



Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков  
National Marine Contractors Association  
[www.namca-ru.org](http://www.namca-ru.org), [namca@namca-ru.org](mailto:namca@namca-ru.org)



## **ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ПО СИСТЕМАМ ДП**

**МАЙ 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 май 2025 .....	5



## 1. Аббревиатуры

АФТОС – Анализ, функциональные тесты и отказы систем  
ГСП – Гидроакустическая система позиционирования  
ДГНСС - Дифференциальная глобальная навигационная спутниковая система  
ДГССП – Дифференциальная глобальная система спутникового позиционирования  
ДССГП – Дифференциальная система глобального позиционирования  
ДП – Динамическое позиционирование  
ДПП – Датчик пространственных перемещений  
ИБП – Источник бесперебойного питания  
ИСА – Интегрированная система автоматике  
и.т.д. – и так далее  
ЛСП – Лазерные системы позиционирования  
МО – Машинное отделение  
НАМП – Национальная Ассоциация Морских Подрядчиков  
НД – Независимый джойстик  
ОПСВД – Операционные процедуры по специфическим видам деятельности (ДП)  
Пр.Б. – Правый борт  
РМРС – Российский морской регистр судоходства  
РФ – Российская Федерация  
СДП – Система динамического позиционирования  
СНД – Система независимого джойстика  
ТО – Техническое обслуживание  
ЦПУ – Центральный пост управления  
DGPS – Differential global positioning system  
FMEA – Failure mode and effects analysis  
HPR - Hydro acoustic position reference system  
IAS – Integrated automation system  
IJS – Independent joystick system  
MRU – Motion reference unit  
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](mailto: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](mailto:namca@namca-ru.org)



## 5. Перечень рекомендаций по системам ДП за май 2025

- СНД не работает. Рекомендуется произвести ремонт или замену на оборудование российского производителя
- В ходе испытаний шины фактически были разомкнуты, но в СДП шина оставалась закрыта. Рекомендуется произвести диагностику систем, определить причину и устранить проблему
- Экран системы джойстика рабочей станции СДП №2 иногда имеет кратковременные затемнения, вероятно вызванные перебоями электропитания. Рекомендуется установить и устранить причину
- Дверцы от шкафов электроники СДП в инструментальном помещении отсутствуют. Рекомендуется починить
- Рекомендуется произвести ТО для СНД
- СНД не промаркирована. Рекомендуется изготовить и установить маркировку (СНД / IJS)
- ДГНСС имеют старую маркировку. Рекомендуется нанести новую маркировку (DGPS1, DGPS2, Not in Use for DP)
- Кнопка аварийной остановки ГД пр.б. на кормовом poste управления не работает. Рекомендуется починить
- Некоторые списки потребителей имеют поправки от руки. Рекомендуется перепроверить списки потребителей и изготовить корректные документы без исправлений
- Болт на проводе заземления в шкафу электроники СС04 отсутствует. Рекомендуется установить
- Процедуру СДП после обесточивания рекомендуется доработать (запуск и введение в работу компонентов системы ДП)
- Учения и тревоги по системам ДП не производятся на судне в соответствии с матрицей Компании
- В некоторых шкафах электроники обнаружены посторонние предметы. Рекомендуется держать шкафы в чистоте
- Рекомендуется синхронизировать время на оборудовании СДП к местному или UTC
- Система Радиус промаркирована как «Syscan computer». Рекомендуется нанести корректную маркировку
- Рекомендуется обновить маркировку рычага управления пера руля пр.б. на передней панели управления
- Тест анализа отказов не сработал



- Судно во время тестирования самопроизвольно потеряло позицию и направление по причине неустановленного сбоя системы
- При загрузке системы на операционной панели №2 появилось окно с предупреждением об ошибке
- Рекомендуется проверить возможность подключения дифференциальных поправок на системы спутникового позиционирования 1 и 2. В случае невозможности их подключения рекомендуется заменить системы на те, которые принимают поправки на территории РФ
- Рекомендуется проверить точные координаты ДССГП относительно судна и внести соответствующие поправки в СДП в случае необходимости
- Шкафы электроники СДП на мостике открыты и есть возможность случайного повреждения кабелей и оборудования. Рекомендуется установить защиту на штатное место
- Рекомендуется промаркировать принтер СДП «DP Alert Printer»
- На ДПП (MRU) 2 и 3 рекомендуется изготовить и нанести маркировку
- Рекомендуется пере проверить ОПСВД и подписать его основному судовому персоналу ДП и представителем Компании. При входе в чартер так же рекомендуется подписать его представителем заказчика. Одну копия документа рекомендуется держать на мостике, а вторую в ЦПУ МО
- Защитные крышки на 2х кнопках в ЦПУ МО отсутствуют. Рекомендуется установить
- Процедура восстановления СДП после обесточивания отсутствует. Рекомендуется разработать
- Последняя тревога по СДП проводилась в 2023 году. Рекомендуется возобновить тренировки по ДП до вступления в чартер
- Тест вращения на 360 привел к потере обеих систем позиционирования. Позиции антенн ДГССП рекомендуется пере проверить на точность введенных данных
- На переключателе режимов ДП установлены 2 таблички с выбором режимов отличающиеся друг от друга. Рекомендуется оставить одну корректную
- Рекомендуется более детально описать работы, производимые судовым персоналом по компонентам СДП в системе АМОС
- Качество печати принтера СДП не удовлетворительное
- Возле панели оператора СДП для удобства расположены электронные репитеры датчиков ветра с маркировкой «Wind display» без указания номера. Рекомендуется изготовить и нанести дополнительную маркировку в соответствии с их идентификацией в системе ДП (Wind 1, Wind 2 и Wind 3 или 1, 2, 3)
- Рекомендуется изготовить и установить маркировку на ДПП для ГСП в МО (MRU for HPR 1 & 2)



- Освещения в одном из шкафов электроники ИСА в МО не работает. Рекомендуется починить
- ДГССП Veripos которая используется системой НД и ГСП не имеет соответствующую маркировку. Рекомендуется нанести дополнительную маркировку (DGPS #3. Not in use for DP. In use for IJS and HPR only)
- Для удобства использования ГСП на некоторые суда устанавливаются автоматические системы управления открытия и закрытия клинкетов с мостика. Рекомендуется рассмотреть целесообразность установки таких систем (только для информации)
- Во время проведения тестирования была обнаружена разница между ГК около 1.5°. Рекомендуется при расхождениях ГК более 1° вносить соответствующие поправки для синхронизации систем курсоуказания
- Для помещения электроники ГСП в МО рекомендуется изготовить и установить предупреждающую табличку о движущихся без предупреждения механизмах возле лестницы в шахту системы с указателем вниз
- Лампочка в кнопке на носовой панели не работает. Рекомендуется починить
- Батареи 1 и 2 ИСА ИБП1 не промаркированы. Рекомендуется изготовить и нанести соответствующую маркировку
- Для повышения эффективности работы систем позиционирования рекомендуется рассмотреть целесообразность установки ЛСП (лазерных систем позиционирования). На всех объектах в районе работы судна отражающие элементы установлены перманентно.  
Системы в настоящее время используемые для такого вида оборудования:  
-Fanbeam, CyScan. SpotTrack, SceneScan
- Время на СДП и на ЛСП имеет разницу в 8 минут. Рекомендуется синхронизировать
- Документы по Специфическим Характеристикам Района Работ отсутствует на борту. Рекомендуется запрашивать заказчика перед началом проекта о предоставлении процедур/информации по работам и методом ее безопасного выполнения
- Идентификационная табличка на принтере ИАС отсутствует в ЦПУ МО. Рекомендуется нанести маркировку (IAS Alert and Alarm Printer)