестирование системы и предоставить доказательства в компанию, проводившую испытания.
- На всех морских стационарных объектах на месте проведения работ установлены отражатели СЛП, рекомендуется рассмотреть целесообразность установки Системы Лазерного Позиционирования на суда компании.
- Время на системе позиционирования ЛСП не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать все относящееся к СДП оборудование местному формату или к UTC.
- Рекомендуется нанести маркировку на монитор системы ЛСП-«Сайскан».
- На розетках внутри всех шкафов с электроникой относящихся к СДП рекомендуется нанести маркировку с указанием вольтажа.
- 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-bezpasnost?view=article&id=51:rekomendatsii-arkhiv&catid=2:uncategorised>
- В «IAS Process Cabinet» в ЦПУ МО обнаружены посторонние предметы. Рекомендуется убрать.
- Один из мониторов ИСА в ЦПУ МО имеет частичные области затемнения экрана. Для предотвращения внезапного отказа монитора рекомендуется произвести ремонт или рассмотреть возможность установки нового монитора.
- Рекомендуется провести обслуживание системы внутрисудовой связи.



- ДГ №3 на момент проведения тестирования находился в состоянии ремонта. На период работы судна с 3мя генераторами рекомендуется работать в ДП таким образом, чтобы в случае потери шины А с двумя работающими генераторами, нагрузка на ДГ №4 шины Б не превышала 80% от имеющейся мощности. Минимум 20% мощности рекомендуется оставить на возможность маневрирования судна с учётом вероятности изменения гидрометеорологических условий.
- Рекомендуется провести обслуживание системы внутрисудовой связи.
- На навигационной панели левого борта защита кнопки насоса НПУ2 утеряна. Рекомендуется починить.
- Некоторые лампочки подсветки на кнопках панелей мостика и ЦПУ МО не в рабочем состоянии. Рекомендуется заменить лампочки.