



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



**ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ
ПО СИСТЕМАМ ДП
ДЕКАБРЬ 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 декабрь 2025.....	5



1. Аббревиатуры

АИС – Автоматическая идентификационная система
АФТС – Анализ и функциональные тесты систем
ГД – Главный двигатель
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
ДГСП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования
ДП – Динамическое позиционирование
Л.Б. – Левый борт
МАМП – Международная ассоциация морских подрядчиков
МО – Машинное отделение
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности
ОС – Операционная станция (ДП)
Пр.Б. – Правый борт
ПУ – Подруливающее устройство
РМРС – Российский морской регистр судоходства
РФ – Российская Федерация
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования
СДП – Система динамического позиционирования
СЛП – Системы лазерного позиционирования
ЦПУ – Центральный пост управления
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 декабрь 2025

- Система переносного джойстика C-Wing не работает на кормовом посту управления л.б. Рекомендуется выявить причину и устранить неисправность
- Судовая процедура восстановления СДП после обесточивания не покрывает все относящееся к ней оборудование. Рекомендуется ознакомиться с документом НАМП ДП8, доступным по ссылке: <https://namca-ru.org/ru/?view=article&id=41:dp&catid=2:uncategorised> и произвести обновление судового документа
- Время на ДП оборудовании не синхронизировано. Рекомендуется синхронизировать время на всем оборудовании к единому временному стандарту, к местному или UTC
- Компьютеры СДП не промаркированы. Рекомендуется промаркировать компьютеры СДП №1 и №2
- Оборудование системы натянутый трос было демонтировано и в консоли на кормовом посту управления ДП осталось открытое технологическое отверстие. Рекомендуется изготовить и установить заглушку.
- В ЦПУ МО рекомендуется произвести очистку нескольких защитных крышек на кнопках управления.
- Рекомендуется изменить маркировку на принтере в ЦПУ МО с "IAS alert and alarm printer" на «Принтер ИСА»
- Рекомендуется заменить лампочку в кнопке аварийного останова ГД на кормовой панели управления
- В связи с тем, что на сегодняшний день НАМП 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>
- ДГСП №1 который больше не используется для СДП рекомендуется промаркировать «Не используется для СДП»
- Во время планирования испытаний СДП рекомендуется проверять последние индустриальные рекомендации, обнаруженные по результатам испытаний СДП на судах. Рекомендуется устранять их заблаговременно. Ознакомиться со списком можно по ссылке: <https://namca-ru.org/ru/otraslevaya-bezopasnost?view=article&id=51:rekomentatsii-arkhiv&catid=2:uncategorised>
- На борту нет маяков-ответчиков для проверки ГСП, поэтому полная проверка системы не произведена
- В тесте 6 изменить ДП АФТС «220V Bus D» на «220V Bus E»



- Во время проведения испытаний наблюдался сбой между операционными станциями СДП №1 и СДП №2 выраженный в самопроизвольной передаче контроля с одной станции на другую. Рекомендуется произвести наладку системы
- При работе с системой джойстиков СДП и системой переносных джойстиков СДП во время испытаний несколько раз наблюдались сбои. Рекомендуется произвести наладку систем
- Во время испытаний была проверена работа ОС №1 и ОС №2 по отдельности, в результате чего было установлено, что удовлетворительная работа для подтверждения ДП класса 1 до устранения рекомендаций для судна является ОС №1 правого борта.
- Принтер №1 СДП не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ТО
- Принтер №2 СДП не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести ТО
- Судовая процедура восстановления СДП после обесточивания отсутствует. Рекомендуется ознакомиться с документом НАМП ДП8 доступному по ссылке: <https://namca-ru.org/ru/?view=article&id=41:dp&catid=2:uncategorised> и произвести разработку судового документа
- На судне отсутствует система доставки маяка ответчика ГСП. Рекомендуется изготовить и держать на борту. Примеры устройств «треног» приведены в приложении «С» отчета испытаний
- СЛП не в рабочем состоянии. Рекомендуется произвести обслуживание
- Система АИС демонтирована и находится в ремонте. Рекомендуется отремонтировать и установить оборудование на штатное место
- Работая в ДП только на ОС №2 произвели отключения ПУ туннельного типа. Подключить их обратно в работу без ОС №1 не получается. Рекомендуется организовать техническое обслуживание СДП
- Тест математической модели не пройден. Функция не работает. Рекомендовано организовать техническое обслуживание СДП
- Заполненных проверочных листов по СДП в ЦПУ МО не обнаружено. Рекомендуется выполнять проверочные листы перед каждой постановкой судна в ДП.
- На судне есть ОПСВД, но он не подписан представителями судовладельца, заказчика и судовыми специалистами
- В ЦПУ МО нет копии ОПСВД. Рекомендуется держать копию в ЦПУ МО
- На системе переносного джойстика ДП нет маркировки. Рекомендуется нанести маркировку «Переносной джойстик ДП / Portable DP Joystick»



- На пульте управления мостика л.б. не синхронизирован на 10° индикатор шага винта ГПУ пр.б. Рекомендуется синхронизировать
- Замок и крепление дверцы шкафа DC40 24В в МО поломаны. Рекомендуется произвести ремонт
- Документы по Специфическим Характеристикам Района Работ отсутствуют на борту. Рекомендуется запрашивать заказчика о такого рода документах перед каждым входом судна в чартер
- Результаты анализа масла не предоставлены